

# N° 95

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

Annexe au procès-verbal de la séance du 16 novembre 1987.

## AVIS

PRÉSENTÉ

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU PLAN (1)  
SUR LE PROJET DE **loi de finances pour 1988** 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, Philippe François, *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 Boyer-Andrivet, Jacques Braconnier, Raymond Brun, 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, Roland Grimaldi, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard Hugo, André Jarrot, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Guy de La Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, André Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Fuech, Henri de Raincourt, Jean-Marie Rausch, Michel Rigou, Jean Roger, Josselin de Rohan, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucraet, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (8<sup>e</sup> législ.) : 941 et annexes, 960 (annexe n° 25), 965 (tome X) et T.A. 175.

Sénat : 92 et 93 (annexes nos 18 et 22) (1987-1988).

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

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION : LES ORIENTATIONS DU BUDGET DES ROUTES ET VOIES NAVIGABLES</b> .....	7
<b>PREMIÈRE PARTIE : LES ROUTES</b> .....	9
<b>I. UN PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE AMBITIEUX</b> .....	9
<b>A. Les autoroutes</b> .....	10
1) <i>Les réalisations prévues pour 1987 et 1988</i> .....	10
a) les mises en service .....	10
b) les mises en chantier .....	10
2) <i>Les décisions du C.I.A.T.</i> .....	12
a) 1.500 km d'autoroutes supplémentaires .....	12
b) un programme sur dix ans .....	12
3) <i>La situation du secteur autoroutier français</i> .....	13
a) l'établissement public « Autoroutes de France » .....	13
b) la Caisse Nationale des autoroutes .....	14
c) la situation financière des sociétés d'autoroutes .....	14
<b>B. Les routes</b> .....	15
1) <i>Les décisions du C.I.A.T.</i> .....	15
a) le redéploiement des crédits budgétaires .....	15
b) l'accélération du programme en Ile-de-France .....	16
2) <i>La poursuite des contrats de Plan Etat-Régions</i> .....	16
3) <i>Les plans routiers spéciaux</i> .....	17
a) le plan routier breton .....	17
b) le plan routier massif central .....	17
c) la route Centre Europe-Atlantique .....	18
d) le programme du Grand Sud-Ouest .....	19
e) la rocade des estuaires .....	19
f) les programmes routiers de la Vallée de la Tarentaise .....	19
g) l'aménagement de la R.N.6 en Maurienne .....	20
h) l'accueil du lien transmanche .....	20

<b>II. UN PROGRAMME D'ENTRETIEN SATISFAISANT</b> .....	21
<b>A. La poursuite des opérations de rénovation du réseau en 1987</b> .....	21
1) <i>Les travaux de renforcement des chaussées</i> .....	21
a) l'entretien curatif .....	21
b) l'entretien préventif .....	22
2) <i>Les crédits destinés à l'entretien</i> .....	22
<b>B. Les orientations envisagées pour 1988</b> .....	22
1) <i>La réhabilitation des chaussées</i> .....	22
2) <i>L'entretien des ouvrages d'art</i> .....	23
3) <i>Les opérations de viabilité hivernale</i> .....	23
<b>DEUXIÈME PARTIE : LA SECURITE ROUTIERE</b> .....	25
<b>A. L'évolution du nombre des accidents de la route</b> .....	25
1) <i>Les chiffres</i> .....	25
2) <i>La répartition des accidents</i> .....	25
a) sur autoroutes .....	25
b) sur routes nationales ou départementales à fort trafic .....	26
c) sur voies départementales ou communales à faible trafic .....	26
<b>B. Les orientations de la politique en faveur de la sécurité routière</b> .....	26
1) <i>L'amélioration de l'infrastructure</i> .....	26
a) la résorption des points noirs .....	26
b) les initiatives locales .....	26
2) <i>L'équipement technique des véhicules</i> .....	26
a) le contrôle technique des véhicules anciens .....	26
b) le développement des systèmes embarqués d'aide à la conduite .....	27
c) les poids lourds .....	27
3) <i>La formation à la conduite</i> .....	27
a) l'information en milieu scolaire .....	27
b) l'apprentissage anticipé de la conduite .....	28
c) l'amélioration de la formation des conducteurs .....	28
4) <i>La mobilisation des collectivités locales</i> .....	28
a) le programme REAGIR .....	28
b) la politique contractuelle « objectif - 10 % » .....	29

<b>TROISIEME PARTIE : LES VOIES NAVIGABLES</b> .....	31
<b>A. Les orientations de la politique menée en faveur du réseau navigable</b> .....	31
1) <i>Le sacrifice de l'entretien du réseau</i> .....	31
2) <i>Une politique plus volontariste de développement des infrastructures</i> .....	32
a) la mise à grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône .....	32
b) l'aménagement de la Seine .....	32
<b>B. La chute continue du trafic fluvial</b> .....	33
1) <i>La concentration des marchandises convoyées</i> .....	34
2) <i>L'évolution du trafic par type de réseau</i> .....	34
3) <i>Les perspectives de reprise du transport fluvial</i> .....	35
<b>C. La situation de la profession</b> .....	35
1) <i>La crise de la batellerie</i> .....	35
2) <i>Les interventions budgétaires en faveur de la batellerie</i> .....	36
a) les mesures instituées par le plan économique et social de la batellerie et actuellement en cours de réexamen .....	37
b) les mesures hors plan économique et social .....	38
3) <i>La préparation de l'échéance de 1992</i> .....	39

## INTRODUCTION

### **LES ORIENTATIONS DU BUDGET DES ROUTES ET DES VOIES NAVIGABLES**

MESDAMES, MESSIEURS,

L'évolution des crédits destinés aux routes et voies navigables pour 1988 présente une évolution contrastée qui modifie l'appréciation que peut porter votre Commission des Affaires Economiques et du Plan en fonction du secteur concerné.

Ainsi, si le réseau routier profite largement de l'augmentation des dotations inscrites en sa faveur, les voies navigables font à nouveau figure de parents pauvres au sein des transports intérieurs.

Toutefois, afin de mesurer l'ensemble de l'effort fourni en matière d'infrastructures de transports, il convient de prendre en compte les mesures prises dans un cadre extra-budgétaire, par les différents comités interministériels intervenus au cours de l'année écoulée.

#### *1) Les dotations budgétaires pour 1988*

Les fonds consacrés, au sein du budget de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, aux routes et à la sécurité routière, s'élèvent, pour 1988, à 7,9 milliards en moyens de paiement et 6,9 en autorisations de programme. L'évolution de ces crédits témoigne de la poursuite de l'effort budgétaire en faveur de l'investissement (4,4 milliards de francs de crédits d'investissement, soit une hausse de 13,7 %), qui profitera notamment à la région Ile-de-France et au massif central. En outre, l'ambition est de lancer, en 1988, 300 km d'autoroutes contre 200 en 1987 et 100 en 1986, soit un triplement du rythme des mises en chantier en deux ans.

Si votre Commission ne peut que se féliciter de la priorité accordée à la route, elle observe que les dotations affectées aux investissements et à l'entretien des voies navigables ne sont pas même maintenues en francs constants. Ainsi, les crédits qui s'élevaient, en dotation initiale, à 348,3 millions de francs en 1987 ne sont plus que de 347,5 pour 1988. Ils progressent de moins d'1 % pour l'entretien et l'exploitation de notre réseau fluvial, sont maintenus à 240 millions pour l'équipement et les grosses réparations, le recul s'effectuant aux dépens des

ports fluviaux et infrastructures fluviales de plaisance qui se voient supprimer la subvention de 2 millions dont ils bénéficiaient en 1987.

## *2) Les décisions extra-budgétaires*

Au cours de 1987, deux comités interministériels ont largement modifié les schémas directeurs se rapportant respectivement aux routes et aux voies navigables.

**a) Le Comité interministériel d'aménagement du territoire du 13 avril** a bouleversé les perspectives d'investissement routier en décidant la réalisation de plus de 2.000 kilomètres de routes à fort trafic supplémentaires, afin de répondre plus efficacement aux besoins de notre économie et aux impératifs d'aménagement du territoire.

Le nouveau schéma, actuellement soumis à l'avis des Régions, prévoit la création de 1.500 km d'autoroutes supplémentaires, ainsi que de 600 km de nouvelles liaisons à 2 x 2 voies assurant la continuité du réseau autoroutier. Ce renforcement de l'armature de nos liaisons les plus structurantes permettra d'établir des relations directes, ne passant pas par Paris, entre les métropoles de province. Le schéma est également conçu de façon à désenclaver nos régions montagneuses encore mal desservies, à mieux relier nos grands ports à l'arrière pays et à situer notre pays au centre des échanges européens.

La mise en œuvre de ce programme sera accélérée puisque le C.I.A.T. a également décidé d'engager en dix ans les 1.200 km de liaisons autoroutières non encore mises en chantier au titre de l'ancien schéma. Les perspectives financières favorables des sociétés d'économie mixte d'autoroutes, confortées par un apport en fonds propres de l'Etat de 2 milliards de francs, permettront cet effort sans augmentation, en francs constants, des tarifs de péage et sans nouvelles participations du budget de l'Etat. Les crédits budgétaires ainsi dégagés (600 MF) sont, dès 1988, redéployés au profit des grandes transversales de désenclavement du Massif Central et des rocades de contournement de la région parisienne.

**b) Le comité interministériel du 30 juillet** s'est également soucié d'améliorer les infrastructures fluviales françaises en décidant la réalisation, longtemps différée, de la mise à grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône et l'aménagement de la Seine, soit quatre milliards de travaux à engager sur une période de 10 ans.

Bien qu'insuffisante eu égard à l'importance des besoins, cette décision est sans conteste une avancée positive qui témoigne d'un regain d'attention, bien nécessaire, du Gouvernement en faveur des voies navigables.

PREMIERE PARTIE :

LES ROUTES

ROUTES  
BUDGET 1988

(en millions de francs)

	Budget 1987		Budget 1988		Variation 1988/1987	
	DO+CP	DO+AP	DO+CP	DO+AP	DO+CP	DO+AP
Construction d'autoroutes .....	546	937,1	510,1	337,1	- 6,6 %	- 64 %
Investissements routiers.....	2 615,6	3 922,4	3 069,5	4 462	+ 17,4 %	+ 13,8 %
<b>Total investissements</b> ↓	<b>3 161,6</b>	<b>4 859,5</b>	<b>3 579,6</b>	<b>4 799,1</b>	<b>+ 13,2 %</b>	<b>- 1,2 %</b>
Renforcements, équipements de sécurité ..	948,6	1 053	1 028,4	1 074	+ 8,4 %	+ 2 %
Renforcement des ouvrages d'art.....	201,6	226,6	189,3	226,6	- 6,1 %	—
Entretien, viabilité hivernale .....	2 530,7	2 509,2	2 462,5	2 548,9	2,7 %	+ 1,6 %
<b>Total entretien.....</b>	<b>3 680,9</b>	<b>3 788,8</b>	<b>3 680,2</b>	<b>3 849,5</b>	<b>—</b>	<b>+ 1,6 %</b>
<b>Total Routes .....</b>	<b>6 842,5</b>	<b>8 648,3</b>	<b>7 259,8</b>	<b>8 648,6</b>	<b>+ 6,1 %</b>	<b>—</b>

I. UN PROGRAMME D'INFRASTRUCTURE AMBITIEUX

En raison de la croissance très forte du trafic routier (+ 6,2 % sur l'ensemble du réseau et + 10 % sur autoroutes), et parce que la moitié du réseau français menaçait d'être asphyxié d'ici à l'an 2000, le gouvernement a décidé l'accélération du programme d'infrastructures routières qui permettra également de répondre aux besoins en aménagement du territoire et de favoriser l'activité dans le secteur du Bâtiment et des Travaux Publics en investissant dans les autoroutes 70 milliards de francs en cinq à dix ans.

Le Conseil interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T.) du 13 avril dernier a donc défini un nouveau schéma directeur et les moyens d'en assurer la réalisation.

Après son approbation par les régions, conformément à la L.O.T.I., la France sera désormais dotée d'un projet de réseau routier à usage européen, privilégiant l'ouverture de notre pays sur l'Europe et non plus la centralisation des voies de communications sur la capitale.

## A. Les autoroutes

### 1) Les réalisations prévues pour 1987 et 1988

#### a) les mises en service

Outre les 169 km qui devraient être ouverts à la fin de 1987, les tronçons d'autoroutes qui seront mis en service en 1988 auront une longueur d'environ 100 km.

- A42 -Chazey-Pont d'Ain . . . . .	19 km
- A612 -Rocade est de Toulouse ou rocade de l'Hers	14 km
- A64 -Soumoulou-Tarbes Est . . . . .	28 km
- A71 -Montmarault-Vallon-en-Sully . . . . .	39 km
Total . . . . .	100 km

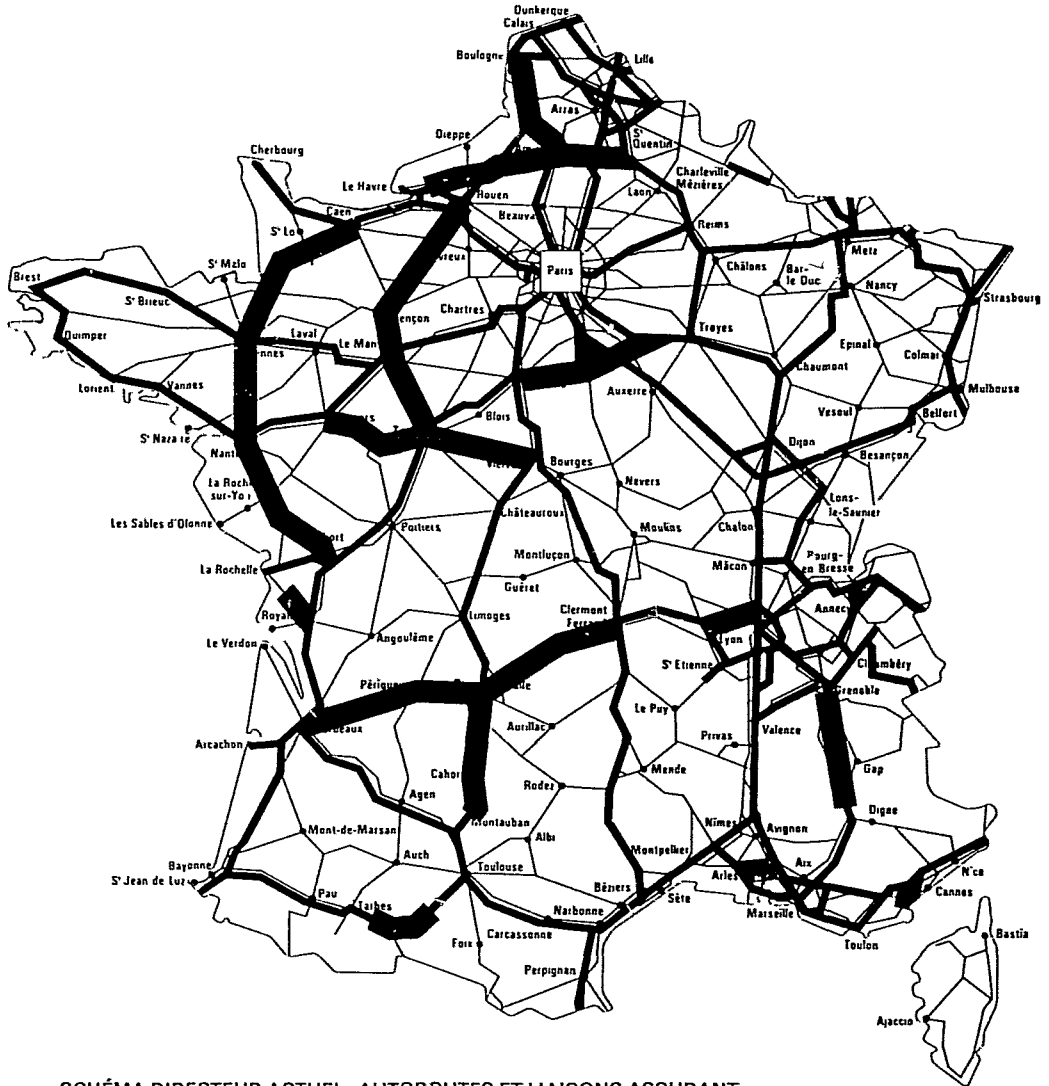
#### b) les mises en chantier

Au delà des 206 km prévus pour 1987, 328 km d'autoroutes supplémentaires seront engagés en 1988, soit un triplement du rythme des mises en chantier par rapport aux programmes lancés de 1984 à 1986.

- Fin du contournement de Dijon :	10 km
- Fin de A71 Orléans/Bourges/Clermont :	75 km
- Fin de A64 Bayonne/Tarbes :	48 km
- Fin de A41 Peyruis/Sisteron :	24 km
- Fin de Montmélian/Pont-Royal/Albertville :	29 km
- Fin de A40 (liaison avec A6) :	2 km
- A46 contournement nord-est de Lyon :	29 km
- A26 Chaumont/Troyes :	75 km
- A57 Toulon/Le Luc :	34 km
- A401 contournement de Saint-Julien-en Genevois :	2 km
Total	328 km



# D'UN SCHÉMA ROUTIER A L'AUTRE, CE QUI VA CHANGER



- SCHEMA DIRECTEUR ACTUEL : AUTOROUTES ET LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RESEAU AUTOROUTIER
- NOUVELLES AUTOROUTES OU LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RESEAU AUTOROUTIER INSCRITES AU PROJET

## 2) Les décisions du C.I.A.T.

### a) 1.500 km d'autoroutes supplémentaires

Le comité interministériel d'aménagement du territoire (C.I.A.T.) réuni le 13 avril 1987 s'est fixé comme premier objectif d'ouvrir les régions vers les autres régions françaises et vers l'Europe, dans l'optique du grand marché de 1992, par le développement des infrastructures de transports et des réseaux de communication.

Il a ainsi décidé d'étendre le schéma directeur autoroutier d'environ 1.500 km d'autoroutes supplémentaires à péage.

Ces nouvelles liaisons permettront d'améliorer les liaisons transversales et de raccorder la France à l'Europe, notamment par la voie Nantes-Lyon-Italie ou par le tracé Bordeaux-Clermont-Ferrand-Lyon-Allemagne. Sont également prévues deux nouvelles liaisons Nord-Sud, évitant l'agglomération parisienne et qui draineront le trafic entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique. Enfin, une liaison Genève-Marseille assurera le désenclavement du massif alpin et soulagera l'axe routier saturé de l'autoroute du Soleil.

Les nouvelles autoroutes devraient concerner les liaisons suivantes :

Dordives-Montargis .....	35 km
Saintes-Rochefort .....	37 km
Bagny-Lyon .....	57 km
Périgueux-Clermont-Ferrand .....	250 km
Rouen-Le Mans .....	175 km
Le Mans-Tours .....	80 km
Tours-Vierzon .....	110 km
Nantes-Niort .....	110 km
Grenoble-Sisteron .....	120 km
A1 - Saint-Quentin .....	30 km
Yerville-Amiens-A1 .....	120 km
Amiens-Boulogne .....	125 km
Brive-Montauban .....	160 km
Arles-Salon .....	22 km
Martres-Gapvern .....	70 km
Fréjus-Saint-Tropez .....	28 km
Genève-Annecy .....	20 km
TOTAL .....	1.549 km

### b) un programme sur dix ans

Les sections d'autoroutes supplémentaires, ainsi que les 1.200 km qui restent à engager au titre de l'ancien schéma directeur seront lancées dans les dix ans à venir, mais n'ont pas encore fait l'objet d'un calendrier de réalisation.

Pour ce faire, les sociétés d'autoroutes seront habilitées à contracter les trois milliards d'emprunts correspondants, leur situation finan-

cière en fonds propres s'étant vue renforcée par la dotation exceptionnelle de deux milliards de francs accordés sur les ressources des privatisations. De ce fait, est supprimée la contrainte des avances budgétaires qui aurait pu pénaliser, dans l'avenir, la poursuite du rythme de mises en chantier prévu en 1988. A titre indicatif, il faut savoir que la réalisation d'un kilomètre d'autoroute à péage coûte 23 millions de francs en rase campagne et s'élève à 400 millions en région parisienne (A 86).

Votre commission souhaiterait que la conduite des travaux autoroutiers soit l'occasion d'une concertation avec le ministère chargé des télécommunications, afin que l'on profite de l'ouverture des chantiers pour installer, dans le sous-sol de notre territoire, les « tuyaux » d'accueil du réseau numérique à intégration de service (R.N.I.S.) appelé à devenir « l'autoroute du troisième millénaire ». Il ne pourrait résulter de la concomitance de ces travaux que d'indéniables économies en terme de temps et de moyens.

### 3) *La situation économique du secteur autoroutier français*

#### a) l'établissement public « Autoroutes de France »

L'article 29 de la loi de finances rectificative du 30 décembre 1982 a créé « Autoroutes de France », établissement public national à caractère administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière dont l'objet est d'assurer une péréquation des ressources des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (non compris la Société privée Cofiroute) et de contribuer ainsi à l'équilibre de leur trésorerie.

Cet article précise que l'Etat transfère à cet établissement l'ensemble des créances qu'il détient sur les sociétés d'économie mixte concessionnaires, soit au titre des avances à long terme qu'il leur a consenties pour la construction d'autoroutes, soit au titre de la mise en jeu de la garantie des emprunts ou des avances d'équilibre. Dès lors que ces sociétés dégagent un excédent, elles sont tenues de procéder au remboursement, à l'établissement public, de leurs créances.

L'Etablissement « Autoroutes de France » permet donc d'établir une solidarité financière entre sociétés d'économie mixte concessionnaires qui mettent en commun leurs marges brutes d'autofinancement, qu'elles soient positives ou négatives, les sociétés excédentaires remboursant plus vite leurs dettes et les sociétés déficitaires profitant des avances consenties grâce à ces remboursements et aux ressources externes d'Autoroutes de France.

L'élément décisif de l'équilibre global d'exploitation des sociétés ainsi défini reste bien évidemment constitué par le niveau des péages.

Pour 1985, et pour la première fois, le solde d'autoroutes de France, a été négatif ; il a été couvert en 1986 pour partie par l'excédent de

132,4 MF dégagé en 1983 et 1984 et par un emprunt bancaire. Pour 1986, le solde résultant de la péréquation de juin 1987 est également négatif et sera couvert en 1987 par un emprunt bancaire de 140,95 MF.

Les résultats pour 1987 des SEM d'autoroutes devraient permettre une péréquation à peu près équilibrée.

Pour favoriser l'accélération du programme autoroutier, le Gouvernement a décidé de doter en fonds propres l'Etablissement public, à hauteur de deux milliards de francs, à prélever sur le compte d'affectation du produit de la privatisation. Cette dotation se substituera désormais au mécanisme d'avances budgétaires de l'Etat qui est supprimé. Ces fonds seront consacrés à des apports en fonds propres aux sociétés d'économie mixte, pour une part en prise de participation au capital des sociétés et, pour le reste, sous forme d'avance d'actionnaires.

#### b) la Caisse Nationale des Autoroutes

La Caisse Nationale des Autoroutes (CNA), établissement public national à caractère administratif doté de l'autonomie financière, institué par le décret du 20 juin 1963 et géré par la Caisse des Dépôts et Consignations, a pour mission de procurer aux sociétés d'autoroutes les ressources destinées à financer la construction ou l'aménagement des autoroutes à péages. Dans ce but, elle émet des emprunts sur les marchés financiers français et étrangers, et obtient également des crédits auprès de certains établissements financiers. Les ressources ainsi collectées sont réparties entre les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes à péage.

Son encours d'emprunts s'élevait, au 31 décembre 1986, à 31 milliards de dettes, dont 10 en emprunts étrangers (valeur historique) soit 11,56 en fonction du cours des différentes devises.

Cet encours est réparti principalement entre le Deutsche Mark (28 %), le dollar U.S. (18 %), le Yen (14 %) et la Livre Sterling (9 %).

#### c) la situation financière des sociétés d'autoroutes

Les recettes de péages perçues par les sociétés concessionnaires en 1986 se sont élevées à 10 milliards de francs, dont 8,7 pour les sociétés d'économie mixte.

Sous l'effet conjugué de l'accroissement du réseau, du réajustement des tarifs et de la croissance exceptionnelle du trafic (+10 % à réseau stable), elles ont augmenté de 18 % par rapport à 1985.

Ces recettes ont permis d'équilibrer les charges d'exploitation des sociétés d'économie mixte (1), leur compte d'exploitation consolidé dégageant un excédent de 2 milliards de francs, autorisant le remboursement de la plus grande partie des emprunts venus à échéance.

---

(1) ACOBA, AREA, ASF, ESCOTA, SANEF (fusionnée avec l'ancienne société APEL), SAPN, SAPRR, STMB.

La Société concessionnaire privée COFIROUTE, qui n'entre pas dans le cadre de péréquation centré sur Autoroutes de France, a, pour sa part, connu des résultats d'exploitation en 1986 lui permettant de faire face sans difficulté à ses charges de remboursement d'emprunts en dégageant un excédent de trésorerie de 248 millions de francs consacrés au financement de l'achèvement des travaux de l'A71.

Toutefois, comme en 1985, les ressources des SEM ont été insuffisantes pour faire face à la totalité des remboursements d'emprunts qui s'élevaient à environ 2,5 milliards de francs.

Grâce à l'augmentation de trafic, un retour à l'équilibre peut être escompté en 1987 ou 1988, à condition que soit enrayerée la dégradation du produit des péages autoroutiers, qui ont perdu en francs constants près de 30 % de leur valeur de 1970 à 1984.

Dès lors que les péages seront durablement maintenus en francs constants, le système autoroutier dégagera les ressources nécessaires pour financer l'achèvement du réseau autoroutier prévu au schéma directeur actuel, soit 1.200 km d'autoroutes, et réaliser 1.500 km d'autoroutes supplémentaires dans le cadre du nouveau schéma directeur.

## B. Les routes

### 1) Les décisions du C.I.A.T.

Outre la réalisation d'un réseau autoroutier complémentaire, le C.I.A.T. a arrêté le principe de la réalisation de 610 km de liaisons à 2 x 2 voies, concourant à la continuité du réseau autoroutier :

Angers-Tours .....	100 km
Orléans-Sens-A5 .....	130 km
Caen-Rennes-Nantes .....	280 km
Bordeaux-Périgueux .....	100 km
TOTAL .....	610 km

#### a) le redéploiement des crédits budgétaires

Les 600 millions de crédits budgétaires dégagés, en raison de l'apport en fonds propres à l'établissement public « autoroutes de France », ont été redéployés, dans le cadre du projet de loi de Finances pour 1988 : si l'enveloppe de 8,65 milliards de moyens d'engagements reste stable, la dotation du programme autoroutier passe de 937 à 337 millions, alors que les programmes routiers bénéficient d'une hausse de 7,5 % de leurs crédits, l'effort portant essentiellement sur les investissements (+ 13,8 %).

Ces fonds bénéficieront en priorité au plan routier « massif central » (+ 476 millions) et à l'Ile-de-France, qui se voit attribuer un crédit supplémentaire de 140 millions.

b) l'accélération du programme en Ile-de-France

L'aménagement à deux fois deux voies des R.N. 9 (Clermont-Ferrand-Béziers) et R.N. 20 (Vierzon-Brive) sera achevé sur une période de 10 ans. Cependant le plan routier de l'Ile-de-France suppose le doublement du rythme d'exécution des travaux : quasi achèvement de la rocade des villes nouvelles « la Francilienne » en six ans au lieu de douze, réalisations d'opérations prioritaires (Pont de Gennevilliers, accueil d'Eurodisneyland....).

2) La poursuite des contrats de Plan Etat-régions

En 1984 ou 1985, toutes les régions ont signé avec l'Etat un contrat particulier « routes », au sein des contrats de plan, à l'exception de l'Alsace, pour laquelle le projet envisagé, bien que non signé, bénéficie pourtant de la mise en place d'un financement conforme à la teneur des engagements prévus.

En outre, plusieurs contrats particuliers ont fait l'objet d'avenants, parmi lesquels ceux des régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Haute-Normandie (programme supplémentaire concernant l'aménagement des liaisons routières d'accueil du lien fixe transmanche) ; Bretagne (ajout d'un programme d'accélération de la modernisation des R.N. 24 et 166) ; Rhône-Alpes (augmentation du programme initial).

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

Années	Engagements de l'Etat	AP affectées (Budget + FSGT)
1984 .....	2 023,1	1 924
1985 .....	2 170,9	2 306,1
1986 .....	2 431,4	2 428,1
1987 .....	2 625,6	2 625,6 (prévision)

Les engagements de l'Etat ont été intégralement respectés pendant les quatre premières années du IXe Plan et l'exécution des contrats Etat-Régions sera poursuivie en 1988 de façon à continuer à les honorer. Des moyens accrus, tirés du redéploiement des crédits permettront ainsi d'ajuster l'enveloppe réservée aux contrats de Plan, qui passe de 2,63 milliards de francs en 1987 à 2,81 en 1988.

Le C.I.A.T. du 13 avril a reconduit la poursuite des contrats de Plan dans lesquels les infrastructures routières jouent un rôle de première importance : aux crédits budgétaires s'ajouteront donc les sommes investies par les collectivités territoriales, soit environ 3 milliards de francs chaque année. Votre Commission souhaite que cette procédure, qui a fait la preuve de son efficacité, puisse être poursuivie dans l'avenir et qu'il en soit tenu compte lors de la préparation du IXe Plan.

### 3) *Les plans routiers spéciaux*

#### a) le plan routier breton

Le plan routier breton, annoncé par le Général de Gaulle à l'occasion de son discours de Quimper, le 2 février 1969, a bénéficié d'un effort financier important assumé en grande partie par l'Etat et s'est traduit, depuis son lancement en 1969 et jusqu'à la fin 1986, par la mise en place de près de 10 milliards de francs (1987) d'autorisations de programme de l'Etat.

Le montant des dotations de 1986 (451 millions de francs dont 275,7 au titre de la cinquième tranche du F.S.G.T.) correspond à l'engagement initial (350 millions de francs 1984, en A.P.) auquel s'est ajoutée une dotation supplémentaire de l'Etat de 75 MF, destinée à la modernisation des R.N. 24 et 166 conformément à l'avenant au contrat de plan intervenu en février 1986.

L'Etat devrait y consacrer 484,1 millions de francs d'A.P. dont 251,2 seront utilisés pour le programme unilatéral de l'Etat, 131,2 pour les programmes cofinancés avec les régions Bretagne et Pays de la Loire, ainsi que les départements Ille-et-Vilaine et Loire-Atlantique, et 101,7 sur la base de l'avenant au contrat de plan.

Pour 1988, l'Etat honorera les engagements souscrits dans le cadre du contrat et de l'avenant et accordera 493,7 MF au plan routier breton.

Il faut enfin signaler que pour accélérer le désenclavement de la Bretagne centrale, une opération intégrée de développement a été proposée à Bruxelles pour un montant de 280 MF, soit 150 MF en provenance de l'Etat et des collectivités locales et 130 MF du Fonds européen de développement régional (FEDER), à répartir sur les années 1987-1991.

#### b) le plan routier massif Central

La poursuite du plan routier massif Central constitue une des priorités gouvernementales dans le domaine des investissements routiers et comporte la modernisation des deux grands axes nord-sud RN.9 et RN.20 et des principaux axes transversaux, RN.89, axe Centre Europe Atlantique et RN.88.

Confortés par les divers volets routiers des contrats de plan signés par l'Etat et les régions concernées, ainsi que par les interventions du FEDER dégagées à différents titres, les projets routiers retenus au titre du plan routier massif Central s'inscrivent dans le cadre des engagements financiers pris par l'Etat jusqu'à la fin du IXe Plan : d'une part, l'enveloppe annuelle de 370 MF (1982) consacrée au plan routier massif Central, d'autre part, la dotation annuelle supplémentaire de 60 MF (1982) destinée à accélérer l'aménagement de la RN.20.

C'est ainsi que les autorisations de programme mises en place au titre du plan routier massif Central se sont élevées à 385,1 MF en 1982, 390,9 MF en 1983, 405 MF en 1984, 586 MF en 1985 et 571,7 MF en 1986.

L'exercice 1987 prévoit près de 585 MF en A.P. de l'Etat auxquels s'ajoutent 435 MF du FEDER. En effet, le Gouvernement a décidé, lors des Comités interministériels d'aménagement du territoire des 30 octobre 1986 et 13 avril 1987, une intervention plus importante des ressources du FEDER en faveur du plan routier massif Central et une accélération très significative de l'aménagement à 2 x 2 voies des RN.9 et 20 entre, d'une part, Clermont-Ferrand et Béziers et, d'autre part, Vierzon et Brive, arrêtant pour ce qui est des sections Brive-Caüssade de la RN.20 et Clermont-Ferrand-Périgueux de la RN.89 le principe d'une autoroute. Les régions concernées seront, conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, consultées sur ces nouveaux partis d'aménagement à long terme.

En attendant que ses caractéristiques futures soient arrêtées de façon définitive, la RN.20, entre Limoges et Vierzon, fait l'objet d'une attention toute particulière, tant dans le cadre de l'engagement gouvernemental de 1982 qui se traduit par la mise en place d'un crédit annuel supplémentaire de 60 MF (francs 1982) qu'au titre du programme complémentaire décidé conjointement par l'Etat et la région Centre (financement du créneau de Brion entre Vatan et Chateauroux).

### c) 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 est 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'autoroute ou prolongement d'autoroute, soit en tant que grande liaison d'aménagement du territoire.

Les crédits d'Etat affectés depuis 1984 au bénéfice de cet axe s'élèvent à 261,2 MF, 219 MF en 1985 et 242 MF en 1986. En 1987, il est prévu une dotation globale de 520 MF dont 340 MF en autorisations de programme de l'Etat, y compris le FEDER.



d) le programme du Grand Sud-Ouest

Ce programme ayant été recentré, par décision gouvernementale, sur la Région Midi-Pyrénées en 1982, l'effort entrepris depuis lors vise, d'une part, à la réalisation de la liaison Bayonne-Toulouse partiellement par autoroute, d'autre part à l'aménagement des RN.20 au nord et au sud de Toulouse, enfin à une accélération des infrastructures routières en milieu urbain à Toulouse, Montauban, Rodez, Tarbes et Albi. En outre 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.

Au cours de l'exercice 1986, 315 MF (y compris 10 MF au titre du programme « pôles de conversion ») d'A.P. ont été consacrés au programme Midi-Pyrénées. En 1987, c'est un montant de crédits d'Etat pour investissements routiers nationaux de 310,5 MF hors plan routier massif Central, qui sera mis en place au titre de la réalisation de ce programme. Pour 1988, il est prévu de respecter les engagements pris par l'Etat aussi bien dans le cadre contractuel que dans celui de son effort spécifique.

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

Les crédits d'Etat mis en place pour l'aménagement de la rocade des estuaires se sont élevés à 125 MF en 1984, 131 MF en 1985 et 150 MF en 1986. En 1987, une dotation de 337 MF en autorisation de programme de l'Etat est prévue au programme.

Le CIAT du 13 avril 1987 a proposé de réaliser en autoroute à péage deux itinéraires permettant d'acheminer le trafic de la rocade des estuaires. L'un écoulera le trafic d'est en ouest par la future autoroute Saint-Quentin-Amiens-Rouen-Le Havre, l'autre assurera la continuité Nord-Sud grâce à la construction d'une autoroute entre Nantes-Niort et au classement de la liaison Caen-Rennes-Nantes comme prolongement du réseau autoroutier.

f) les programmes routiers de la Vallée de la Tarentaise

L'aménagement de la RN 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 1984-1988, 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 départe-

ment de la Savoie d'un montant de 150 MF, accompagné d'un programme financé par l'Etat seul de 50 MF a été établi. En 1987, l'Etat apporte 29 MF à sa réalisation, montant auquel s'ajoute 17 MF de fonds de concours du département.

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 en prévision de l'organisation des Jeux Olympiques. Estimé à 600 MF, ce programme est cofinancé par l'Etat (250 MF) et le département. Selon l'échéancier prévu au protocole Tarentaise II, complété tout récemment par une convention entre l'Etat, le département de la Savoie et la Société d'aménagement de la Savoie (S.A.S.), l'Etat a consacré 8 MF à ce programme en 1986, 78,4 MF en 1987, auxquels s'ajoutent 90,9 MF de fonds de concours. En 1988, l'Etat y apportera 116,2 MF et la S.A.S. 165,3 MF.

g) l'aménagement de la RN.6 en Maurienne

Tout le monde s'accorde à reconnaître l'importance de l'aménagement de la RN.6 en Maurienne, cet itinéraire constituant une grande liaison internationale d'accès privilégié au tunnel du Fréjus.

Cette priorité a conduit à la mise en place d'un programme de travaux de 500 MF, dont 400 MF à la charge de la société française du tunnel de Fréjus, à réaliser d'ici fin 1991. A l'heure actuelle, des études d'ensemble de l'itinéraire sont entreprises.

h) l'accueil du lien transmanche

La réalisation du lien fixe transmanche comporte d'importantes incidences routières dans les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Haute-Normandie, qui ont entraîné la signature, début 1986, de trois avenants aux contrats routiers Etat-Région, modifiant la répartition du financement des infrastructures entre les partenaires.

Un montant global de 885 F doit être consacré, au cours des années 1986-1988, à l'accueil du lien fixe transmanche.

Ces financements s'ajoutent aux crédits déjà prévus aux contrats de plan Etat-Région initiaux et qui comprennent quelques infrastructures routières devant assurer la valorisation du lien fixe.

En 1986, 136,8 MF ont été affectés au titre des trois avenants transmanche. Ceux-ci ont permis notamment le lancement des études et des achats de terrains de nombreuses opérations nouvelles, ainsi que l'engagement de travaux (liaison nouvelle entre Calais et A.26, accélération de la rocade nord-est d'Amiens...).

En 1987, plus de 300 MF sont réservés au programme transmanche des investissements routiers nationaux et permettront la poursuite des études, des acquisitions foncières et des travaux engagés.

En 1988, les 425 MF prévus dans le cadre des avenants serviront à la poursuite et à l'achèvement des infrastructures déjà lancées, ainsi qu'au lancement de plusieurs projets nouveaux.

Enfin, les décisions prises par le CIAT du 13 avril 1987 envisagent la réalisation en autoroute à péage de trois itinéraires permettant l'acheminement et l'accueil du trafic du lien fixe. Il s'agit des autoroutes Le Havre-Amiens-Saint-Quentin ; Boulogne-Amiens-Paris ; Rouen-Alençon-Le Mans-Tours.

De plus, l'itinéraire Caen-Rennes-Nantes, assurant la continuité du réseau autoroutier, est appelé à être modernisé dans les années qui viennent.

## II. UN PROGRAMME D'ENTRETIEN SATISFAISANT

### A. La poursuite des opérations de rénovation du réseau en 1987

#### 1) *Les travaux de renforcement des chaussées*

La politique d'entretien actuellement menée vise à poursuivre l'action engagée depuis une quinzaine d'années pour la rénovation du réseau routier existant et qui consiste, après un renforcement de la structure de la route, à appliquer un entretien préventif pour préserver les qualités de la chaussée avant que des détériorations importantes ne se produisent.

#### a) l'entretien curatif

Les longueurs d'itinéraires ayant fait l'objet de renforcements des chaussées sont les suivantes :

Situation à fin 1981 (cumulée)	15.465
en 1982 : 585	16.050
en 1983 : 595	16.645
en 1984 : 585	17.230
en 1985 : 600	17.830
en 1986 : 650	18.480
en 1987 : 650 (prévisions)	19.130

Une campagne d'enduisage sur le réseau en attente de renforcement a été lancée en 1981 afin d'imperméabiliser les chaussées les plus anciennes. Elle a porté, entre 1981 et 1984, sur 3.175 km pour un coût total de 268 MF. En 1985, la majorité des dotations a été utilisée pour remettre en état le réseau non renforcé qui a été très éprouvé par la rigueur de l'hiver 1984-1985.

## b) l'entretien préventif

Un nouveau programme spécifique d'entretien préventif du réseau a débuté, qui a pour objectif non seulement d'imperméabiliser les chaussées mais aussi d'améliorer l'écoulement des eaux. Ce programme, appliqué à des sections de routes d'une longueur significative, concerne les itinéraires dont le renforcement n'est pas prévu à court terme.

- 112 km ont été réalisés en 1985 pour 33 MF
- 235 km ont été réalisés en 1986 pour 58 MF
- 176 km ont été réalisés en 1987 pour 65 MF

### 2) *Les crédits destinés à l'entretien*

Au titre de l'entretien préventif (qui concerne les routes renforcées ainsi que les voies nouvelles et les sections non renforcées en bon état) ont été affectés :

- en 1982 : 556,6 MF pour 17.310 km
- en 1983 : 646,2 MF pour 18.320 km
- en 1984 : 656,1 MF pour 19.020 km
- en 1985 : 757,2 MF pour 19.760 km
- en 1986 : 887,3 MF pour 20.500 km
- en 1987 : 1.010 MF pour 21.300 km

Au titre de l'entretien du réseau non encore renforcé ont été attribués :

- en 1982 : 264,9 MF pour 10.095 km
- en 1983 : 252,6 MF pour 9.085 km
- en 1984 : 232,6 MF pour 8.290 km
- en 1985 : 256 MF pour 7.545 km
- en 1986 : 206,6 MF pour 6.775 km
- en 1987 : 222,0 MF pour 6.070 km

## B. Les orientations envisagées pour 1988

### 1) *La réhabilitation des chaussées*

La réhabilitation des chaussées se poursuivra en 1988 avec des crédits portés de 1,05 Milliard de francs en 1987 à 1,07, soit une progression de 2 %. Ces crédits permettront de renforcer et d'équiper les chaussées et d'améliorer la sécurité de 624 km d'itinéraires nouveaux auxquels s'ajouteront 50 km de traversées d'agglomérations. Le réseau de routes nationales bénéficiant d'un entretien préventif performant s'étendra ainsi à 21.900 km.

## 2) *L'entretien des ouvrages d'art*

En 1988, la priorité sera encore donnée à un programme de travaux curatifs établi en fonction des urgences les plus immédiates auquel se substituera progressivement une politique de renforcement coordonné par itinéraire garantissant une gestion plus économique, en évitant les opérations tardives et coûteuses. Le budget prévoit la reconduction en francs courants de la dotation destinée au renforcement des ouvrages d'art (227 millions).

## 3) *Les opérations de viabilité hivernale*

Le maintien des dotations budgétaires de 1987 en 1988 s'accompagne d'un transfert des crédits de salage, du budget de la sécurité routière à celui des routes (85,6 millions en 1988 contre 83,7 en 1987). Simultanément, il a été demandé aux départements de mieux se préparer aux hivers futurs afin d'éviter la paralysie du réseau observée en 1986 et 1987.

Votre Commission souhaite toutefois souligner le retard pris dans la mise hors gel du réseau routier français, qui est encore sensible sur un quart de sa longueur. Si la mise hors gel des grands axes a été réalisée, elle a concerné principalement les routes de plaine : il convient aujourd'hui de prendre aussi en compte les zones de montagne, même si la nécessaire amélioration de la géométrie des tracés que cela implique, transforme ces travaux en véritables opérations d'aménagement.

## DEUXIEME PARTIE :

### LA SECURITE ROUTIERE

Les crédits destinés à la sécurité routière sont globalement maintenus, en 1988, compte tenu des transferts d'attribution opérés cette année, telles les opérations de salage attribuées désormais à la direction des routes.

Les moyens d'engagement progressent de 0,2 % et la réduction de 6 % observée sur les moyens de paiement correspond en réalité à une mise en ordre des crédits rattrapés ou transférés au cours de l'exercice 1987.

#### A. L'évolution du nombre des accidents de la route

##### 1) *Les chiffres*

Bien que baptisée « Année Européenne de la Sécurité routière », 1986 n'a pas apporté, à cet égard, tous les progrès espérés. Si la réduction du nombre des accidents et des blessés s'est poursuivie (respectivement - 3,4 % et - 4,3 %), on doit en revanche déplorer l'augmentation de celui des morts (+ 4,9 %), même si le taux des tués a légèrement décliné. Le recensement pour 1986 fait état de près de 11.000 morts et 260.000 blessés dans 185.000 accidents corporels.

##### 2) *La répartition des accidents*

Les statistiques font apparaître que si les 2/3 des accidents ont lieu dans les zones urbaines, les 2/3 du nombre des tués sont recensés en rase campagne, en raison du facteur aggravant que constitue la vitesse.

##### a) sur autoroutes :

Le taux d'accidents sur autoroute est cinq fois plus faible que sur l'ensemble du réseau, en dépit de l'intensité du trafic, la sécurité faisant partie intégrante de la conception de la route.

L'essentiel des accidents est imputable à l'éclatement des pneumatiques, contre lequel un système de vérification automatique est actuellement à l'étude mais non encore opérationnel, et à la fatigue, ce qui suscite des campagnes d'information régulières.

b) sur routes nationales ou départementales à fort trafic :

Sur ces voies à trafic dense, le danger tient principalement aux véhicules lents et aux risques qui résultent du dépassement. Les analyses montrent que l'essentiel des difficultés se manifeste aux abords des agglomérations où les automobilistes n'ont pas encore les attitudes de prudence dont ils font preuve en milieu urbain.

c) sur les voies départementales ou communales à faible trafic

Le danger provient de la rareté de circulation qui génère l'inattention du conducteur. Rapporté au trafic effectif, le risque d'accident y est deux fois plus important que sur l'ensemble du réseau. Le remède passe moins par l'amélioration des équipements, qui sont rarement en cause, que par la formation de la population locale. Les actions « Réagir » et la relance des plans départementaux d'actions de sécurité routière ont cherché notamment à répondre à ces problèmes.

## **B. Les orientations de la politique en faveur de la sécurité routière**

### *1) L'amélioration de l'infrastructure*

a) la résorption des points noirs

La loi de finances pour 1988 permet la poursuite de la politique de résorption des « points noirs », c'est-à-dire l'amélioration de l'équipement de 350 zones d'accumulation d'accidents grâce à l'augmentation de 10 % des crédits, qui fait suite à celle de 25 % décidée pour 1987.

Les deux tiers de ce programme pluriannuel arrêté en 1986 devraient d'ores et déjà être réalisés à la fin 1987.

b) les initiatives locales

Des crédits sont mis à la disposition des collectivités locales, via les directions départementales de l'équipement (D.D.E.), pour permettre la pose de petits équipements de sécurité sur quelques points dangereux (signalisations de virage, installation de glissières de sécurité...).

Les crédits affectés à ces deux titres s'élevaient, en AP, à 270 millions en 1987, dont 188 pour les opérations de sécurité d'initiative locale ; ils sont portés à 282 millions pour 1988.

### *2) L'équipement technique des véhicules*

a) le contrôle technique des véhicules anciens

Le contrôle technique des véhicules d'occasion de plus de cinq ans, lors de leur vente, a été généralisé sur l'ensemble du territoire, le

1<sup>er</sup> janvier 1986. Le nombre de 2,5 millions de contrôles effectués en 1986 devrait être dépassé en 1987 grâce à la multiplication des centres de contrôle agréés.

Votre Commission observe toutefois que demeurent posées les questions relatives à l'extension de ce contrôle à tous les véhicules en circulation d'un certain âge — y compris les poids lourds —, à leur réalisation à échéances fixes — et non uniquement à l'occasion d'une revente —, et à l'obligation de réparation consécutive au contrôle. Il est probable que des directives européennes interviendront dans ce domaine avec l'ouverture du marché unique en 1992.

#### b) le développement des systèmes embarqués d'aide à la conduite

Si l'ensemble des véhicules est aujourd'hui doté des équipements de sécurité adéquats, divers systèmes d'information pouvant y être adjoints sont actuellement à l'étude : ils concernent notamment l'émission d'informations routières par surimpression des programmes diffusés par autoradio et, à plus lointaine échéance, l'installation de système de navigation programmée par l'informatique, voire de mécanismes de freinage automatique d'urgence en fonction de la densité du trafic.

Parmi les projets retenus, dont l'état actuel d'avancement est variable, il convient de citer le projet « Atlas », résultat d'un travail de recherche effectué par Télédiffusion de France et la Régie Renault.

Ce projet montre qu'il est actuellement possible de recevoir, en temps réel, et de visualiser sur un écran, dans un véhicule, des données numériques diffusées par un réseau multiservices de radiodiffusion.

Le développement de ces équipements comporte cependant le risque de voir se développer un parc automobile dual composé, d'une part de véhicules puissants et sûrs incitant à la vitesse, d'autre part d'automobiles moins performantes, donc plus lentes.

#### c) les poids lourds

Si les poids lourds sont désormais nantis de bandes réflectorisantes normalisées encadrant les caisses avant et arrière des camions et, parfois, de dispositifs anti-encastrement, le problème majeur résulte de l'éventuelle normalisation des gabarits : notre réseau routier, qui peut supporter des largeurs de 2,50 mètres n'est pas conçu pour les gabarits de 2,60 mètres que l'on envisage de mettre en circulation pour accueillir les palettes normalisées américaines.

### 3) *La formation à la conduite*

#### a) l'information en milieu scolaire

Le Comité interministériel pour la sécurité routière tenu le 11 février 1987 a décidé d'accroître le rôle de l'éducation nationale dans



la prévention des accidents par la formation des enseignants et leur sensibilisation aux transports scolaires.

En outre, l'attestation scolaire de la sécurité routière (A.S.S.R.), en fin de classe de 5e sera réactualisée et généralisée.

b) l'apprentissage anticipé de la conduite

Le processus d'apprentissage à la conduite dès 16 ans, mené à titre expérimental dans les Yvelines et l'Essonne en 1984, puis dans 22 départements, ayant donné des résultats satisfaisants, la généralisation à l'ensemble du territoire a été décidée. Sa mise en oeuvre sera facilitée par l'accueil favorable qu'y ont réservé les compagnies d'assurance.

c) l'amélioration de la formation des conducteurs

Les actions de formation en cours de développement faisant suite aux décisions du C.I.S.R., prises le 11 février 1987, concernent notamment l'élaboration d'un programme national de formation à la conduite définissant les contenus et objectifs pédagogiques nécessaires à l'apprentissage de la conduite.

L'ouverture du marché unique européen pourrait également induire l'harmonisation des conditions d'obtention du permis de conduire, voire l'institution d'un permis à points.

#### 4) *La mobilisation des collectivités locales*

a) le programme Réagir

Le programme REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents graves et des Initiatives pour y Remédier), décidé lors du C.I.R.S. du 13 juillet 1982, a été généralisé à l'ensemble du territoire national en 1983.

Il vise à rendre obligatoire, pour tous les accidents mortels ou très graves de la circulation (environ 10.000 par an), une enquête technique approfondie effectuée au niveau départemental, sous l'autorité du Commissaire de la République, par une équipe d'inspecteurs départementaux de sécurité routière (I.D.S.R.) regroupant des représentants de l'ensemble des services concernés (police, gendarmerie, personnel municipal, services médicaux d'urgence), des représentants des élus locaux et des membres d'associations locales de prévention.

Ce programme a pour objectif d'analyser les causes réelles des accidents, de mobiliser la population locale, de préparer des programmes locaux de prévention et de poursuivre l'informatisation des données pour orienter, à terme, les grandes actions de sécurité routière.

Après une phase expérimentale et un démarrage progressif, le nombre des enquêtes effectuées à l'heure actuelle est de plus de 10.000, dont 7.677 sont aujourd'hui entrées en base informatique.

Cette possibilité d'interrogation et de traitement spécifique au niveau 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, dont le Premier Ministre a arrêté le principe, lors du Comité Interministériel du 11 février 1987.

Ces éléments constitueront les outils de réflexion indispensables aux commissions départementales de la sécurité routière créées par le décret du 13 mars 1986.

Outre les crédits de personnel et de fonctionnement des administrations gestionnaires des I.D.S.R., le Délégué Interministériel à la Sécurité Routière dispose de 5 MF pour le programme REAGIR et 7,2 MF pour les plans départementaux de sécurité routière dans le budget pour 1988.

b) 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, réunissent 90 départements, 101 villes de plus de 50.000 habitants et 23 groupements de communes. L'Etat verse à ces collectivités des dotations d'incitation puis de réalisation d'objectif lorsque celui-ci est atteint. Conformément à la circulaire du 20 avril 1983, la possibilité pour de nouvelles collectivités territoriales d'adhérer à ce programme s'éteint dans le cadre du budget 1987.

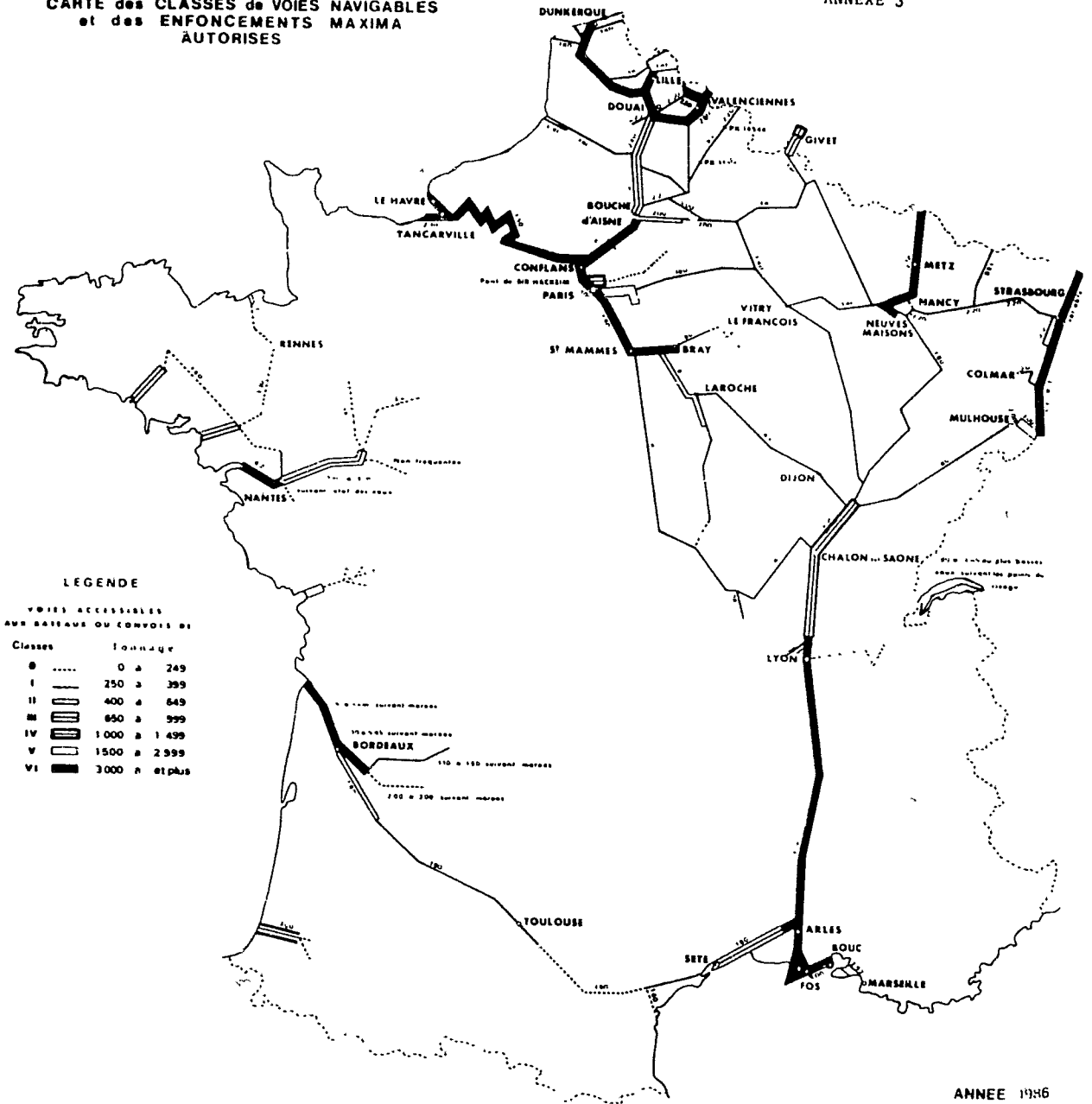
Dans le projet de loi de finances pour 1988, les dotations s'élèvent à 66 MF contre 89 MF en 1987 pour tenir compte de la décroissance naturelle des contrats en cours.

Les résultats de cette politique, au 1<sup>er</sup> juin 1987, laissent apparaître un taux de réussite de 70 % dès la première année de l'engagement du programme, 44 % des collectivités locales ayant réussi à réduire à nouveau de 10 % leur nombre d'accidents au cours de la deuxième année de sa mise en oeuvre.

\*  
\* \*

En dépit de la multiplication des actions en faveur de la sécurité routière et malgré les résultats plus favorables escomptés pour 1987, votre commission constate que la France reste très mal placée dans le classement des pays développés et s'interroge sur les orientations nouvelles qui pourraient améliorer cette situation.

CARTE des CLASSES de VOIES NAVIGABLES  
et des ENFONCEMENTS MAXIMA  
AUTORISÉS



TROISIEME PARTIE :

**LES VOIES NAVIGABLES**

**A. Les orientations de la politique menée en faveur du réseau navigable**

*1) Le sacrifice de l'entretien du réseau*

Les autorisations de programme seront maintenues, en 1988, au niveau fixé en 1987, soit 240 millions de francs, montant très inférieur aux 331 millions affectés à ce secteur en 1986.

Les crédits de paiement ont de surcroît été amputés de 90 millions par rapport à la dotation de 1987 (331 millions) : ils ne devraient pas permettre la poursuite du programme de travaux de restauration entrepris en 1987, en dépit de la priorité que le gouvernement affirme en sa faveur.

Le tableau suivant rend compte des taux d'augmentation des différents chapitres intéressant l'infrastructure des voies navigables :

(en millions de francs)

	1987			1988			Différence en %		
	DO	AP	CP	DO	AP	CP	DO	AP	CP
Titre III entretien et exploitation* . . . .	106,3			107,3			0,94 %		
Titre IV équipement et grosses réparations		240,0	331,0		240,0	240,0		0,00 %	-27,49 %

\* hors mesures de titularisation des auxiliaires de navigation intérieure.

Votre Commission ne peut que déplorer à nouveau la faiblesse des crédits d'entretien, qui n'empêcheront pas la dégradation continue de notre réseau fluvial, caractérisée par la multiplication des incidents et des ruptures d'ouvrage, alors même que nos partenaires européens belges et allemands maintiennent leur effort.

Elle tient à signaler que ces dotations placent le réseau français au-dessous de l'hypothèse la plus basse retenue par le rapport de la Commission Grégoire, ce qui paraît catastrophique pour l'avenir des voies navigables de notre pays.

En conséquence, elle s'interroge sur les conséquences qui résulteront de l'ouverture du grand marché européen sur le maintien d'une activité fluviale française.

## *2) Une politique plus volontariste de développement des infrastructures*

Toutefois, les importantes décisions prises par le Comité interministériel du 31 juillet 1987 viennent tempérer cette appréciation puisqu'elles ont retenu le principe de la réalisation d'un programme de modernisation des voies navigables qui induira 4 milliards de francs de travaux, étalé sur une dizaine d'année.

### a) la mise à grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône

Le gouvernement a chargé la compagnie nationale du Rhône (CNR) de réaliser et de financer la dérivation de la Saône au niveau du pont de Mâcon (soit 150 millions de travaux), ainsi que d'entreprendre, en association avec des partenaires régionaux, la mise à grand gabarit de la section Chalon-sur-Saône/Tavaux (coût : 700 millions).

Le financement de l'opération repose sur la Compagnie elle-même, qui bénéficiera d'une dotation de l'Etat de 600 millions de francs, et sur les collectivités locales.

### b) l'aménagement de la Seine

Le Comité interministériel a également décidé la mise à grand gabarit (1.000 tonnes) des 30 kms qui séparent Bray de Nogent sur Seine, permettant ainsi à cette région céréalière d'être en liaison directe avec Rouen, premier port céréalier européen.

Ce programme, d'un coût de 170 millions, sera financé pour partie par les collectivités locales et par un établissement public de la navigation de la Seine et de l'Oise dont la création a été décidée.

Ces travaux, réclamés depuis plusieurs années par des professionnels, recueillent leur satisfaction et permettent d'envisager, à plus long terme, la réalisation de la liaison Seine-Est de la France et, plus généralement, le raccordement des réseaux français et européens, dans la perspective de l'ouverture, en 1992, du grand marché européen. La Commission souhaite attirer cependant l'attention du gouvernement sur l'importance du trafic Nord européen, qui justifierait la prise en considération des liaisons Seine-Nord, dont la réalisation pourrait permettre à la voie navigable de concurrencer le trafic routier de marchandises.

## B. La chute continue du trafic fluvial

Après une période fluctuante entre 1975 et 1980, le trafic fluvial a brutalement décreu entre 1980 et 1981 (- 9,4 % en tonnes ; - 8,9 % en tonnes-kilomètre). La chute s'est ensuite poursuivie jusqu'à la fin de l'année 1984, mais à un rythme de moins en moins rapide, précédant une nouvelle accélération en 1985 et un bref répit, en terme de tonnes transportées, pour 1986 (- 1,6 % seulement).

Toutefois, les résultats des cinq premiers mois de 1987 ne confirment pas cette stabilisation et font état de nouvelles pertes de trafic, ainsi qu'il ressort des tableaux suivants :

	1985	1986	1987
5 premiers mois :	T. 25,881 ( 12,5 %)	25,855 (-0,1 %)	23,768 ( 8,1 %)
	T.K. 3,422 (- 8,7 %)	3,291 (-3,8 %)	2,948 ( 10,4 %)
année pleine :	T. 64,120 ( 6,9 %)	63,118 (- 1,6 %)	n.d.
	T.K. 8,394 (- 5,5 %)	7,767 (-7,5 %)	n.d.

(T : en milliers de tonnes)  
(T.K : en milliards de tonnes/kilomètre)

L'évolution du trafic par mode de transport, révèle de nouvelles pertes de marché, essentiellement au profit du transport routier :

	1984	1985	1986
Route .....	88,4 (+1,7 %)	89,1 (+0,8 %)	93,0 (+ 4,4 %)
Fer (1).....	55,9 (+1,4 %)	54,2 ( 3,0 %)	50,2 (- 7,4 %)
Voie d'eau .....	8,9 (-6,0 %)	8,4 (-5,6 %)	7,8 ( 7,2 %)
Oléoducs (2).....	25,8 ( 0,7 %)	24,1 (-6,6 %)	26,9 (+11,6 %)

(en milliards de tonnes-kilomètre)  
(1) hors wagons particuliers vides, trafic routiers SNCF et expéditions.  
(2) oléoducs de plus de 50 km.

L'explication des évolutions observées ces 18 derniers mois réside dans l'effondrement continu des transports de charbon auquel sont venus s'ajouter les effets d'une campagne céréalière très médiocre. Les acheminements de matériaux de construction, bien qu'en reprise sensible, n'ont apporté qu'une compensation partielle des pertes ainsi enregistrées, compensation d'autant moindre en tonnes/kilomètre que les distances moyennes pour ce type de produit sont relativement courtes.

### 1) La concentration des marchandises convoyées

Le transport fluvial est toujours caractérisé par la non-diversification des produits transportés : 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 (82,5 % en tonnes et 76,4 % en tonnes/kilomètre pour 1986) :

Part de marché des principaux produits par rapport aux trafics exprimés en T et en T.K. de 1984 à 1987	Tonnes				Tonnes-kilomètres			
	1984	1985	1986	1987 (1)	1984	1985	1986	1987 (1)
Produits agricoles .....	12,6 %	15,2 %	12,7 %	13,3 %	18,6 %	22,7 %	20,4 %	21,0 %
Combustibles minéraux solides .....	11,7 %	9,1 %	7,3 %	6,0 %	17,9 %	12,5 %	9,9 %	6,8 %
Produits pétroliers .....	16,0 %	15,1 %	15,4 %	17,0 %	15,1 %	13,5 %	14,3 %	15,2 %
Matériaux de construction ou assimilés .....	42,2 %	41,7 %	47,1 %	44,9 %	24,7 %	26,3 %	31,8 %	32,1 %
<b>Total .....</b>	<b>82,5 %</b>	<b>81,1 %</b>	<b>82,5 %</b>	<b>81,2 %</b>	<b>76,3 %</b>	<b>75,0 %</b>	<b>76,4 %</b>	<b>75,1 %</b>

(1) 5 premiers mois.

### 2) L'évolution du trafic par type de réseau

répartition par bassin fluvial	1985 (année pleine)		1986 (année pleine)		1987 (6 premiers mois)	
	trafic	évolution	trafic	évolution	trafic	évolution
• V.N. du Nord Pas-de-Calais .....	873	- 1,8 %	807	- 7,6 %	350	- 13,8 %
• Voies de liaison de Paris avec le Nord et l'Est .....	1 398	2,0 %	1 334	- 4,6 %	558	16,2 %
• Seine et canaux annexes .....	2 984	- 11,6 %	2 659	- 10,9 %	1 230	- 8,6 %
• V.N. de l'Est .....	826	+ 10,3 %	696	- 15,7 %	303	- 10,4 %
• Rhin, Grand Canal d'Alsace et canaux annexes .....	1 645	- 7,3 %	1 671	+ 1,6 %	720	- 13,3 %
• V.N. du Centre .....	104	+ 9,5 %	66	- 36,5 %	28	- 20,8 %
• Rhône et Basse Saône .....	492	+ 5,1 %	471	4,3 %	261	+ 6,9 %
• V.N. du Sud Ouest .....	49	n.s.	47	n.s.	20	- 8,9 %
• V.N. de l'Ouest .....	23	n.s.	16	n.s.	9	- 6,4 %
<b>Total .....</b>	<b>8 394</b>	<b>- 5,5 %</b>	<b>7 767</b>	<b>- 7,5 %</b>	<b>3 479</b>	<b>- 10,3 %</b>

(en milliards de tonnes/kilomètres).

La baisse du trafic fluvial se vérifie également sur l'ensemble du réseau, malgré les progrès enregistrés en 1986 sur le Rhin et pour les six premiers mois de 1987 sur le Rhône. Cette évolution concerne en particulier le premier bassin fluvial constitué par la Seine à grand gabarit et les canaux annexes.

### 3) *Les perspectives de reprise du transport fluvial*

Le transport fluvial est particulièrement adapté aux acheminements de produits pondéreux en vrac que l'évolution du contexte économique général ne favorise pas. L'illustre particulièrement le déclin que connaissent depuis plusieurs années déjà les trafics de produits pétroliers, et surtout de charbon, deux des quatre types de produits principalement transportés. Ce déclin devrait se poursuivre. Toutefois, l'évolution du trafic des matériaux de construction, étroitement liée à celle de l'activité des B.T.P., pourrait profiter de l'amélioration récente enregistrée dans ce secteur.

A moyen terme, les trafics les plus prometteurs restent ceux de céréales. Ils constituent une opportunité qu'à l'évidence la voie d'eau a les moyens de saisir si, comme c'est la volonté du Gouvernement d'y parvenir, elle instaure pour ses artisans des pratiques concurrentielles et sait d'une façon plus générale exploiter la complémentarité de ses différentes composantes.

Enfin, à plus longue échéance, d'autres trafics encore marginaux sont susceptibles de connaître un développement pour autant que la voie d'eau poursuive activement une politique de diversification. Le transport fluvial est en effet adapté au transport des colis encombrants et il a su s'introduire avec succès sur le marché rhénan des conteneurs. Quelques initiatives individuelles montrent aussi que des bateaux équipés de moyens de manutention appropriés peuvent sans difficulté acheminer des produits palettisés.

## C. **La situation de la profession**

### 1) *La crise de la batellerie*

La crise survenue dans la batellerie artisanale en août et septembre 1985 a eu essentiellement deux origines : d'une façon générale, les difficultés structurelles de la profession ; plus conjoncturellement, la sous-activité anormalement prolongée provoquée à l'époque par la mévente de la nouvelle récolte céréalière.

Le plan économique et social adopté par les pouvoirs publics, au-delà des aides financières d'urgence qu'il comportait, visait principalement la résorption de la surcapacité de la cale en exploitation et la modernisation du parc restant. Il a permis de mettre un terme aux mou-



vements sociaux déclanchés, mais n'a engendré aucune évolution notable de la profession vers des modes de fonctionnement adaptés à un marché concurrentiel.

Soucieux de reprendre la question sous cet angle, le ministre chargé des transports a confié au nouveau directeur de l'Office National de la Navigation (O.N.N.) une mission de réflexion dès le début de cette année. Elle est actuellement en cours, en concertation avec les professionnels. Dans l'attente de ses conclusions, ont été prises quelques dispositions ponctuelles de libéralisation et maintenues ou prorogées en 1987 les mesures du plan précédent.

L'évolution des effectifs laisse apparaître une aggravation de la situation de l'emploi dans ce secteur, ainsi qu'il ressort du tableau suivant :

	1983	1984	1985	1986
Artisans . . . . .	2 605 (- 1,6 %)	2 564 (- 1,6 %)	2 528 (- 1,4 %)	2 458 (- 2,8 %)
Petites flottes ...	558 (- 3,1 %)	578 (+ 3,0 %)	610 (+ 6,1 %)	561 (- 8,0 %)
Salariés . . . . .	2 882 (- 8,5 %)	2 655 (- 7,9 %)	2 151 (- 19,0 %)	1 750 (- 18,6 %)
<b>Totaux . . . . .</b>	<b>6 045 (- 5,2 %)</b>	<b>5 794 (- 4,2 %)</b>	<b>5 289 (- 8,7 %)</b>	<b>4 769 (- 9,8 %)</b>

## 2) Les interventions budgétaires en faveur de la batellerie

Le projet de loi de finances pour 1988 attribue à la batellerie une dotation de 40 MF, en retrait de 2,2 MF par rapport à 1987 (- 5,2 %). En 1986 et 1985, elle était respectivement de 52,7 et 50 MF (dotations initiales).

Le détail des opérations qu'il est envisagé de financer sur ce chapitre, comparé aux résultats de 1986 et aux prévisions pour 1987, est récapitulé dans le tableau suivant :

	1986 (résultats)	1987 (prévisions)	1988 (prévisions)
<b>Ressources disponibles pour l'exercice</b>			
• reports .....	1 661	37 414	—
• dotation initiale.....	52 725	42 175	40 000
• dotations complémentaires .....	39 000	—	—
• apport fonds propres ONN .....	3 139	—	—
• remboursements divers .....	101	—	—
<b>Total .....</b>	<b>96 626</b>	<b>79 589</b>	<b>40 000</b>
<b>Dépenses au cours de l'exercice</b>			
1) allocation de départ (*) .....	290	9 500	6 500
2) élimination de la cale vétuste (*) .	8 955	19 700	8 000
3) modernisation de la cale .....	1 998	3 200	1 600
4) aide au rachat de bateaux d'occasion.....	758	2 600	1 300
5) aide à la 1 <sup>re</sup> installation (*) .....	2 243	2 600	—
6) embranchements fluviaux (*) .....	—	7 700	2 300
7) promotion de la formation profes- sionnelle (*) .....	—	800	200
8) bateaux de 850 m <sup>3</sup> .....	4 884	1 300	—
9) contribution au fonds d'adaptation de la cale.....	5 000	7 000	—
10) armement rhénan .....	35 000	25 000	20 000(b)
11) autres dépenses diverses .....	84	189	100
<b>Total .....</b>	<b>59 212</b>	<b>79 589</b>	<b>40 000</b>
<b>Solde annuel à reporter .....</b>	<b>37 414(a)</b>	<b>—</b>	<b>—</b>

(\*) mesures instituées ou améliorées dans le cadre du plan économique et social 1986/1987 en faveur de la batellerie. Pour 1988, les chiffres indiqués comportent pour une part l'incidence sur l'exercice desdites mesures (allocations de départ à caractère pluriannuel ou règlement de dossiers déposés tardivement), pour une autre part le coût indicatif des dispositions du même type actuellement en cours de définition et donc la finalité est la poursuite de 1988 de l'assainissement du secteur.

(a) dont 34 MF de collectif budgétaire votés en fin d'exercice.

(b) sous réserve des décisions à prendre prochainement, en application des orientations que le Gouvernement s'est fixées sur le devenir de la CFNR.

a) les mesures instituées par le plan économique et social de la batellerie et actuellement en cours de réexamen :

*ligne 1.* : Allocation de départ, versée aux bateliers de 60 à 65 ans faisant valoir leurs droits à la retraite et calculée de telle sorte qu'ajoutée à la pension de retraite, elle leur assure un revenu équivalent à celui qu'ils n'auraient eu qu'à l'âge de 65 ans. Au 31 mai dernier, 220 dossiers avaient été acceptés pour quelque 350 bateliers potentiellement concernés et 260 attendus.

*ligne 2.* : Disposition initialisée en 1974 et consistant en un rachat par l'O.N.N. des bateaux vétustes en vue de leur retrait d'exploitation. A l'origine limitée aux marinières âgés, cette mesure a connu une certaine perte d'efficacité (617 bateaux au total, mais 10 seulement en 1985) due à la raréfaction du matériel considéré. Aussi a-t-elle été rendue plus incitative et étendue à des bateliers plus jeunes à partir de 1986. Au 31 mai dernier, 223 unités ont ainsi été retirées du parc et une centaine supplémentaire est attendue d'ici la fin de l'exercice.

*ligne 3.* : Subventions qu'en application d'un arrêté du 20 décembre 1978, l'Etat accorde aux bateliers qui investissent pour moderniser leur matériel. Les taux de ces subventions ont été revalorisés pour certaines opérations afin d'activer la modernisation du secteur. Le nombre annuel moyen de dossiers admis ces dernières années est de l'ordre de 150.

*ligne 4.* : Aide accordée aux bateliers qui achètent du matériel d'occasion en bon état en même temps qu'ils font déchirer leurs unités vétustes. Elle représente 20 % de l'écart de prix entre l'achat et la revente dans la limite de 100.000 F. Son objectif est double : réduire la surcapacité de la cale et moderniser le parc restant. Au 31 mai, 33 demandes avaient été acceptées et ce nombre devrait être porté à environ 60 en fin d'année.

*ligne 5.* : Disposition limitée à 55 jeunes qui, en 1986 et 1987, lors de leur première installation dans la profession d'artisan-batelier, ont pu bénéficier d'une aide pour l'achat d'un bateau d'occasion performant. Cette aide, plafonnée à 250.000 F, représenté 30 % du prix d'acquisition du matériel. S'adressant à des unités d'occasion, elle n'a généré aucune capacité de cale supplémentaire et a contribué à rajeunir la profession.

*ligne 6.* : Mesure consistant à aider les entreprises ou organismes qui, pour confier du trafic à la voie d'eau, installent les engins de manutention nécessaires. L'aide, limitée à 25 % de l'investissement consenti, est remboursable en cas de non respect des engagements de trafic souscrits. La dépense totale a dans un premier temps été plafonnée à 10 millions de francs. Une dizaine de dossiers a été acceptée ou est sur le point de l'être.

*ligne 7.* : Concours de l'Etat destiné à améliorer la formation professionnelle des bateliers. Dans la limite d'une dépense totale de 1 million de francs, il peut être progressivement versé à des organismes spécialisés, conventionnés par l'O.N.N. Quelques sessions ont ainsi déjà eu lieu et seront renouvelées à l'intention de nouveaux candidats.

b) les mesures hors plan économique et social

*ligne 8.* : Subvention accordée par l'Etat à certains bateliers ayant acquis un matériel neuf d'une capacité de 750 tonnes environ, adapté au gabarit du Canal du Nord. Son taux est de 22,5 % du montant de l'investissement. Elle s'inscrit dans un programme lancé en 1979/1980 et également aidé par la région Nord-Pas-de-Calais.

*ligne 9.* : Contribution de l'Etat d'un fonds géré par la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale et qui, alimenté par le produit d'une taxe instituée en 1985 sur les transports fluviaux, est destiné à permettre le versement d'indemnités aux bateliers en période de mauvaise conjoncture. Il a été fait appel à ce fonds à deux reprises en 1986 lors du gel prolongé des canaux en début d'année, puis en raison du retard survenu dans le démarrage de la campagne céréalière : 3.638 aides ont ainsi été attribuées. En 1987, les conditions climatiques hivernales ont à nouveau justifié une telle indemnisation. Pour 1988, les effets du plan économique et social des autres dispositions prises par ailleurs pour assainir le secteur devraient rendre suffisantes les ressources propres du fonds (5 à 6 millions de francs par an).

*ligne 10.* : Fonds accordés par l'Etat à l'armement rhénan français. La somme de 20 millions de francs prévue pour 1988 est portée, sous réserve des décisions à prendre prochainement, en application des orientations que le Gouvernement s'est fixées sur le devenir de l'entreprise.

### *3) La préparation de l'échéance de 1992*

Le transport fluvial, notamment artisanal, souffre d'une rigidité réglementaire excessive qui nuit à son activité. Il doit donc faire l'objet, notamment dans la perspective des échéances européennes de 1992, de mesures de libéralisation qui donnent aux professionnels une réelle capacité d'initiative commerciale et favorisent l'instauration de règles de fonctionnement adaptées à un marché concurrentiel.

Dans ce but, le ministre chargé des transports a récemment confié au nouveau directeur de l'O.N.N. une mission de réflexion à conduire en concertation étroite avec les professionnels. Parallèlement, ont été prises quelques dispositions ponctuelles visant notamment à alléger les conditions d'affrètement de certains transports entre le Nord et l'Est de la France, ainsi qu'à assouplir la procédure de visa des contrats au tonnage en matière de matériaux de construction. Enfin, la perception de la taxe parafiscale dont l'Entreprise Artisanale de Transport par Eau gérait le produit a été interrompue à compter du 1<sup>er</sup> août dernier, mettant ainsi un terme au rôle privilégié qui avait été confié à cette entreprise par les pouvoirs publics.

De plus, l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 a maintenu le principe de la tarification réglementée mais en a simplifié les procédures et assoupli le régime d'établissement des prix.

Afin d'activer l'assainissement du secteur du transport fluvial de marchandises pour le préparer aux échéances européennes de 1992, sont actuellement en cours de définition, en concertation avec les professionnels, une série de mesures dont les principes directeurs sont l'assouplissement des contraintes réglementaires, le développement de la capacité d'initiative commerciale et le souci de permettre aux bateliers les plus entreprenants d'améliorer à la fois la qualité et la rotation de leur

matériel. Conformément aux orientations que le Gouvernement s'est récemment fixées sur le sujet, le groupe constituant l'armement rhénan français s'engagera pour sa part dans un plan de restructuration et de redressement actuellement en cours d'examen et qui verra à terme, et au plus tard à l'horizon 1992, les parts de l'Etat cédées au secteur privé.

Votre Commission souhaite, enfin, que soient envisagées les mesures nécessaires à l'harmonisation des conditions de concurrence entre le régime français et celui applicable chez nos principaux concurrents européens. A titre d'illustration, il serait utile de prévoir la déductibilité intégrale de la T.V.A. sur le carburant, dont bénéficient déjà les marinières belges et allemands et que vont d'ailleurs obtenir, à échéance de 1992, les transporteurs routiers français.

Cette réflexion pourrait intégrer la définition d'un plan global de sauvegarde de la batellerie qui, au-delà de la juxtaposition d'aides budgétaires, envisagerait la remise en état du réseau existant, le prolongement des liaisons les plus nécessaires (Seine Nord - Seine Est), ainsi que l'amélioration du régime social et fiscal du marinier, qui reste encore très défavorable.

Cette démarche pourrait permettre d'attirer vers la profession les jeunes, qui ont aujourd'hui tendance à la quitter, et de maintenir sur nos fleuves un armement plus performant.

\*  
\* \*

**A l'issue d'une réunion tenue le 4 novembre 1987, la commission des Affaires économiques et du Plan a donné un avis favorable à l'adoption des crédits affectés aux routes et voies navigables par le projet de loi de finances pour 1988.**