

N° 90

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1988 - 1989

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1988

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1989, 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, Jean Arthuis, 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, Marcel Costes, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Rodolphe Désiré, Pierre Dumas, Jean Faure, Roland Grimaldi, Georges Gruillot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard Hugo, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Guy de la Verpillière, Yves Le Cozannet, Bernard Legrand, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Paul Malassagne, François Mathieu, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Robert Pagès, Albert Pen, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Henri de Raincourt, Michel Rigou, Jean-Jacques Robert, Jean Roger, Josselin de Rohan, Roger Roudier, André Rouvière, Jean Simonin, Michel Sordel, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy, René Travert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (9e législ.) : 160 et annexes, 294 (annexe n° 16), 299 (tome XII) et T.A. 24.

Sénat : 87 et 88 (annexes n° 31 et 32) (1988-1989)

Lois de finances. - Routes et voies navigables.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LES ROUTES	9
A. UN EFFORT PARTICULIER POUR LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS	9
1. Le respect des engagements antérieurs	9
a) La poursuite des plans routiers spéciaux	9
b) Les grandes liaisons d'intérêt spécifique	12
2. La préparation des échéances impératives	14
a) Le programme routier Tarentaise pour 1992	14
b) Le plan routier d'accompagnement du lien fixe transmanche pour 1993 ..	15
3. La poursuite des contrats de plan Etat-région	16
a) Le bilan du IXème plan	16
b) Les perspectives du Xème plan	16
B. UNE NOUVELLE AVANCEE POUR LE RESEAU AUTOROUTIER	19
1. Le réseau en 1988	19
a) Les mises en service	19
b) Les mises en chantier	19

2. La programmation autoroutière pour 1989	20
a) L'achèvement, pour l'essentiel, des grandes liaisons engagées au cours du IXème Plan	20
b) La poursuite, à un rythme soutenu, des travaux engagés	20
c) Le lancement de 320 km d'autoroutes nouvelles	21
d) L'étude de toutes les liaisons nouvelles prévues au schéma directeur	21
e) L'accélération éventuelle de la réalisation du schéma directeur	22
C. LA REGRESSION DES CREDITS D'ENTRETIEN ET D'AMELIORATION DU RESEAU	24
1. La politique d'entretien	24
2. Les dotations budgétaires pour 1989	24
II. LA SECURITE ROUTIERE	26
A. DES RESULTATS MITIGES	26
1. Une réduction globale des accidents depuis 1983	26
2. Une évolution récente négative	26
3. Des mesures multiples dont l'impact reste limité	27
B. UNE VOLONTE AFFIRMEE D'AMELIORER LA SECURITE ROUTIERE NATIONALE	28
1. Des dotations budgétaires en augmentation	28
2. Les actions prioritaires du gouvernement	30
a) L'amélioration de la sécurité des infrastructures routières	30
b) Les actions de mobilisation de l'opinion publique	31
c) La politique contractuelle	32
d) La formation des conducteurs	33
3. Les mesures complémentaires	34
a) Le <u>Le</u> contrôle technique des véhicules d'occasion	34
b) Le contrôle technique des véhicules gravement accidentés	35

4. Les décisions du Comité interministériel pour la Sécurité routière du 27 octobre 1988	
a) Les mesures d'application immédiate	
b) Les orientations pour le long terme	37
III. LES VOIES NAVIGABLES	38
A. UN BUDGET MOINS DEFICITAIRE POUR LA VOIE D'EAU	38
1. Les orientations budgétaires pour 1989	38
a) L'augmentation récente des crédits... ..	38
b) ... ne compense guère leur diminution régulière depuis 1985	39
2. Une politique moins volontariste que chez nos concurrents européens	40
a) L'effort budgétaire français depuis 1977	40
b) Le réseau fluvial des principaux pays de la Communauté économique européenne	40
B. UNE SITUATION QUI RESTE DIFFICILE	43
1. Le trafic fluvial est en déclin	43
a) La baisse continue du trafic	43
b) La concentration des types de marchandises transportées	44
c) L'effritement progressif de la part du transport fluvial	44
2. Les déficiences du réseau fluvial	46
a) L'entretien et l'équipement du réseau demeurent insuffisants	46
b) La réalisation de nouvelles infrastructures est lente	47
C. L'AVENIR DE LA BATELLERIE	50
1. La poursuite du plan social	50
2. La préparation des échéances européennes	52
CONCLUSION	52

Mesdames, Messieurs,

Si le projet de budget pour 1989 consacré aux routes et voies navigables est globalement en hausse par rapport aux crédits adoptés l'année précédente, il ne faudrait toutefois pas en conclure qu'il apporte satisfaction à l'ensemble des besoins du territoire en matière d'infrastructures de transport terrestre.

Ainsi, le programme routier est incontestablement très favorisé, particulièrement en termes d'investissements : les crédits d'engagement progressent de 27%, notamment pour répondre - pour partie du moins - à l'attente des régions engagées actuellement dans la négociation des nouveaux contrats de plan.

Encore faudra-t-il que ces promesses de crédits se traduisent, pour l'avenir, en crédits de paiement effectifs, afin de permettre la mise en oeuvre du schéma routier arrêté par le précédent gouvernement.

Face à ces dispositions plus qu'encourageantes, il nous faut néanmoins déplorer l'amputation de près de 40% en autorisations de programme et 20% en crédits de paiement, des dotations allouées à la mise hors gel des routes nationales.

L'argument suivant lequel plus de 80% du réseau est désormais amélioré ne nous apparaît pas totalement convaincant, au regard des besoins qui restent à couvrir dans des régions parfois géographiquement et climatiquement sensibles ; pas davantage, d'ailleurs, que celui tenant aux impératifs d'économie budgétaire, alors même que la loi de finances affiche une progression globale de 4,5%.

Pour ce qui concerne la sécurité routière, la volonté politique de mettre un terme à l'augmentation tragique des accidents en 1988 rencontre l'assentiment unanime de l'opinion publique. Il est en effet insupportable que les routes françaises fassent, chaque année, 10 000 victimes environ, malgré la multiplication des mesures de prévention, de répression et d'information mises en oeuvre au cours de la période récente.

Dans ce domaine, à nouveau, les crédits budgétaires sont en augmentation, tant en termes d'autorisations de programme (+ 46%), que de moyens de paiement, contrairement à ce que laissent apparaître les documents budgétaires.

En effet, si les crédits de paiement régressent de 25 millions par rapport à 1988, ils seront en réalité abondés, à hauteur de 50 à 70 millions environ, par le report de crédits non utilisés au cours de l'année qui s'achève en raison de la préparation technique insuffisante de certaines opérations pour lesquelles ils avaient été réclamés.

Observant que ce report est traditionnellement opéré chaque année, votre Commission souhaite, sur ce point, qu'un effort de rigueur budgétaire puisse être observé, afin de permettre une comparaison fiable des crédits entre les différents exercices.

En matière de voies navigables enfin, c'est avec satisfaction qu'a été accueillie l'augmentation des dotations budgétaires destinées à l'entretien - +14% - et à l'amélioration du réseau fluvial - +16% -.

Il n'en demeure pas moins que ces crédits restent très inférieurs à ceux que nécessiterait une remise en état acceptable de nos berges, écluses et canaux, et, en tout état de cause, à l'effort financier consenti par nos concurrents européens.

La proximité temporelle des échéances communautaires de 1993 et l'annonce récente par M. Pierre Bérégovoy, ministre de l'Economie, des Finances et du Budget, d'un éventuel abandon de la liaison Rhin-Rhône, pourtant réactivée en 1987, ne peuvent sur ce point que renforcer nos inquiétudes sur l'avenir du transport fluvial français.

En raison de l'éclatement des crédits budgétaires opéré cette année, entre les ministères de l'Equipement et du Logement, d'une part, des Transports et de la Mer, d'autre part, du secrétariat d'Etat aux Transports routiers et fluviaux, enfin, votre Rapporteur vous propose d'étudier successivement les orientations que le gouvernement entend suivre en matière de routes (I), de sécurité routière (II), puis de voies navigables (III).

I. LES ROUTES

A. UN EFFORT PARTICULIER POUR LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS

1. Le respect des engagements antérieurs

a) La poursuite des plans routiers spéciaux

Les plans routiers spéciaux procèdent d'une volonté affirmée d'aménagement du territoire grâce à un effort spécifique en faveur des régions excentrées ou encore mal desservies comme la Bretagne, le Massif Central et le Midi-Pyrénées.

Sont actuellement à prendre en compte, comme tels, le plan routier breton annoncé par le Général de Gaulle en 1969, le plan routier Massif Central lancé en 1975 et dont les grands objectifs ont été réaffirmés en 1982 par le Président de la République et le plan Grand Sud-Ouest, recentré depuis 1982 sur la région Midi-Pyrénées.

● Le plan routier breton

L'effort financier accompli pour la mise en oeuvre du plan routier breton a été assumé en très grande partie par l'Etat et s'est traduit, depuis son lancement en 1969 et jusqu'à la fin de 1987, par la mise en place de 10 à 11 milliards de francs d'autorisations de programme.

En 1988, 494 millions de francs devaient y être consacrés, dont 256 utilisés pour le programme unilatéral de l'Etat, 134 pour les actions cofinancées avec les régions (Bretagne et Pays de la Loire) et les départements (Ille-et-Vilaine et Loire-Atlantique) et 104, conformément à l'avenant au contrat de plan intervenu en février 1986 et relatif à la modernisation des routes nationales 24 et 166.

Signalons enfin que, pour accélérer le désenclavement de la Bretagne centrale, un programme national d'intérêt communautaire (P.N.I.C.) d'un montant de 280 millions de francs (dont 130 millions de francs du F.E.D.E.R.), à répartir sur les années 1987-1991, a été proposé aux instances de la C.E.E. qui l'ont approuvé au début de cette année; la programmation 1988 s'élève pour les deux premières tranches du P.N.I.C à 87 millions de francs dont 37 millions à la charge de l'Etat, 40 millions en provenance du F.E.D.E.R., et 10 millions assumés par les collectivités locales.

Le financement des investissements routiers en Bretagne pour les années à venir sera déterminé par le contrat Etat-région, relatif à la période 1989-1993, en cours de négociation. Précisons toutefois que le plan routier spécial en faveur de la Bretagne pourrait être prochainement recentré sur cette seule région, les investissements respectifs relatifs à la Basse-Normandie et aux Pays de la Loire figurant alors dans le cadre des contrats de plan Etat-région.

● Le plan routier Massif central

La poursuite du plan en faveur du Massif central constitue l'une des priorités gouvernementales dans le domaine des investissements routiers, et concerne notamment l'aménagement des deux grands axes nord-sud constitués par les R.N. 9 et 20 et la modernisation des principaux axes transversaux (axe centre Europe Atlantique et R.N. 88).

Le nouveau schéma directeur atteste de cette volonté puisqu'il prévoit la mise en autoroute sans péage, dans un délai de huit ans, des R.N. 9 de Clermont-Ferrand à Béziers et 20 de Vierzon à Brive et, dans un délai d'une dizaine d'années de la R.N. 109 entre la R.N. 9 et Montpellier. Simultanément, il a été décidé de réaliser une autoroute concédée entre Périgueux et Clermont-Ferrand.

Les engagements financiers pris par l'Etat consistent, d'une part, en une enveloppe annuelle de 370 millions de francs (valeur 1982) consacrée au plan routier Massif central, d'autre part en une dotation annuelle supplémentaire de 60 millions de francs (valeur 1982) destinée à accélérer l'aménagement de la R.N. 20.

L'exercice 1988, qui prévoit quelques 796 millions de francs en autorisations de programme de l'Etat (auxquels s'ajoutent des ressources F.E.D.E.R. d'un montant de plus de 324 millions de francs), traduit la priorité accordée par les pouvoirs publics et le nouveau schéma directeur au désenclavement routier Massif central.

De même que pour la Bretagne, ce plan routier spécial pourrait être prochainement "disloqué" entre les différents contrats Etat-région, tout en maintenant la priorité accordée aux R.N. 9 et 20.

● Le programme dit "Grand Sud-Ouest"

Depuis le recentrage de ce programme sur la région Midi-Pyrénées, l'effort entrepris vise d'une part, conformément au nouveau schéma directeur national, la réalisation de la liaison Bayonne-Toulouse, d'autre part, l'aménagement de la R.N. 20 sous forme d'autoroute concédée entre Brive et Montauban et d'une grande liaison d'aménagement du territoire au sud de Toulouse, ainsi qu'une accélération des infrastructures routières en milieu urbain à Toulouse, Montauban, Rodez, Tarbes et Albi. De plus, le volet routier du contrat de plan met l'accent sur la création d'une voie moderne entre Toulouse et le pôle de conversion d'Albi-Carmaux. Enfin, il est prévu de poursuivre, dans le cadre du plan routier Massif central, l'aménagement des R.N. 20 et 140 dans le Lot, ainsi que des R.N. 88 et 9 dans l'Aveyron.

La région Midi-Pyrénées bénéficie de plusieurs sources de financement en provenance :

- du "programme spécifique" annoncé en 1982 pour la période 1982-1988, comprenant les investissements routiers et le contournement Est de Toulouse ;

- du plan spécial Massif central pour les départements du Lot et de l'Aveyron ;

- du "programme intégré méditerranéen" (P.I.M.) qui concerne le tunnel du Puymorens et la R.N. 20 au sud de Toulouse.

En 1988, les ressources du programme spécifique Midi-Pyrénées s'élèvent à près de 500 millions de francs en autorisations de programme globales, dont 317 millions alloués par l'Etat, auxquelles s'ajoute une participation du F.E.D.E.R. de près de 29 millions.

b) Les grandes liaisons d'intérêt spécifique

Outre les plans spéciaux, d'autres grandes liaisons sont à prendre en considération pour leur intérêt particulier (vocation européenne, liaison interrégionale, desserte de ports ou de zones importantes de sports d'hiver). Il s'agit de la route Centre-Europe Atlantique, de la rocade des estuaires et de la R.N. 6, dans la vallée de la Maurienne.

● 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 prise en compte dans le nouveau schéma directeur du réseau routier national, puisque toutes les routes nationales qui la composent y sont classées soit en tant qu'autoroute ou liaison assurant la continuité du réseau autoroutier, soit en tant que grande liaison d'aménagement du territoire.

Les crédits d'Etat affectés ces dernières années au bénéfice de cet axe s'élèvent à 219 millions de francs en 1985, 242 millions en 1986 et 282 millions en 1987.

En 1988, il est prévu une dotation globale de 596 millions de francs, dont 401 millions en autorisations de programme de l'Etat (y compris le F.E.D.E.R.).

Pour ce qui est de l'année 1989, il n'est pas possible, actuellement, de préciser le montant qui sera réservé à cet axe.

● La rocade des estuaires

Après les décisions du gouvernement du 10 février 1988, précisées par le décret du 18 mars 1988 approuvant le nouveau schéma directeur routier national, il est prévu notamment de réaliser dans le cadre de la "route des estuaires" la liaison autoroutière Saint-Quentin -Pont de Normandie, la voie Caen-Rennes-Nantes assurant la continuité du réseau autoroutier et l'itinéraire Nantes-Niort-Bordeaux-Le Muret en autoroute.

Le montant des autorisations de programme mises en place en 1987 s'élève à 664 millions de francs, dont 333 millions à la charge de l'Etat. Les dotations prévues en 1988 atteignent 596 millions de francs, dont 311 millions apportés par l'Etat.

● La vallée de la Maurienne

Au cours du IXème plan, des autorisations de programme d'un montant de 56 millions de francs, dont 40 millions à la charge de l'Etat, ont été consacrées aux engagements dans la vallée de la Maurienne, sur la R.N. 6 en Savoie.

En 1988, ont été programmés le réaménagement du viaduc de Charmaix (23 millions de francs) et la reconstruction du Pont des Chèvres (20 millions de francs).

2. La préparation des échéances impératives

a) Le programme routier Tarentaise pour 1992

L'aménagement de la R.N. 90 dans la vallée de la Tarentaise a nécessité la passation de deux conventions entre l'Etat et la Savoie. Le désenclavement de ce département constitue l'objectif premier, mais il va de soi que le choix d'Albertville pour les Jeux olympiques d'hiver de 1992, a considérablement accéléré la mise en oeuvre de ce programme ambitieux.

● **Le premier protocole (Tarentaise I)**, signé en 1983 pour la période 1984-1988, se fixait pour priorité le traitement des 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 a été établi, accompagné d'un volet assumé par l'Etat seul à hauteur de 50 millions. Cette phase sera pratiquement achevée en 1988 avec un apport de l'Etat de 34,5 millions de francs permettant la fin des travaux de la déviation d'Aigueblanche (première phase) et de son ouvrage de protection contre les chutes de pierres.

● **Le deuxième protocole (Tarentaise II)** signé en janvier 1986 pour la période 1986-1991, prévoit l'aménagement à 2 x 2 voies de la R.N. 90 entre Feissons et Moutiers et la déviation de Siaix. Ces réalisations, qui constituent le noyau central de l'accord, doivent intervenir avant l'hiver 1991-1992, pour un coût estimé à 600 millions de francs, cofinancé par l'Etat (250 millions) et le département (350 millions).

Un avenant au protocole Tarentaise II, en cours de préparation, portera le coût de ce noyau central à 715 millions de francs, couverts à 41,7 % par l'Etat et à 58,3 % par le département. Il propose, en outre, le financement de la déviation d'Albertville soit un coût de 225 millions, l'aménagement entre Albertville et Feissons-sur-Isère pour 210 millions et l'équipement en amont de Moutiers, dans la limite de 170 millions.

En 1988, les investissements routiers inscrits pour la Tarentaise se chiffrent à 208 millions de francs en autorisations de programme et 135 millions en fonds de concours.

Enfin, l'autoroute Pont Royal-Albertville, totalement engagée en travaux en 1988, sera mise en service pour les Jeux olympiques d'hiver de 1992.

b) Le plan routier d'accompagnement du lien fixe transmanche pour 1993

La réalisation du lien fixe transmanche comporte d'importantes incidences routières dans les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Haute-Normandie, conduisant le gouvernement à adopter d'importantes mesures.

Afin d'assurer l'accueil du lien fixe, trois avenants aux contrats routiers Etat-région ont été signés au début de l'année 1986, pour les trois dernières années du IXème plan. Ils définissent la répartition des financements des infrastructures prioritaires entre l'Etat et les régions concernées, à raison de 465 millions pour le Nord-Pas-de-Calais, 245 millions pour la Picardie et 180 millions pour la Haute-Normandie, soit une dotation globale de 885 millions, assumée à hauteur de 550 millions par l'Etat sur la période 1986-1988.

En 1988, compte tenu du léger retard pris dans les affectations au cours des deux années précédentes, plus de 494 millions de francs seront consacrés à la poursuite des infrastructures routières liées au transmanche. Cette dotation devrait notamment permettre l'achèvement de la déviation de Poix, du doublement entre Amiens et Yzeux, ainsi que de la rocade nord-est d'Amiens.

Pour ce qui est de l'exercice 1989, les opérations retenues s'inscriront dans le cadre du nouveau schéma directeur routier national et de l'engagement du gouvernement concernant l'achèvement de la rocade du littoral entre Boulogne et la frontière belge à l'horizon de l'ouverture du tunnel, en 1993. Les contrats actuellement en cours de négociation entre l'Etat et les régions concernées détermineront le montant de l'effort financier des différents partenaires.

3. La poursuite des contrats de plan Etat-région

a) Le bilan du IXème plan

Le IXème plan, qui couvrait la période 1984-1988, avait retenu, dans le domaine du développement des infrastructures, la mise en oeuvre de contrats associant l'Etat aux régions, objet du programme prioritaire n° 9 "Réussir la décentralisation", et des orientations nationales tendant à :

- compléter le réseau d'autoroutes par l'engagement de 500 à 800 km d'autoroutes nouvelles ;

- assurer la cohérence de ce réseau et irriguer les régions encore enclavées par l'aménagement de prolongements d'autoroutes desservant le Limousin, la Bretagne, le Midi-Pyrénées et par la poursuite des plans routiers, notamment du Massif central ;

- achever le renforcement des 2.900 km de routes nationales supportant un fort trafic industriel.

En outre, il indiquait que la priorité par type d'opération devait être accordée aux rocades et déviations, dans le cadre des contrats passés entre l'Etat et les régions.

b) Les perspectives du Xème plan

Le Comité interministériel d'aménagement du territoire du 13 avril 1987, a décidé de reconduire la procédure des contrats Etat-région pour la période 1989-1993, ce dont votre rapporteur ne peut que se féliciter, à condition que les opérations en cours de réalisation, ou sur le point de l'être, soient effectivement reprises dans le cadre des prochains contrats.

En effet, la lettre mandat adressée aux préfets de région prévoit une plus grande sélectivité : "les nouveaux contrats porteront, pour l'essentiel, sur des programmes stratégiques pour l'Etat comme pour les régions, dans la perspective de l'ouverture européenne". Dans ce cadre, les infrastructures de communication, et en particulier les routes, figurent parmi les priorités retenues.

En ce domaine, les orientations complémentaires de l'armature autoroutière définie par le schéma directeur routier national, sont les suivantes :

- aménagement des grands axes structurants du schéma directeur routier national (liaisons assurant la continuité autoroutière, grandes liaisons interrégionales d'aménagement du territoire et axes à fort trafic) dans une perspective d'achèvement à moyen terme, cohérente avec celle du programme autoroutier ;

- contournements d'agglomérations et rocade urbaines sur le réseau des grands axes structurants ;

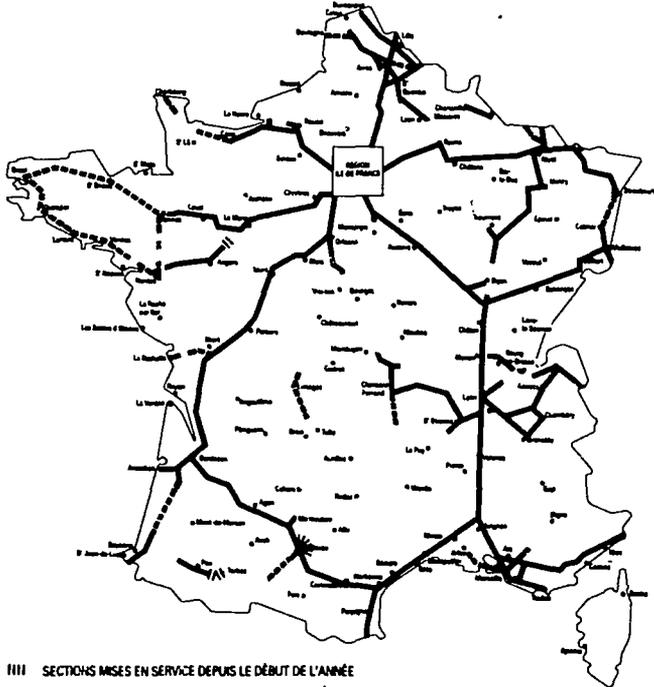
- aménagement qualitatif des autres itinéraires, visant notamment à améliorer les conditions de sécurité et de circulation.

Les négociations avec les régions se déroulant actuellement, il n'est pas encore possible de préciser l'importance respective de ces trois volets routiers.

Toutefois, d'après les déclarations du ministre de l'Équipement et du Logement, il semblerait que l'on puisse compter sur des crédits d'investissement de l'ordre de 5,7 milliards de francs chaque année, pendant toute la durée du Xème plan, soit une hausse de 20% environ par rapport au plan qui s'achève. Compte tenu de la ponction qu'il conviendra d'opérer sur ces fonds pour la mise en oeuvre des priorités du gouvernement - R.N. 9 et 20 ; programme Tarentaise et lien fixe transmanche - les dotations disponibles pour la poursuite des contrats de plan pourraient atteindre, en moyenne annuelle sur la période, 3,7 milliards de francs.

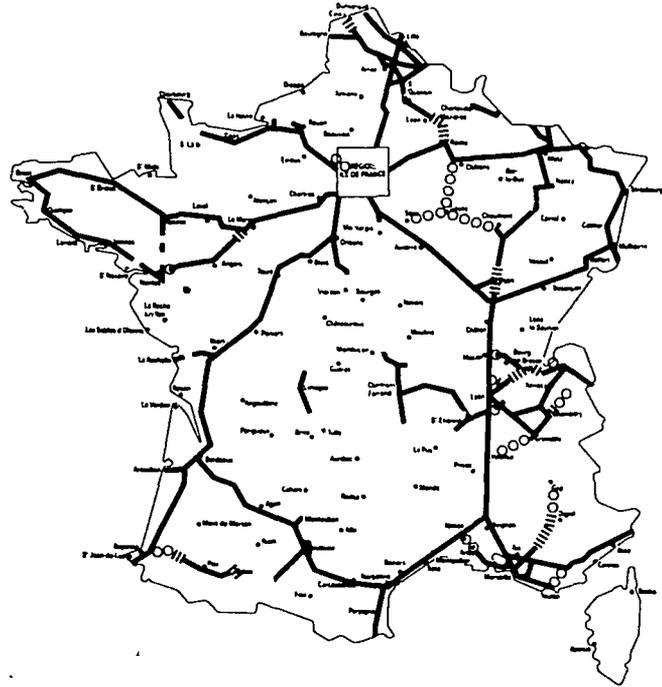
LE CHANTIER DU PROGRAMME AUTOROUTIER

LE RESEAU EXISTANT (fin septembre 1988)



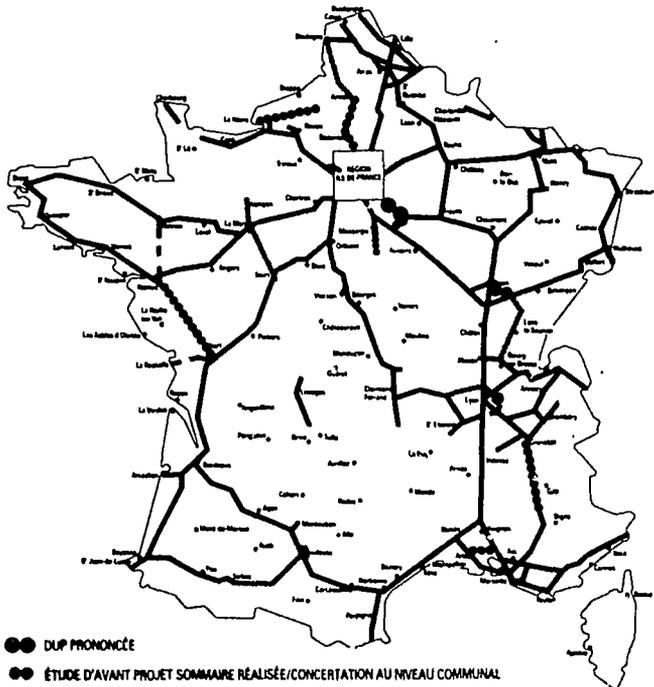
- IIII SECTIONS MISES EN SERVICE DEPUIS LE DÉBUT DE L'ANNÉE
- AUTOROUTES
- LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER

LES CHANTIERS EN COURS ET LES MISES EN SERVICE D'ICI À LA FIN 1989



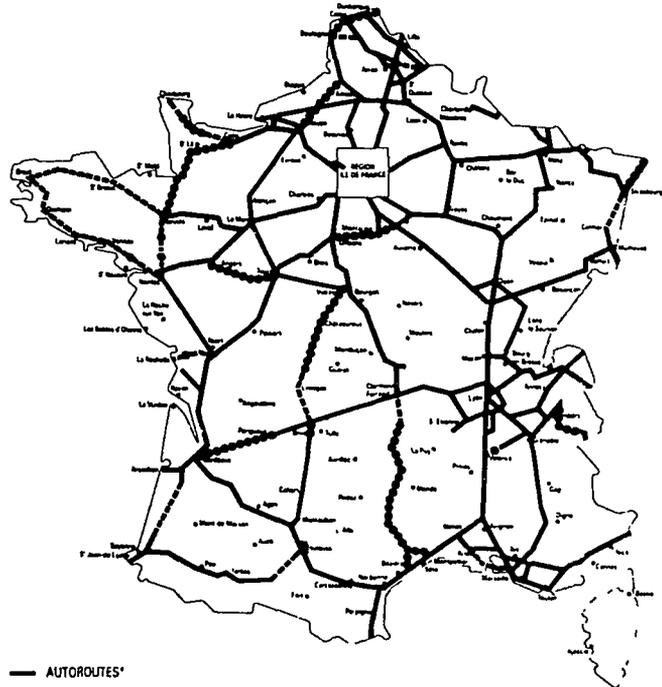
- IIIII SECTIONS A METTRE EN SERVICE FIN 1988 OU COURANT 1989
- OO AUTRES CHANTIERS EN COURS

LES FUTURS CHANTIERS EN COURS D'ETUDE ET DE CONCERTATION



- DUP PRONONCÉE
- ÉTUDE D'AVANT PROJET SOMMAIRE RÉALISÉE/CONCERTATION AU NIVEAU COMMUNAL
- DOSSIER D'ÉTUDES PRÉLIMINAIRES RÉALISÉ
- DOSSIER DE CONCERTATION SUR LES GRANDS CHOIX DE TRACÉ RÉALISÉ

LE RESEAU FUTUR



- AUTOROUTES*
- LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER (LACRA)
- AUTRES "LACRA" PRÉVUS

B. UNE NOUVELLE AVANCÉE POUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER

1. Le réseau en 1988

a) Les mises en service

● Les mises en service effectuées en 1987 ont porté sur 163,5 km d'autoroutes, parmi lesquels la section de l'A.26 Saint-Quentin Sud-Laon (35 km).

● Celles devant être réalisées en 1988 s'élèvent à 124 km ; elles se rapportent aux liaisons suivantes :

A.11 - Durtal - Le Bailleul : 15 km

A.26 - Calais - Nordausques : 19 km

A.42 - Chazey - Pont d'Ain : 19,5 km

A.64 - Soumoulou - Tarbes Ouest : 19 km

A.71 - Vallon-en-Sully - Montmarault : 38 km

A.612 - Rocade Est de Toulouse : 13,5 km

b) Les mises en chantier

● Les ouvertures de travaux réalisées en 1987 ont concerné 206 km de sections d'autoroutes de liaison concédées.

● Les mises en chantier prévues en 1988 témoignent de la nette accélération des travaux consécutives à l'adoption d'un nouveau schéma routier. Près de 300 km d'autoroutes de liaisons concédées ont ainsi été entamés, concernant les sections suivantes :

A.71 - Vierzon - Bourges - St Amand - Montrond : 75 km

A.64 - Salies de Béarn - Peyrehorade : 16 km

A.43 - Montmelian - Pont Royal - Albertville : 30 km

A.26 - Troyes - Semoutiers : 78 km

A.57 - Le Luc - Le Canet des Maures : 36 km

A.46 (Nord) - Contournement Est de Lyon : 23 km

A.51 - Peyruis - Sisteron : 24 km

A.6 - A.40 - Raccordement des deux autoroutes : 2 km

A.401 - Raccordement de Genève à l'A.40 : 2 km

A.31 - Contournement de Dijon : 10 km

A.8 - Bretelle de Monaco : 2 km

2. La programmation autoroutière pour 1989

a) L'achèvement, pour l'essentiel, des grandes liaisons engagées au cours du IXème Plan.

L'année prochaine verra, en effet, la mise en service de la totalité de l'A.71 Orléans-Bourges-Clermont-Ferrand (ouverture de Salbris-Vallon-en-Sully, 124 km) ; l'A.26 Calais-Reims (ouverture de Laon-Reims, 52 km) ; l'A.11 Le Mans-Angers (section Le Bailleul-Le Mans sur 37 km).

En outre, la traversée très difficile du Jura sera améliorée, avec l'achèvement de la section terminale de l'A.10 ; l'autoroute A.51 du Val-de-Durance assurera la desserte de Digne ; de nouvelles sections seront mises en service sur l'itinéraire autoroutier Bayonne-Toulouse et Tarbes Ouest-Lanespede sur l'A.64 ; enfin le contournement de Dijon sera réalisé avec l'ouverture de la section Tilchatel-Gevrey sur l'A.31.

Au total, ce sont près de 340 km d'autoroutes qui seront mis en service l'an prochain. Ils assureront la continuité de plusieurs grands axes d'aménagement du territoire intéressant l'ensemble du pays.

b) La poursuite, à un rythme soutenu, des travaux engagés

En vue d'une mise en service en 1990 et 1991, l'activité de construction se poursuivra activement sur les quelques 400 km déjà engagés qui ne seront pas ouverts l'année prochaine, concernant notamment les sections Troyes-Semoutiers (A.26), la liaison A.6-A.40 à Macon et l'A.401, avec le raccordement de Genève à l'A.40.

c) Le lancement de 320 km d'autoroutes nouvelles

Sous réserve du bon achèvement des procédures d'utilité publique, l'année 1989 verra le lancement de 320 km d'autoroutes nouvelles. Ceci concerne principalement le contournement de Nantes (11 km), qui assurera la continuité entre le réseau autoroutier concédé et le plan routier breton ; l'axe Chalons-Troyes (100 km) qui bouclera l'itinéraire Calais-Reims-Dijon, évitant l'agglomération parisienne ; l'A.46 Sud, élément important du contournement Est de Lyon.

A ces opérations de rase campagne devrait s'ajouter l'A.14 Orgeval-La Défense (17 km), qui contribuera au décongestionnement de la circulation dans l'Ouest parisien.

d) L'étude de toutes les liaisons nouvelles prévues au schéma directeur

Le décret du 18 mars 1988 approuvant le schéma directeur routier national a prévu le lancement, sur 10 ans à partir de 1988, de 2.740 km d'autoroutes supplémentaires.

Compte tenu des mises en chantier de l'année prochaine, plus de 2.500 km d'autoroutes sont à l'étude des services de l'Etat en liaison avec les sociétés d'autoroutes concessionnaires pressenties et en concertation avec les collectivités locales intéressées, pour un commencement de réalisation à partir de 1990.

L'objectif est de définir les grandes options de tracés dès cette année, et d'effectuer la mise au point des dossiers techniques qui serviront de base à l'ouverture des enquêtes d'utilité publique d'ici la fin de 1989.

Ce programme autoroutier, dont le coût est estimé à 73 milliards de francs, doit être complètement engagé en travaux dans les dix ans et achevé en douze ans.

Il assurera en moyenne 22.500 emplois par an pendant sa durée de réalisation, dont environ la moitié dans le seul secteur des travaux publics, soit près de 4 % des effectifs actuels de la profession. Cette évaluation tient compte des investissements qui seront par ailleurs économisés sur le réseau classique, en raison de son doublement par les nouvelles autoroutes.

e) L'accélération éventuelle de la réalisation du schéma directeur

Afin d'accélérer la réalisation de l'ensemble des opérations figurant au schéma directeur routier, le ministre de l'Équipement et du Logement a proposé que 500 à 600 kilomètres d'autoroutes supplémentaires fassent l'objet de concession.

Cette proposition, qui recueillerait, a-t-on dit, l'avis favorable des collectivités locales concernées et des sociétés d'autoroutes intéressées, sera prochainement étudiée au cours du Comité interministériel d'Aménagement du Territoire, qui devrait avoir lieu le 17 novembre 1988.

Sur ce point, votre Rapporteur déplore que le report de ce C.I.A.T., du mois d'octobre, date à laquelle il devait initialement se tenir, au mois de novembre, empêche la Commission d'examiner les propositions qui seront alors arrêtées.

En tout état de cause, deux "bémols" doivent être apportés à ce projet :

- le premier tient au fait que cette proposition ne consiste pas à renforcer le maillage autoroutier tracé par le précédent gouvernement, par de nouvelles liaisons, mais simplement à modifier, en quelque sorte, le statut juridique de certaines de ses sections, les transformant de tronçons à 2x2 voies d'accès gratuit en autoroute à péage ;

- le second se rapporte à l'attitude des sociétés concessionnaires face à la réalisation de sections sans nul doute moins attractives en termes de rentabilité que les grandes liaisons concédées par le passé.

Il conviendra également de tenir compte de leur situation financière actuelle et de leur aptitude à engager de nouveaux investissements ; sur ce dernier point, votre Rapporteur tient à mentionner la signature imminente, par le ministre de l'Economie, des Finances et du Budget, du décret autorisant les sociétés d'autoroutes à revaloriser leurs tarifs de 2,5%, soit un maintien en francs constants des péages en vigueur.

La Commission a considéré que si cette proposition paraissait séduisante, il convenait d'être particulièrement vigilant sur ses conditions de mise en oeuvre : ne doit on pas craindre que les collectivités locales se voient contraintes d'apporter leur caution ou leur soutien financiers aux sociétés d'autoroutes éventuellement concessionnaires, pour les garantir contre les risques découlant d'une faible rentabilité des nouvelles sections à péage à ouvrir ?

C. LA RÉGRESSION DES CRÉDITS D'ENTRETIEN ET D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU

1) La politique d'entretien

La politique d'entretien actuellement menée vise à poursuivre en 1989 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 assurer un entretien préventif pour préserver les qualités de la chaussée avant que des détériorations importantes ne se produisent.

Les longueurs d'itinéraires ayant fait l'objet de renforcements des chaussées s'élevaient à 19.105 km en 1987, auxquels s'ajoutent les 700 km qui devraient être achevés en 1988.

- L'entretien préventif, concernant les routes renforcées, ainsi que les voies nouvelles et les sections en bon état a concerné 11.100 km, en 1988, doté d'un budget de 996 millions de francs.

- L'entretien curatif du réseau non encore renforcé a bénéficié, la même année, d'une dotation de 218 millions de francs pour 5.300 km.

2) Les dotations budgétaires pour 1989

- Les renforcements coordonnés et l'aménagement qualitatif

Pour ces programmes, la dotation prévue pour 1989 est fixée à 642 millions en autorisations de programme et 812 millions en crédits de paiement. Ces crédits, très nettement en recul sur ceux ouverts pour 1988 - respectivement de 40% et 21% - ont fait les frais des restrictions budgétaires, au motif que les besoins à satisfaire étaient désormais moindres, plus de 80% du réseau ayant déjà bénéficié d'un traitement adéquat.

Cette subvention est sensée permettre l'achèvement des opérations engagées et la poursuite de l'amélioration du réseau routier national. En outre, l'Etat se propose de dégager, au titre de la dotation réservée aux contrats Etat-région, des moyens supplémentaires pour abonder les crédits consacrés aux aménagements qualitatifs... sous réserve d'un apport équivalent des collectivités locales.

- L'entretien, la réparation et le renforcement des ouvrages d'art

Les renforcements d'ouvrages d'art par itinéraire seront financés dans le cadre des opérations d'accompagnement des renforcements coordonnés de chaussées afin d'assurer un niveau de service identique entre chaussée et ouvrage d'art.

Les crédits consacrés à ces opérations sont reconduits en 1989 au niveau atteint en 1988 pour les autorisations de programme (20 millions) et progressent d'environ 20% pour les crédits de paiement (20 millions).

II. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A. DES RÉSULTATS MITIGÉS

1. Une réduction globale des accidents depuis 1983

L'évolution du nombre des accidents corporels, des tués et des blessés depuis 1983 est retracée dans le tableau suivant (indice base 100 en 1983) :

	1983	1984	1985	1986	1987
Accidents corporels	209 715	199 454	191 096	184 626	170 994
Indice	100	95	91	88	82
Tués	11 677	11 525	10 447	10 961	9 855
Indice	100	99	89	94	84
Blessés	294 363	282 485	270 745	259 015	237 638
Indice	100	96	92	88	81

2. Une évolution récente négative

Si, depuis cinq ans, le nombre d'accidents corporels et de blessés a diminué de 18 % tandis que celui des tués régressait de 16 %, le premier semestre 1988 témoigne d'une hausse importante de tous les indicateurs de sécurité.

Comparé aux bilans des six premiers mois de 1988, on enregistre en effet les résultats suivants :

	EVOLUTION EN CHIFFRES	EVOLUTION EN POURCENTAGE
Accidents corporels	8 363	+ 10,8 %
Tués	683	+ 15,9 %
Blessés	11 815	+ 11 %

Seul le mois de juin 1988 a enregistré de faibles diminutions au niveau des nombres d'accidents (- 0,4 %) et de blessés (- 0,4 %), tandis que les mois de janvier et février se révélaient les plus meurtriers, avec des augmentations moyennes respectives de 27,7 % et 21,2 % pour chacun des postes étudiés.

3. Des mesures multiples dont l'impact reste limité

En 1983, ont été lancées, en association avec les collectivités locales, les opérations "REAGIR" et "Objectif - 10 %", qui ont sans doute participé à la diminution du nombre d'accidents et du nombre de victimes constatés depuis lors. Il faut y ajouter l'importance des campagnes d'information et de communication, dont l'effet a encore été amplifié depuis le milieu de l'année 1986, par l'amélioration des contrôles portant sur l'alcoolémie au volant, grâce à l'équipement massif des forces de contrôle en éthylotests et éthylomètres et par un renforcement des contrôles et des sanctions dans les cas d'infractions les plus graves.

La poursuite de la mobilisation locale, le succès des campagnes d'information et de contrôle sur le port de la ceinture de sécurité, reprises en 1987 et qui ont conduit plus d'un usager sur deux, précédemment non porteur, à s'attacher, ainsi que l'impact des débats sur le renforcement des peines encourues en cas de conduite en état d'ivresse, ont fortement contribué aux bons résultats de l'année 1987.

Simultanément au renversement de tendance constaté dès le début de 1988, et qui s'est poursuivi tout au long du premier semestre de l'année en cours, on enregistre une diminution du taux de port de la ceinture de sécurité.

Ces mesures se sont accompagnées, depuis deux ans, d'une intense activité réglementaire et législative, notamment en matière de permis de conduire pour les épreuves sportives (décret n° 88 294 du 28 mars 1988), d'apprentissage anticipé de la conduite (circulaire du 3 mars 1988), de lutte contre les accidents de la route (circulaire du 15 juin 1988) ou d'harmonisation de la réglementation française avec les directives européennes sur les poids et dimensions des véhicules (décret n° 88 848 du 18 juillet 1988).

Diverses dispositions sont également en cours d'élaboration, tenant en particulier au transport d'enfants, à la signalisation des véhicules poids lourds ou à la réforme des permis de conduire lesdits véhicules.

Malgré l'ensemble de ce dispositif, il n'en demeure pas moins que la France reste l'un des pays occidentaux dont les routes sont les plus meurtrières. Votre Rapporteur ne peut qu'espérer que la mobilisation récente des organes d'information sur ce problème de société - citons notamment l'opération "drapeau blanc" menée conjointement par Antenne 2 et Europe 1 durant le week-end de la Toussaint - parvienne à influencer sur les comportements.

B. UNE VOLONTÉ AFFIRMÉE D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE NATIONALE

1. Des dotations budgétaires en augmentation

Les moyens financiers qu'il est proposé d'affecter à la sécurité et à la circulation routières s'élèvent à 777,8 millions de francs en moyens d'engagement (D.O. + A.P.), soit une hausse de près de 21% par rapport à 1988, et à 594,1 millions en moyens de paiement

(D.O. + C.P.), en recul de 3,5% sur l'année précédente. Ces données chiffrées sont résumées dans le tableau ci-après :

	Budget 1988	Projet de Loi de Finances 1989
Dépenses ordinaires	364,5	365,8
Dépenses en capital : autorisation de programme	281,8	412,0 (+ 46%)
Crédits de paiement	253,5	228,3 (1)

(1) Cette baisse n'est en réalité qu'apparente car 50 à 70 millions environ, en provenance du chapitre 53-48 article 10 ("points noirs"), non utilisés au cours de l'exercice 1988, feront l'objet d'une mesure de report sur 1989.

Parmi ces crédits, les dépenses liées à l'infrastructure se répartissent ainsi (en millions de francs) :

A imputer sur les chapitres budgétaires :	Budget 1988	Prévision 1989
- 35-43 (art. 20) : exploitation routière	50,47	50,47
- 53-48 (art. 10) : équipements de sécurité équipements d'exploitation	203,2 47	333,7 47

2. Les actions prioritaires du gouvernement

Les efforts du gouvernement en matière de sécurité routière se concentreront, en 1989, sur les quatre points suivants :

a) L'amélioration de la sécurité des infrastructures routières

La politique d'aménagement du réseau national passe par la poursuite de la résorption des principales zones d'accumulation d'accidents -les "points noirs"- et par la réalisation d'opérations de sécurité exécutées à court terme, initiées par les directions départementales de l'Équipement (D.D.E.), et portant sur de légères corrections d'infrastructures.

En matière de "points noirs", un programme pluriannuel a été mis au point avec une amélioration des méthodes d'instruction des dossiers ; 123 aménagements de sécurité ont été traités en 1987 et 1988 ; 280 restent encore à réaliser. Afin d'achever ces travaux en cinq ans au lieu des dix initialement prévus, les crédits affectés à ce titre ont été quasiment doublés par rapport à 1988.

Sur les 369 millions de francs alloués aux opérations d'équipement de sécurité et d'exploitation menées sur le réseau national en 1989, 160 millions seront consacrés à la résorption des "points noirs" stricto sensu contre 80 millions en 1988.

Il convient d'y ajouter 90 millions de crédits dits d'initiative locale, en hausse de 50 % par rapport à l'année précédente, qui permettront notamment d'améliorer certaines infrastructures routières ne répondant pas à la définition technocratique et mathématique des "points noirs" ("zone de 850 mètres sur laquelle on dénombre au moins dix victimes graves pendant une période de cinq ans").

Au total, la dotation globale destinée à l'amélioration des infrastructures routières s'élèvera donc à 250 millions en 1989, contre 140 en 1988.

b) Les actions de mobilisation de l'opinion publique

Les campagnes tendant à mobiliser l'opinion publique et à responsabiliser les usagers seront poursuivies et développées en 1989.

Devraient être également renforcés les programmes de communication visant à influencer sur les comportements : une augmentation de près de 12 millions de francs des crédits destinés aux campagnes nationales de communication est proposée à ce titre, soit une progression de plus de 60 % des dotations allouées en 1988 (18,6 millions). Cet accroissement est largement justifié par le coût élevé de la location des espaces publicitaires (1) et par la multiplication des chaînes télévisées au cours de ces dernières années.

En outre, le budget réservé à l'attribution de subventions à une centaine d'associations contribuant, sur la base d'un programme d'actions, à la prévention des accidents s'élèvera à 3 millions de francs en 1989, contre 3,2 en 1988.

(1) A titre d'illustration, 30 secondes de temps d'antenne sur TF1, le dimanche soir à 20 h 30 coûtent environ 500 000 francs, majorés de 10 % si l'on souhaite que le "spot" télévisé soit programmé le premier, pour contrer le phénomène de "zapping"; précisons cependant que la sécurité routière bénéficie d'abattement de 35 %, en tant qu'action d'information du gouvernement.

c) La politique contractuelle

. Le programme "Objectif - 10 %"

La politique contractuelle menée avec les collectivités territoriales se poursuivra en 1989, dans le cadre du programme "Objectif - 10 %".

Les collectivités locales 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, rassemblent 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'est éteinte dans le cadre du budget pour 1987.

Au 1er juin 1988, le pourcentage de réussite s'établissait, toutes collectivités confondues, à 81 % pour une première atteinte d'objectif, 48 % pour la deuxième atteinte et 48 % pour la troisième.

Les crédits du programme "Objectif - 10 %" s'élevaient à 66,2 millions de francs en 1988 et ont été affectés dans leur totalité au 11 juillet 1988. La ligne budgétaire prévue pour 1989 est dotée de 57 millions de francs.

. Les plans départementaux d'actions de sécurité routière

La politique des actions locales se poursuivra dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière. A ce titre, la participation de l'Etat s'élèvera à 10 millions de francs en 1989.

d) La formation des conducteurs

Après la généralisation du processus d'apprentissage anticipé à la conduite réalisée en 1988 - et qui a concerné plus de 8 000 jeunes depuis juin 1984 -, la mise en oeuvre du programme national de formation à la conduite, décidé par le Comité interministériel pour la sécurité routière du 11 février 1987, commencera en 1989.

Ce programme a pour but de définir et préciser les contenus et objectifs pédagogiques nécessaires à l'apprentissage de la conduite, afin de recenser les connaissances et le savoir faire à acquérir pendant la formation, pour que le conducteur débutant devienne un conducteur sûr.

Il est destiné à constituer une référence pédagogique unique pour les élèves, les formateurs et les examinateurs et à améliorer l'efficacité de la conduite.

Il suppose une information et une formation préalables, par voie de stage, des enseignants de la conduite, en liaison avec les organisations professionnelles.

Cette opération, étalée sur trois ans, sera prise entièrement en charge, pour moitié par les pouvoirs publics et pour moitié par les trois familles d'assurances (Fédération française des Sociétés d'Assurances, Groupement des Sociétés d'Assurances à Caractère mutuel et Mutualité agricole). Le lancement de la première phase de cette opération est envisagé pour le premier trimestre 1989.

Globalement, le montant des crédits affectés à la formation et au contrôle de l'aptitude des futurs conducteurs s'élèvera à 31 millions de francs en 1989, au titre des indemnités versées aux inspecteurs du permis de conduire.

Précisons d'ailleurs, sur ce point, que le nombre d'inspecteurs disponibles s'élève à 870, effectif maintenu volontairement constant depuis deux ou trois ans, pour faire face aux demandes particulièrement élevées durant les périodes de vacances scolaires.

Votre Rapporteur ne peut que souhaiter que cette tendance se poursuive dans les années à venir, afin que l'examen du permis de conduire soit effectué avec le sérieux qu'il requiert.

3. Les mesures complémentaires

A ces quatre priorités affichées, s'ajoutent les mesures envisagées pour améliorer la sécurité des véhicules.

a) Le contrôle technique des véhicules d'occasion

Le gouvernement a engagé en 1985 la mise en place du contrôle technique obligatoire pour les véhicules âgés de plus de cinq ans faisant l'objet d'une transaction.

Ce contrôle est effectué par près de 4 600 centres agréés par les préfets et a concerné, en 1987, plus de 2 millions et demi de véhicules.

Toutefois, le dispositif mis en place en 1985 n'est pas totalement satisfaisant car il ne concerne qu'une part minoritaire du parc et ne comporte aucune obligation corrélative de réparation des véhicules défectueux. Est en outre mise en cause la qualité du contrôle, actuellement réalisé, pour l'essentiel, par des professionnels de l'automobile, puisqu'ils dirigent 4 000 centres sur les 4 600 agréés.

b) Le contrôle technique des véhicules gravement accidentés

Depuis le 1er juin 1986, les véhicules légers gravement accidentés font l'objet d'un retrait conservatoire de la carte grise et d'une remise en conformité aux normes de sécurité.

La mise en oeuvre de cette mesure 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 des 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.

Depuis le 1er juin 1986 jusqu'en décembre 1987, dernier chiffre statistique connu, 201 722 cartes grises ont été retirées et 32 778 véhicules ont été déclarés par l'expert soit irréparables, soit à détruire par le propriétaire.

4. Les décisions du Comité interministériel pour la sécurité routière du 27 octobre 1988

Le C.I.S.R. du 27 octobre dernier a abouti à l'adoption de 22 mesures se rattachant à deux objectifs essentiels : d'une part, la mise en oeuvre de dispositions immédiates, aptes à inverser la tendance actuelle à l'augmentation des accidents ; d'autre part, la définition de politiques de plus grande envergure susceptibles d'induire un effet à long terme sur la sécurité routière française.

a) Les mesures d'application immédiate

Les dispositions de mise en oeuvre rapide se rattachent aux deux seuls moyens d'action disponibles en la matière : la répression et l'information.

La répression - ou la prévention - des infractions suppose une présence renforcée des personnels de police sur les routes - voire, des préfets ainsi qu'il en a été décidé au cours de l'été...-Leurs moyens d'action seront confortés tant en hommes par le recrutement supplémentaire de 800 appelés du contingent (gendarmes et policiers), qu'en matériel.

Sur ce dernier point, a été décidée l'accélération du programme d'équipement de la gendarmerie (radars, éthylotests, voitures banalisées...) grâce à une dotation supplémentaire de 110 millions de francs qui sera accordée par la future loi de Finances rectificative pour 1989, étant entendu que les crédits actuellement disponibles peuvent d'ores et déjà être affectés à ces opérations.

Dans le même ordre d'idées, il sera en outre procédé au relèvement de certaines amendes, se rapportant aux infractions les plus graves.

Enfin, afin d'améliorer le pourcentage des procès-verbaux effectivement acquittés - très faible actuellement, de l'ordre de 15 % - devrait être mise en oeuvre la perception immédiate des amendes forfaitaires auprès de l'agent verbalisateur, à l'image du droit applicable notamment en Italie, aux Etats-Unis ou en République fédérale d'Allemagne. Dans le même sens, le gouvernement s'est engagé à lutter contre les interventions dites "de complaisance" destinés à interrompre le cours des procédures de verbalisation.

b) *Les orientations pour le long terme*

Les mesures arrêtées se rapportent notamment à l'éducation à la sécurité routière en milieu scolaire, à la réforme du contrôle technique des véhicules et à la mise en oeuvre du permis à points à échéance de trois ans, délai nécessaire à l'achèvement de l'informatisation du fichier des permis de conduire.

Pour ce qui concerne le contrôle technique des véhicules d'occasion, votre Rapporteur considère qu'il convient d'être très vigilant en la matière afin d'éviter, lors de l'achèvement du marché intérieur européen en 1992, que la France ne se voit envahie de véhicules d'occasion défectueux, interdits de circulation dans les autres États-membres en raison de règlement de sécurité plus drastiques que dans notre pays.

En matière de permis à points, votre Rapporteur, s'il est satisfait de la mise en oeuvre d'une réforme qu'il avait lui-même prônée voici quinze ans, souhaite que les décisions techniques se rapportant à son entrée en vigueur puissent être arrêtées au plus tôt.

III. LES VOIES NAVIGABLES

A. UN BUDGET MOINS DEFAVORABLE POUR LA VOIE D'EAU

1. Les orientations budgétaires pour 1989

a) L'augmentation récente des crédits...

En guise d'introduction, votre Rapporteur tient d'abord à souligner l'augmentation des crédits du chapitre 53-45 se rapportant à l'équipement des voies navigables et ports fluviaux qui traduit un renversement de la tendance observée depuis plusieurs années.

Les idées directrices qui ont inspiré la préparation du budget consacré aux voies navigables pour 1989 sont les suivantes :

- accorder la priorité à l'entretien et à la restauration du réseau existant, en privilégiant les opérations qui apportent des améliorations sur le plan de la sécurité ; à cet effet, un programme "sécurité" pluriannuel d'un montant de 500 millions de francs a été arrêté : 36 millions de francs ont déjà été financés en 1987 et 55,2 millions de francs sont prévus en 1988 ; cet effort sera poursuivi en 1989 ;

- poursuivre au cours du Xème plan les aménagements fluviaux prévus lors de la réunion des ministres du 30 juillet 1987, notamment ceux de la Saône et des sections Laperrière-Tavaux et Niffer-Mulhouse ; une réflexion est actuellement en cours pour la prise de décisions ultérieures.

b) ... ne compense guère leur diminution régulière depuis 1985

Les dotations budgétaires françaises, pour la période recensée 1985-1988 ont continué de décliner, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après, essentiellement pour ce qui concerne l'équipement du réseau (- 32 %) et les aides à la profession et à l'exploitation des voies navigables (- 29 %). L'accroissement des crédits -pour positif qu'il soit- ne permet pas de retrouver le niveau de ressources accordé en 1987.

	1985	1986	1987	1988 (prévisions)	1989 (prévisions)
Entretien.					
Budget	98,31	112,6	104,8	103	118,1
Fonds de concours	13,09	13,93	14,4	12	12
Sous-total 1	111,4	126,53	119,2	115	130,1
Equipement.					
Budget	411,4	301,4	238,4	240	290
F.S.G.T.	»	20	17,1	»	»
Fonds de concours	110,8	140,5	194,1	79,1	65
Sous-total 2	522,2	461,9	449,6	319,1	355
Aides à la profession et exploitation des voies navigables.					
Budget	88,72	130,77	101,34	78,94	76,94
Fonds de concours	»	3,14	»	»	»
Dispositions fiscales	19,44	18,2	11,44	nd	nd
Sous-total 3	108,16	152,11	112,78	78,94	76,94
Total général	741,76	740,54	681,58	513,04	562,04

2. Une politique moins volontariste que chez nos concurrents européens

a) L'effort budgétaire français depuis 1977

La place que la France accorde à la voie d'eau, par rapport à ses principaux concurrents européens, n'est pas à l'avantage de notre pays.

Si l'on se réfère aux comparaisons entre Etat-membres établies par la Commission des Communautés européennes - interrompues en 1981 et ne concernant que les investissements d'infrastructures-, leur effort financier respectif sur la période 1977-1981 est le suivant :

Millions U.C.E.	1977	1978	1979	1980	1981	1981/1977
France	74,49	64,97	68	64	56,4	- 24,3 %
Belgique	124,60	110,71	118	133	162,6	+ 30,5 %
Pays-Bas	63,60	63,90	49	69	53,5	- 15,9 %
R.F.A.	234,56	266,42	294	288	276,9	+ 18 %

b) Le réseau fluvial des principaux pays de la Communauté économique européenne

L'état et l'importance économique du réseau fluvial dans les principaux pays de la Communauté économique européenne, notamment en Belgique, aux Pays-Bas et en République fédérale d'Allemagne, appellent un double constat.

● En premier lieu, une volonté d'investissement important, et singulièrement dans les années récentes, a doté ces pays d'un réseau de voies navigables étendu et adapté aux exigences de l'activité du transport fluvial. L'achèvement de la liaison Rhin-Main-Danube illustre bien cet effort accompli en faveur des infrastructures.

● Le transport fluvial occupe ensuite une place privilégiée dans le secteur des transports des pays concernés. Les causes de cette situation sont multiples, mais obéissent pour l'essentiel à des données d'ordre géographique (réseau naturel de voies d'eau important, ouvrant le plus souvent sur une façade maritime elle-même étendue), historique (le commerce par voie d'eau y est traditionnellement développé) et économique (les chargeurs recourent largement aux services du transport par eau).

A titre d'illustration, la Belgique dispose d'un réseau de 1.500 km, dont 870 de canaux. La modernisation du réseau s'y poursuit : l'équivalent de 1,7 milliard de francs français a été consacré, en 1987, à son entretien (432 millions de francs) et à des opérations d'investissement (1,3 milliard) ; 100 millions de francs belges (1) ont également été affectés à des aides à la batellerie.

Pour les Pays-Bas, le réseau, dense, s'étend sur 4.387 km, dont 1.974 accessibles aux bateaux de plus de 1.500 tonnes. A défaut d'extension ces dernières années, le réseau a été fortement modernisé. Les Pays-Bas auront consacré, en 1987, 120 millions de florins (2) aux infrastructures et aux aides en faveur de la batellerie.

En République fédérale d'Allemagne, enfin, les travaux de modernisation et d'extension des infrastructures se poursuivent de façon continue depuis une vingtaine d'années. Le réseau compte une longueur de 4.456 km, dont 1.440 de canaux ; 798 millions de marks (3) auront été consacrés en 1987 aux investissements sur les voies navigables, auxquels s'ajoutent 220 millions de francs pour la liaison Rhin-Main-Danube. Les opérations en cours portent sur la poursuite de l'aménagement du Rhin et la modernisation des canaux. La canalisation de la Sarre à grand gabarit sur 90 km, entre Sarrebrück et le confluent avec la Moselle, a été réalisée à la fin de 1987. L'achèvement de la liaison Rhin-Main-Danube, qui porte sur 677 km, dont 600 d'ores et déjà en service, est prévu pour 1992.

(1) 1 Franc belge = environ 0,16 FF

(2) 1 Florin = environ 3 FF

(3) 1 D.M. = environ 3,40FF

En terme de trafics, 102,4 milliards de tonnes-kilomètres ont été transportés sur les voies navigables de la C.E.E. en 1986, soit une part modale de 11,1 %. Cette dernière s'élève à 14,6 % en Belgique, 20 % en R.F.A. et 55 % aux Pays-Bas, pour la même période.

Ces données appellent deux constatations : dans les pays où le transport fluvial est traditionnellement développé, il occupe une place importante dans le secteur des transports ; la voie d'eau y achemine en outre une part très élevée du commerce international entre les pays de la C.E.E., tendance plus marquée encore avant l'entrée de la Grèce et plus récemment de l'Espagne et du Portugal.

B. UNE SITUATION QUI RESTE DIFFICILE

1. Le trafic fluvial est en déclin

a) La baisse continue du trafic

L'évolution du trafic est retracée dans le tableau suivant (pourcentage calculé par rapport aux douze mois immédiatement antérieurs) :

Cumul des douze derniers mois arrêté au	31-12-86	31-12-87	30-06-88
Trafic en millions de tonnes	63,118 (- 1,6 %)	60,720 (- 3,8 %)	62,564 (+ 3,3 %)
Trafic en milliards de T.K.	7,767 (- 7,5 %)	7,370 (- 5,1 %)	7,222 (- 2 %)

Ces résultats s'inscrivent dans un mouvement général de décroissance, qui tend cependant à se ralentir, notamment en tonnes (- 9,4 % entre 1980 et 1981, environ - 3,5 % actuellement). En termes de tonnes-kilomètres, la décélération est moins franche ; il semble même qu'elle fasse nouvellement place à une baisse dont le rythme avoisinerait 5 % l'an. Ce phénomène s'expliquerait par une reprise des transports de matériaux de construction qui, concernant des trajets relativement courts, compense davantage les tonnes que les tonnes-kilomètres perdues. S'agissant de l'augmentation des tonnages constatée sur la période allant du 1er juillet 1987 au 30 juin 1988, seuls les résultats en fin d'année permettront de dire si elle annonce une évolution du trafic plus favorable pour l'avenir.

b) La concentration des types de marchandises transportées

Comme par le passé, quatre types de marchandises (produits agricoles, combustibles minéraux solides, hydrocarbures, matériaux de construction ou assimilés) continuent de représenter à eux-seuls quelque 80 % du trafic total : 82,1 % en tonnes et 75,3 % en tonnes-kilomètres en 1987.

Toutefois, à l'intérieur de ce groupe, les évolutions sont contrastées. Ainsi, parallèlement à la reprise du secteur des Bâtiments et Travaux publics, les transports de matériaux de construction ont confirmé leur redressement (+ 1,1 % en tonnes ; + 7,1 % en tonnes-kilomètres entre 1986 et 1987) et accentué encore leur large prééminence. Les trafics d'hydrocarbures ont pour leur part enregistré une décroissance modérée (- 3,6 % en tonnes ; - 3,7 % en tonnes-kilomètres) alors que ceux de produits agricoles, victimes de mauvaises récoltes céréalières et de difficultés de commercialisation sur le marché international, ont pour la deuxième année consécutive régressé dans des proportions importantes (- 11,5 % en tonnes ; - 12,8 % en tonnes-kilomètres). Quant aux transports de charbon, ils ont continué de s'effondrer avec la baisse d'activité des centrales thermiques d'E.D.F. (- 27,8 % en tonnes ; - 41,4 % en tonnes-kilomètres).

La chute pour cette seule dernière marchandise a ainsi atteint, depuis 1980, 7,8 millions de tonnes et 1,6 milliard de tonnes-kilomètres, soit une baisse relative de plus de 70 %. Elle est telle qu'avec une hausse soutenue, les denrées alimentaires et fourrages tendent de plus en plus à devenir les quatrièmes produits transportés en importance (+ 11,2 % en tonnes ; + 7,7 % en tonnes-kilomètres).

c) L'effritement progressif de la part du transport fluvial

Parmi les principaux modes de transport terrestre, l'évolution des douze dernières années montre une dégradation très nette de la part de la voie d'eau -ainsi que celle du fer, mais dans une proportion moindre- au profit de la route. Les statistiques globales de trafic permettant de mesurer cette répartition sur moyenne période sont les suivantes :

	1975	1980	1985	1986	1987
1° Trafic en milliards de T.km :					
Route	84,9	103,9	89,1	93	100
Fer	60,4	65,4	54,9	50,2	49,8
Voies d'eau	12,1	12,2	8,4	7,8	7,4
Total	157,4	181,5	151,7	151	157,2
2° Parts modales en pourcentage :					
Route	53,9	57,2	58,7	61,6	63,6
Fer	38,4	36	35,7	33,2	31,7
Voies d'eau	7,7	6,8	5,6	5,2	4,7
Total	100	100	100	100	100

Si en 1987, le trafic routier a continué de progresser (+ 7,5 %) et le trafic ferroviaire s'est stabilisé, la voie d'eau continue à baisser (- 5,1 %). Ce recul est imputable aux pertes sur les transports de charbon que la progression de quelques produits (céréales, matériaux de construction) n'a pas suffi à compenser.

Un autre facteur important pèse sur la concurrence entre les modes de transport : les prix. Or, ceux-ci sont globalement en baisse pour 1987, dans des proportions qui n'avantagent pas l'acheminement par voie fluviale.

INDICES DES PRIX DES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES

(En pourcentage d'une année sur l'autre.)

	1985	1986	1987
Transports routiers (prix moyen de la T-km)	+ 6,7	+ 2,9	- 4,3
Transports ferroviaires (produit moyen de la T-km)	+ 4,8	+ 1,1	- 3
Transports fluviaux (prix moyen de la T-km)	+ 1,3	- 0,1	- 0,5
Ensemble de l'économie (production effective)	+ 5,3	+ 1,4	+ 2,3

Source : O.E.S.T., S.N.C.F., O.N.N. (estimation pour 1987).

Pour ce qui concerne la navigation fluviale, la création de l'Entreprise artisanale de Transport par Eau (E.A.T.E.) avait permis de faire chuter le prix moyen pratiqué par les bateliers (remplacement progressif des contrats simples par des contrats au tonnage). La baisse des prix des carburants et une conjoncture médiocre favorisaient même une réduction des prix en 1986, qui devait se poursuivre en 1987, sans qu'il y ait pour autant accroissement des trafics.

2. Les déficiences du réseau fluvial

a) L'entretien et l'équipement du réseau demeurent insuffisants

S'il est vrai que les dotations allouées à l'entretien des infrastructures progressent de 14 %, tandis que celles destinées à son équipement augmentent de 16 %, ces crédits ne suffiront pas à restaurer un réseau dans un état de vétusté pitoyable.

Votre Rapporteur ne peut qu'espérer que les missions de réflexion, demandées par le gouvernement sur la place du transport fluvial et les financements envisageables pour la voie

d'eau, permettent de concevoir enfin un programme global de sauvetage de ce mode de transport.

● En matière d'entretien, les dotations initiales en 1988 et 1989 exprimées en millions de francs s'élèvent à :

Années	Entretien Chapitre 35.41 art. 10,	Grosses réparations Chapitre 53.45 art. 30
1988	103 (1)	50
1989	118,1 (2)	50

(1) Y compris le redéploiement destiné à financer les mesures de titularisation des auxiliaires de navigation intérieure.

(2) En comptant les recettes de la taxe plaisance.

La dotation pour 1989 correspond sensiblement à la reconduction des crédits adoptés pour 1988, augmentée des recettes attendues (15 millions) de la taxe de plaisance instituée cette année sur les bateaux passagers et les bateaux de plaisance.

● Les crédits qu'il est prévu d'affecter à l'équipement des voies navigables pour 1988 et 1989 sont détaillées dans le tableau suivant :

(En millions de francs.)

	Etat Budget chap. 53.45	Etablis- sements publics régionaux	Autres collectivités établis- sements publics et C.C.I.	Crédits en provenance de la R.F.A. (1)	Total
1988 (prévision)	240	34,5	10,2	34,4	319,1
1989 (prévision)	290	20,8	19	25,2	355

(1) Travaux de protection contre les crues du Rhin, versés par la R.F.A.

b) La réalisation de nouvelles infrastructures est lente

● L'état d'avancement dans la réalisation du schéma directeur des voies navigables

Le schéma directeur des voies navigables a pour objet de définir les principales orientations à long terme concernant les infrastructures fluviales.

S'il précise les priorités retenues - entretien et restauration du réseau, poursuite de l'aménagement des vallées, engagement de liaisons interbassins -, il ne définit aucun calendrier de réalisation.

L'année 1988 a seulement vu se poursuivre les opérations engagées concernant l'achèvement du raccordement du port Ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables, et l'aménagement de la Deule, de la Scarpe, de la Lys Mitoyenne, ainsi que celui du canal du Rhône à Sète.

● Les décisions du Comité interministériel d'aménagement du territoire du 30 juillet 1987

- La liaison Rhin-Rhône

Inscrit au schéma directeur des voies navigables approuvé par décret du 17 avril 1985, l'avancement de la liaison Saône-Rhin depuis 1987 a suscité 2,4 millions de francs de dépenses en 1987 -essentiellement pour procéder à des opérations de remembrement-, et devrait atteindre 5 millions de francs en 1988 et 3 millions de francs pour 1989.

Les décisions du C.I.A.T. du 30 juillet 1987 ont porté, d'une part, sur la mise à grand gabarit de la Saône (3,5 km) et l'aménagement de la Saône entre Châlon et Saint-Symphorien (65 km), d'autre part sur la réalisation d'une première section Laperrière-Tavaux (12,5 km) de la liaison Saône-Rhin, enfin sur la mise à grand gabarit de la section Niffer-Mulhouse (15 km).

Sur le plan des procédures administratives, le décret prorogeant les effets de la déclaration d'utilité publique de la liaison Saône-Rhin est intervenu, ainsi que celui autorisant les travaux entre Laperrière et Tavaux. Un projet de conversion entre l'Etat et la Compagnie Nationale Rhône (C.N.R.), pour les travaux de la dérivation du Pont de Mâcon et de Châlon-Saint-Symphorien, est en cours de signature.

Il reste, pour la mise à grand gabarit de la Saône et la réalisation de la section Laperrière-Tavaux, si la participation de l'Etat revêt la forme d'une dotation en capital, à faire paraître les décrets modifiant d'une part l'organisation et le fonctionnement de la C.N.R. tendant d'autre part, à l'approbation de la modification des statuts, pour permettre l'entrée de l'Etat dans le capital de cette compagnie.

Sur le plan des réalisations physiques et pour ce qui concerne la dérivation du pont de Mâcon, les acquisitions foncières sont en cours. En outre, le programme des dépenses d'investissement 1988 pour la mise à grand gabarit de la Saône et la réalisation de la section Laperrière-Tavaux a été soumis au conseil de direction du F.D.E.S..Ce programme constitue une tranche conditionnelle dont la transformation en tranche ferme est subordonnée à l'engagement formel des régions à participer à l'ensemble des dépenses de ces deux opérations.

Enfin pour ce qui concerne la section Niffer-Mulhouse, la consistance de l'opération et son plan de financement sont en cours d'examen.

Pour l'exercice 1989, les 3 millions de francs de crédits budgétaires inscrits au titre de la liaison mer du Nord-Méditerranée, sont destinés à poursuivre les indispensables acquisitions foncières d'opportunité et les opérations prioritaires de remembrement sur le tracé de la liaison Saône-Rhin.

En ce qui concerne l'ensemble du dossier des aménagements fluviaux prévus lors de la réunion des ministres du 30 juillet 1987, une réflexion est actuellement en cours. Des décisions seront prises ultérieurement. **Votre Rapporteur ne peut toutefois que s'inquiéter sur l'avenir de la liaison Rhin-Rhône après les déclarations du ministre de l'Economie, des Finances et du Budget, M. Pierre Bérégovoy, en annonçant l'abandon imminent.**

- L'aménagement de la Seine

La création de l'établissement public de la Seine et de l'Oise nécessite l'intervention du législateur. Le projet de loi préparé à cet effet fait encore l'objet de discussions au sein du gouvernement.

C. L'AVENIR DE LA BATELLERIE

1. La poursuite du plan social

Au-delà des mesures d'urgence qu'il comportait, le plan économique et social mis en oeuvre en janvier 1986 visait principalement la résorption de la surcapacité de la cale en exploitation, la modernisation du parc restant et un certain rajeunissement du secteur.

A ce titre, il a institué un ensemble de dispositions complémentaires : allocation de départ au profit des marinières de 60 à 65 ans faisant valeur leurs droits à la retraite, possibilités attractives de rachat par l'Office National de la Navigation (O.N.N.) des bateaux vétustes, subventions améliorées pour certaines opérations de modernisation du matériel en bon état, aides pour le remplacement de bateaux vétustes par des unités d'occasion performantes, aides pour quelques jeunes entrant dans la profession. Il a également favorisé l'installation par les chargeurs d'engins de manutention générateurs de trafic, de même qu'il a assuré le financement d'actions de formation professionnelle au bénéfice du secteur.

On peut considérer qu'à son terme, fin 1988, ce plan aura produit des effets conformes, voire supérieurs, à ceux initialement escomptés. En particulier, il a d'ores et déjà permis qu'en 1987 le volume de cale exploité décroisse plus rapidement que les trafics (-5,1 % en tonnes-kilomètres, - 6,2 % en capacité par rapport à 1986), améliorant d'autant la rotation des bateaux et donc leur productivité.

Le retard accumulé demeure cependant important et appelle maintenant une certaine actualisation du plan,

notamment pour intégrer la préparation des échéances européennes de 1992.

C'est l'objet des travaux en cours, qui visent l'entrée en vigueur d'un dispositif révisé à compter du 1er janvier prochain.

LES AIDES A LA BATELLERIE

(En milliers de francs.)

	1987 (résultats)	1988 (prévisions)	1989 (prévisions)
<i>Ressources disponibles pour l'exercice :</i>			
● reports	37 414	31 881	9 869
● dotation initiale	42 175	40 000	38 000
● dotations complémentaires	20 000	»	»
● remboursements divers	223	»	»
Total	99 812	71 881	47 869
<i>Dépenses au cours de l'exercice :</i>			
1° Allocation de départ (*)	3 281	4 800	5 000
2° Elimination de la cale vétuste (*) ..	12 263	22 500	25 000
3° Modernisation de la cale (*)	1 158	4 600	5 000
4° Aide au rachat de bateaux d'occa- sion (*)	1 213	3 500	4 000
5° Aide à la première installation (*) ..	2 259	2 500	3 000
6° Embranchements fluviaux (*)	4 354	5 646	5 000
7° Promotion de la formation profes- sionnelle (*)	334	666	500
8° Bateaux de 850 m ³	368	1 200	»
9° Contribution au fonds d'adaptation de la cale	7 000	1 000	»
10° Armement rhénan	35 175	15 000	»
11° Autres dépenses diverses	526	600	369
Total	67 931	62 012	47 869
<i>Solde annuel à reporter</i>	31 881 (a)	9 869 (a)	

(*) Mesures instituées ou améliorées dans le cadre du plan économique et social 1986-1988 en faveur de la batellerie. En 1989, 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 de même inspiration, actuellement en cours de définition et dont la finalité est la poursuite, en 1989, de l'assainissement du secteur.

(a) Ces sommes incluent pour 1987 un montant de 20 millions de francs voté en décembre en loi de finances rectificative. Elles sont engagées à 100 % en fin d'exercice et sont effectivement consommées au début de l'année suivante pour honorer les dossiers déposés tardivement.

2. La préparation des échéances européennes

Une mission de réflexion sur le transport fluvial, a été confiée au directeur de l'O.N.N., en février 1987, par le ministre alors chargé des Transports. Elle visait à mener, avec les professionnels, une réflexion concertée portant notamment sur les suites à donner au plan économique et social 1986/1987 de la batellerie, ainsi que sur les dispositions à prendre dans le secteur en vue de la préparation des échéances européennes de 1992.

Dès le printemps 1987, quatre groupes de travail thématiques profession - O.N.N. ont été constitués à l'initiation du directeur de l'Office. Ils se sont réunis chacun à plusieurs reprises jusqu'à ce que, fin juillet, de premières orientations puissent être soumises au ministre et avalisées par lui. Les travaux se sont ensuite poursuivis sur ces bases, pour aboutir à la remise d'un dossier définitif courant décembre.

A cette époque, l'échéance du plan économique et social en cours était trop proche pour permettre la mise en oeuvre sans discontinuité d'un nouveau dispositif. Aussi, les mesures en place ont-elles été reconduites d'une année, tandis qu'étaient engagées les nécessaires discussions interministérielles sur le projet remis.

Ces discussions n'ayant pas été achevées avant le mois de mai dernier, le dossier a été repris par le nouveau gouvernement. Son étude se poursuit actuellement, avec pour objectif de parvenir à une série de dispositions pleinement opérationnelles le 1er janvier prochain.

*

A l'issue d'une réunion tenue le 8 novembre 1988, la commission des Affaires économiques et du Plan a considéré que la progression des crédits destinés aux routes - pour encourageante qu'elle soit - laissait subsister de larges zones

d'ombre quant au financement des opérations prévues. Elle a en conséquence décidé de laisser à la sagesse du Sénat le soin d'apprécier l'avis qu'il convenait de donner sur les dotations allouées aux routes dans le projet de budget pour 1989.

Pour ce qui concerne les voies navigables, la Commission a adopté la même position, compte tenu du fait que l'augmentation des dotations restait notoirement insuffisante au regard de l'état de vétusté de notre réseau fluvial.