

N° 58

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992 - 1993

Annexe au proces-verbal de la séance du 24 novembre 1992.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1993 **CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,**

TOME XII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Jacques BRACONNIER,

Senateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, *vice-présidents* ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, *secrétaires* ; Henri Bangou, Bernard Barraux, Jacques Baudot, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besnon, François Blaizot, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejaune, Louis de Catuelan, Joseph Caupert, Gérard Cesar, Roland Courteau, Marcel Daunay, Deaure Debavelaere, Jean Delaneau, Jean Pierre Demerliat, Rodolphe Desire, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginesy, Jean Grandon, Georges Gruillet, Mme Anne Heintz, MM. Remi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, René Marques, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Gérard Miquel, Louis Moineau, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pepin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchart, Jean Pourchet, André Pourny, Jean Puech, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rauch, Roger Rigaudiere, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Roban, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9e législ.) : 2931, 2945 (annexes n° 19 et 20), 2950 (tome VI).

Sénat : 55 et 56 (annexe n° 17) (1992-1993).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION	3
AVANT-PROPOS	5
PREMIÈRE PARTIE : LES ROUTES	11
CHAPITRE PREMIER : Les difficultés du financement	11
I. LES RESPONSABILITÉS AMENUISÉES DE L'ÉTAT	12
A. LE DÉSENGAGEMENT DE L'ÉTAT : UN RÉSEAU ROUTIER « À DEUX VITESSES » ?	12
B. LA DÉFINITION INTER-MODALE DES PRIORITÉS FINANCIÈRES : QUEL ARBITRE ?	13
II. LES PÉAGES : LA CRITIQUE ET LA NÉCESSITÉ	14
A. UN NIVEAU QUI RESTE RAISONNABLE	14
B. DES EXPÉDIENTS INCONTOURNABLES	14
C. LA MODULATION DES PÉAGES : UNE EXPÉRIENCE SIGNIFICATIVE	15
III. UNE PÉRÉQUATION QUI FONCTIONNE MALGRÉ SES DÉFAUTS	16
A. AUTOROUTES DE FRANCE	16
B. LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES	18
IV. LES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGIONS : VERS LE TERME	19
CHAPITRE II : Les réalisations : réussites et difficultés	22
I. LE NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL ..	22
II. LES PERSPECTIVES POUR 1993	25
A. LES AUTOROUTES CONCÉDÉES	25
B. LES LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER (LACRA)	25
C. LES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (GLAT)	27

	<u>Pages</u>
III. EXEMPLES CONCRETS DES DIFFICULTES RENCONTRÉES	28
A. LES AUTOROUTES EN RÉGION ILE DE FRANCE	29
B. LA DESSERTÉ DE L'INTER RÉGION NORD PICARDIE	33
C. AUTOROUTES ET AMÉNAGEMENT RURAL : LES ILLUSIONS DU DÉSENCLAVEMENT	34
DEUXIÈME PARTIE: LES TRANSPORTS ROUTIERS	37
CHAPITRE PREMIER : Un secteur actif mais fragile	37
I. LE POIDS DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES	38
II. LA NÉCESSAIRE AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CHAUFFEURS	40
III. LE PROBLÈME DE LA SOUS-TRAITANCE	41
IV. LES TRANSPORTS COMBINÉS: UNE REPONSE?	41
CHAPITRE II : L'action gouvernementale a connu un succès inégal	43
I. LA SECURITÉ ROUTIERE : DES EFFORTS INCONTESTABLES	43
A. LES ACCIDENTS DE LA ROUTE ET LEUR PRÉVENTION ...	43
B. LE TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES	45
C. LA RÉPRESSION DES INFRACTIONS EN MATIÈRE DE POIDS DE CHARGEMENT	46
D. LA RÉSORPTION DES «POINTS NOIRS»	47
II. LA MALADROITE MISE EN PLACE DU PERMIS «À POINTS» ..	48
TROISIÈME PARTIE: LES VOIES NAVIGABLES	52
I. LE BILAN DU TRANSPORT FLUVIAL EN 1991-1992 : MOROSITÉ	52
II. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE : RÉFORME ET DÉLOCALISATION	55
III. LA DIFFICULTÉ DE RÉALISATIONS DES INFRASTRUCTURES	61
A. LA LIAISON RHIN-RHÔNE EST ELLE TOUJOURS D'ACTUALITÉ?	61
B. SEINE EST	62
C. SEINE-NORD: UNE PRIORITÉ	63
IV. VERS UN SCHEMA DIRECTEUR DES VOIES NAVIGABLES D'INTÉRÊT EUROPÉEN?	63

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

1°) Le budget initial des routes et voies navigables pour 1993 apparait au mieux comme un budget de stagnation. Si l'on examine ses grandes masses (D.O. + C.P.), on observe que les crédits n'augmentent guère de 2,08 % pour les routes et de 1,54 % pour la Sécurité routière et qu'ils baissent de 11,2 % pour les voies navigables, par rapport au budget vote de 1992.

2°) Les critiques récentes de la Cour des Comptes sur le désengagement de l'Etat en matière de réseau routier sont parfaitement fondées mais on voit mal comment on pourrait se passer du système de la concession d'autoroutes à péages.

3°) Le nouveau schéma directeur routier national est ambitieux mais les réalisations concrètes se heurtent à des obstacles du fait de l'insuffisance de concertation locale sur les choix inter-modaux et les implantations des infrastructures.

4°) Il est indispensable que la réalisation des grands équipements structurants (autoroutes, voies rapides) se fasse en prenant compte par priorité la notion d'aménagement du territoire et de valoration de l'espace rural.

5°) Les conditions de travail des chauffeurs routiers doivent être améliorées. Mais la législation annoncée sur la sous-traitance risque d'apparaître comme une manifestation de dirigisme.

6°) La sécurité routière est, pour notre Pays, une obligation ardente. La législation sur le permis à points doit être respectée, mais sa mise en oeuvre doit s'opérer en étroite concertation avec les professionnels de la route.

7°) Le désengagement de l'Etat et l'urgence de la réalisation des liaisons fluviales Rhin/Rhône et Seine/Est rend inévitable le recours à la Communauté européenne et à des investisseurs privés.

AVANT-PROPOS

L'année 1992 au terme de laquelle s'engage la discussion budgétaire a été riche d'événements et d'enseignements dans le secteur des routes et des voies navigables.

En 1992, s'est manifestée l'implication du réseau autoroutier français dans une logique européenne et, dans le même temps, le réseau routier européen risque d'être victime du succès du transport par la route. Il est plus clair que jamais que l'activité économique est fonction de la qualité des communications routières.

L'année 1992 a été, en outre, marquée, à la fois, par l'intensité de la réflexion sur les infrastructures de transport -et singulièrement, la route- et par l'augmentation de la pression écologique sur les réalisations.

● **Le réseau autoroutier français est impliqué dans une logique européenne**

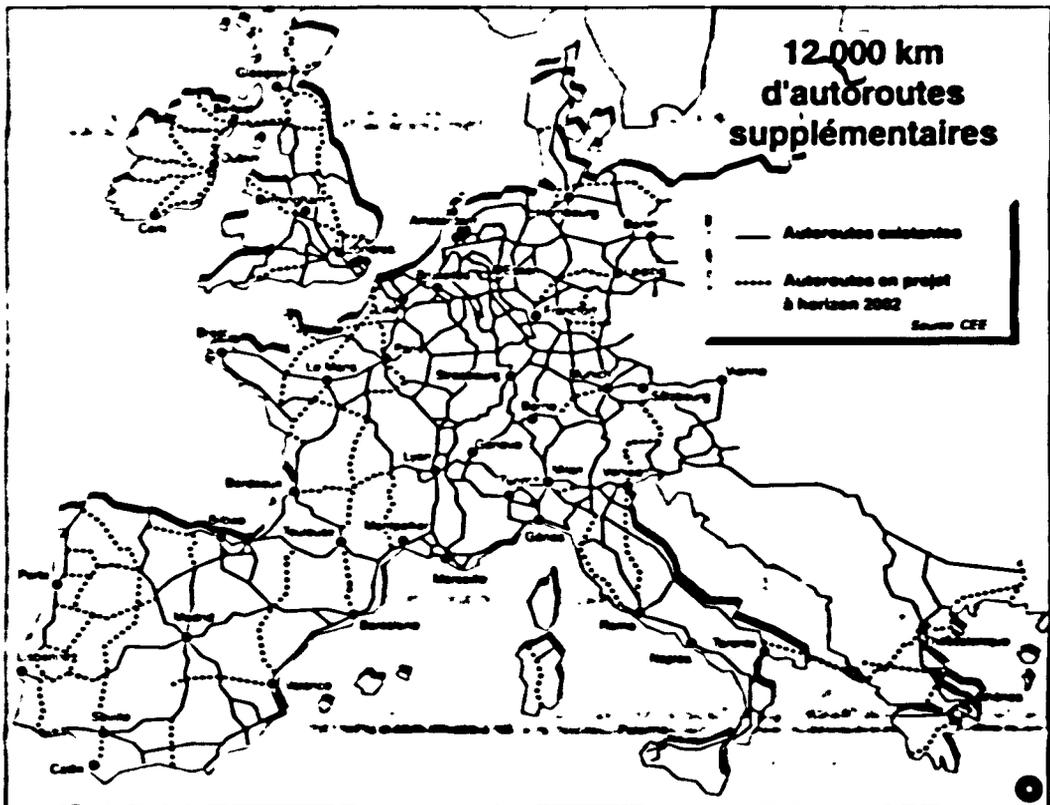
Par définition voué à la communication, le réseau autoroutier français est impliqué dans une logique qui dépasse les frontières de la France.

A cet égard, la Commission européenne a préconisé, au mois de juin 1992, la construction, d'ici à 2002, de 12 000 km d'autoroutes supplémentaires dans la Communauté, particulièrement dans les pays du Sud et a suggéré de généraliser le système du péage pour financer ces investissements.

Cette proposition, dont le coût est estimé à 120 milliards d'écus, soit près de 1 100 milliards de francs, fait partie d'une série de mesures adoptées par l'exécutif communautaire réuni à Strasbourg pour améliorer et développer les infrastructures de transports dans la Communauté ainsi que pour créer de véritables réseaux transeuropéens. Ces mesures, qui doivent encore être adoptées par les Etats membres, concernent la route, le rail et les voies navigables.

Le trafic communautaire de marchandises et de voyageurs devrait, en effet, augmenter de 30 % au cours des dix prochaines années, selon les estimations

communautaires. La Commission européenne recommande ainsi d'assurer la connexion des réseaux routiers et autoroutiers nationaux.



Bien entendu, la difficulté est de trouver les financements nécessaires, responsabilité qui incombe aux Etats. Mais, en tout état de cause, le réseau routier français (35 000 km de voies dont 7 000 km d'autoroutes) soutient aujourd'hui la comparaison avec les principaux pays européens.

● La route victime du transport routier ?

Plus des trois quarts (72 %) des échanges européens empruntent actuellement la route, contre 50 % il y a vingt ans. La voie routière semble avoir définitivement gagné la bataille contre son rival séculaire, le rail. D'abord parce que ce mode de transport est plus souple : pas de contraintes d'horaires, de préacheminement à la gare ou de postacheminement jusqu'à la destination finale. La route va

droit au but-, au moment où le client le souhaite et la taille croissante des camions -aujourd'hui des montres de 40 tonnes- a amélioré la compétitivité des transporteurs. Parallèlement, les matériaux pondéreux (minerais, charbon), qui voyageaient en train, ont décliné au profit de produits à haute valeur ajoutée, moins lourds et moins volumineux, auxquels le semi-remorque convient bien.

Ensuite, les routiers ont été soutenus indirectement par les gouvernements d'Europe pendant des décennies. Le prix du transport a été maintenu largement au-dessous de son coût réel.

La conséquence est que, des maintenant, la congestion frappe l'Allemagne du Nord, la vallée du Rhône, le Benelux, les Alpes suisses et autrichiennes. Elle menace un acquis des temps modernes à l'heure du marché unique : la mobilité des entreprises et des citoyens.

● L'activité économique est fonction de la qualité des communications routières

La prépondérance du transport routier est désormais reconnue sinon acceptée. D'après les études de l'OEST, plus des trois quarts du transport terrestre s'effectue désormais par la route. Le réseau routier français assure 55 % des transports de marchandises nationaux.

Il est évident qu'un lien étroit existe entre les communications et l'activité économique. Les Romains le savaient déjà. Un récent sondage le confirme, mais il apporte à cette question un éclairage imprévu. Ainsi, une étude réalisée par Démoscopie à l'occasion du troisième salon *«Simplanter»*, tenu à Paris en juin 1992, a mis en évidence que, lorsqu'une entreprise change de site ce n'est pas la desserte aérienne ou la notoriété des universités et des centres de recherche, ni même la desserte ferroviaire ou le coût de la main-d'oeuvre qu'elle place en tête de ses préoccupations mais plutôt la qualité des routes et des télécommunications ou l'importance du marché qu'elle espère trouver sur place.

LES INFRASTRUCTURES

(Résultats en pourcentage)

	Primordial	Important	Peu important
- Desserte	48	41	11
- Existence de bâtiments répondant à vos besoins.....	39	34	27
- Infrastructure de télécommunication (Numéris-Transpa-Services).....	35	43	22
- Existence d'une zone industrielle équipée	17	37	46
- Desserte rail.....	11	32	57
- Desserte aérienne	10	23	67

Base 1 003 répondants

● L'année 1992 a été particulièrement riche sur le plan de la réflexion. L'engagement d'un grand débat national sur les infrastructures, qui a donné lieu au rapport «Transport, destination 2002» de M. CARRÈRE a été évoqué dans l'avis de votre Commission des Affaires économiques et du Plan. IL n'y sera pas revenu ici.

Par ailleurs, la Cour des Comptes a rendu public, en mai 1992, un rapport au Président de la République sur «La politique routière et autoroutière : évaluation de la gestion du réseau national».

Alors que le Parlement n'a pas eu à se prononcer sur le schéma routier depuis 1984, votre Commission des Affaires économiques et du Plan a l'amère satisfaction de constater que les avertissements qu'elle prodigue depuis plus d'une décennie ont trouvé un écho. Elle formule le vœu que l'avertissement que constitue ce rapport pour les décideurs successifs suscitera les remèdes indispensables.

CONCLUSIONS DE LA COUR DES COMPTES

1°) Il est nécessaire de rétablir l'unité d'un réseau national, encore en mutation, par l'adaptation des textes en vigueur, notamment sur le financement (peage)

2°) La consistance même du réseau national devrait être réexaminée en concertation avec les collectivités territoriales concernées

3°) Un schéma routier stable et définissant des priorités conformes aux objectifs retenus doit être arrêté

4°) L'Etat doit adapter ses structures administratives pour que les choix effectués en matière de routes puissent tenir compte de tous les éléments de décision internes et externes

5°) Les méthodes de prévision, de suivi et d'évaluation des résultats doivent être renouvelées et leur cohérence assurée

6°) L'Etat pourra ainsi proposer et conclure des contrats de plan organisant mieux l'articulation du réseau national avec les réseaux locaux

7°) Le réseau des sociétés concessionnaires d'autoroutes devrait être reorganisé en vue d'une meilleure cohérence géographique et d'une meilleure productivité, leurs comptabilités étant reformées pour mieux refléter leur situation financière

● La pression écologiste : les dangers du dogmatisme

L'arrivée des écologistes dans les conseils régionaux a ralenti la maturation de divers grands projets d'infrastructures routières ou ferrées.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan, sans vouloir s'immiscer dans des débats locaux, estime qu'il faut, s'agissant de la réflexion sur l'opportunité d'implanter de grands équipements structurants -comme les autoroutes, mais aussi comme le TGV- se garder de tout dogmatisme.

En tout état de cause, l'environnement est une nouvelle contrainte qu'il faut intégrer. Des équipes pluridisciplinaires sont appelées à travailler sur les projets avec des spécialistes du bruit, du sous-sol, du paysage. En moyenne, sur un tronçon, l'environnement induit un coût majoré de 8 % à 10 %. Mais ce coût est aussi compensé, à terme, par un avantage pour les usagers et les riverains.

<p style="text-align: center;">PREMIÈRE PARTIE : LES ROUTES</p>

Les difficultés de financement du réseau routier méritent une analyse actualisée.

Dans le même temps, les réalisations concrètes peuvent incliner à un certain optimisme même si les obstacles sont considérables.

CHAPITRE PREMIER

Les difficultés du financement

La difficulté du financement non seulement des infrastructures, mais également de l'entretien du réseau routier n'est pas un fait nouveau en France.

L'année 1992 a -ainsi que cela a déjà été indiqué plus haut- fait cependant l'objet de la parution d'un rapport assez critique de la Cour des Comptes.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan s'est efforcée de reprendre les questions qui se posent à l'heure actuelle :

- certes, on constate un désengagement de l'État et la définition inter-modale des priorités financières est difficile ;

- certes, les péages peuvent être critiqués, mais ils sont devenus indispensables ;

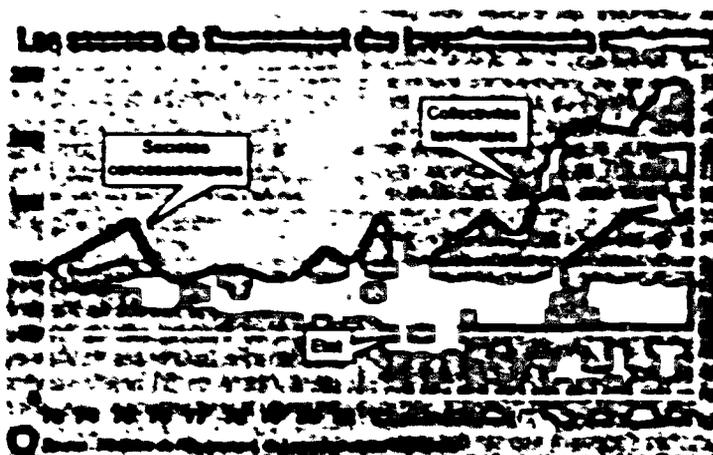
- enfin, les contrats de plan remplissent leur office.

I. LES RESPONSABILITÉS AMENUISÉES DE L'ÉTAT

A. LE DÉSENGAGEMENT DE L'ÉTAT : UN RÉSEAU ROUTIER « A DEUX VITESSES » ?

Au début des années cinquante, l'Etat finançait la presque totalité des dépenses d'investissement de la voirie nationale. Aujourd'hui, les crédits du budget de l'Etat ne représentent guère que 27,5 % de l'investissement. Les collectivités territoriales se sont, depuis 1972, peu à peu substituées à l'Etat. Elles consacrent ainsi quelque 6,2 milliards de francs au réseau classé national.

La passation des contrats de plan Etat/régions a ainsi relayé la pratique du déclassement de la voirie.



La conséquence de cette évolution est -comme l'observe la Cour des Comptes dans son rapport (1)- que : « L'Etat ne s'est pas

(1) Cour des Comptes. La politique routière et autoroutière. Evaluation de la gestion du réseau national - mai 1992, page 144.

donné les moyens de veiller à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier national dans son ensemble. La France dispose ainsi d'un réseau routier national inégalement entretenu avec d'un côté les autoroutes, de l'autre le reste du réseau. Elle néglige environ un tiers du réseau national, tant en entretien qu'en investissement, soit 9 000 kilomètres de routes qui peuvent apparaître comme de *«second ordre»*.

B. LA DÉFINITION INTER MODALE DES PRIORITÉS FINANCIÈRES : QUEL ARBITRE ?

Le rapport de la Cour des Comptes énonce, en outre, un certain nombre d'observations relatives à la difficulté, pour les pouvoirs publics français, de définir des priorités financières une fois les choix inter-modaux effectués.

Mais si les observations de la Cour tenant à la prévision et aux études paraissent pertinentes, en revanche, les propositions administratives énoncées peuvent susciter un certain scepticisme.

- Certes, il n'est pas faux de dire qu'aucune institution n'a la responsabilité de rassembler des données physiques et financières sur les différents réseaux. Le rapport évoque également la faiblesse des informations sur les trafics, pour ne pas parler du caractère non systématique des études techniques préalables. Bref, *«l'appareil d'analyse économique ne permet pas aux pouvoirs publics de disposer d'une appréciation exacte des diverses solutions possibles et d'arbitrer en connaissance de cause entre des contraintes contradictoires»*.

- Plus discutable apparaît le jugement selon lequel *«la France manque d'une grande direction générale des transports intérieurs, comme il en existe en Allemagne»*. On peut observer d'abord qu'une telle structure a, peu ou prou, existé jusqu'en 1982. La coordination était-elle alors meilleure ? Votre Rapporteur n'en a pas acquis la certitude. Enfin, la mise en concurrence administrative des services chargés des transports terrestres et des routes n'est pas forcément une mauvaise chose si l'autorité politique se met en position d'arbitrer et de trancher. Encore faut-il qu'elle le veuille.

II. LES PÉAGES : LA CRITIQUE ET LA NÉCESSITÉ

A. UN NIVEAU QUI RESTE RAISONNABLE

Même avec la récente augmentation moyenne de 3 % décidée au 1er octobre 1992, l'évolution, au cours de la décennie passée, du prix des péages autoroutiers est loin d'être défavorable aux usagers.

Les études financières prévisionnelles réalisées chaque année confirment la nécessité d'un maintien du niveau des péages autoroutiers en francs constants, pour permettre aux sociétés concessionnaires de faire face à leurs obligations et de dégager les capacités de financement nécessaires à la réalisation du schéma directeur routier national approuvé par décret du 1er avril 1992.

Cet objectif de maintien du niveau des péages a conduit à décider, au titre de l'année 1992, un réajustement tarifaire (+ 2,82 %) voisin du niveau moyen de la hausse générale des prix pour l'ensemble des sociétés concessionnaires, applicable au 1er octobre 1992.

Pour l'année 1993, les hypothèses économiques générales qui seront présentées au Comité n° 8 du Fonds de Développement économique et social retiennent une hausse moyenne des tarifs de 2,9 % applicable au 1er juillet 1993.

B. DES EXPÉDIENTS INCONTOURNABLES

Dans son rapport déjà évoqué plus haut, la Cour des Comptes (1) a émis des critiques substantielles à l'encontre de la péréquation du produit du péages.

(1) -La politique routière et autoroutière : évaluation de la gestion du réseau national - mai 1992- Journaux officiels page 144.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de ces observations, ainsi que de la réponse du ministre. Elle rappelle toutefois que la concession a permis à la France, à une époque, de combler son retard en matière d'équipement autoroutier.

Par ailleurs, sans méconnaître le bien-fondé de certaines des observations de la Haute juridiction, votre Commission des Affaires économiques et du Plan voit mal comment pourrait être assuré, autrement que par des péages, l'entretien voire la construction des autoroutes, des lors que l'Etat s'est aussi décidément et durablement désengagé de ses responsabilités en ce domaine.

Comment renoncer au péage sans augmenter l'impôt ? Renoncer au péage, n'est-ce pas faire supporter au contribuable et non plus à l'usager la charge de l'entretien et de la construction des autoroutes ? Voilà des questions incontournables.

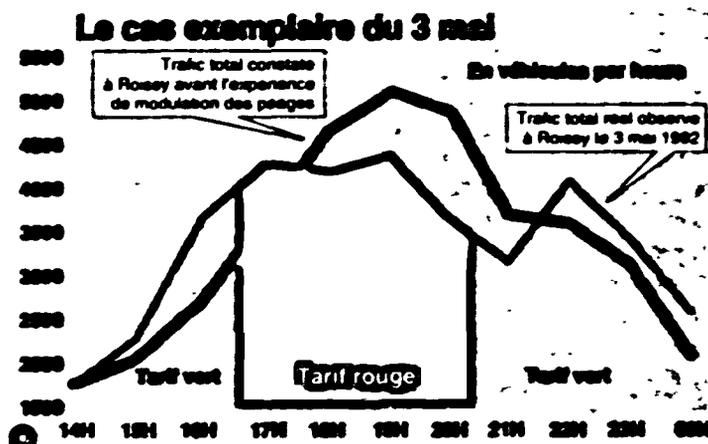
C. LA MODULATION DES PÉAGES : UNE EXPÉRIENCE SIGNIFICATIVE

La Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) a lancé, le 26 avril 1992, une expérience de prix différenciés sur une portion de l'autoroute A1 (Paris-Lille). Prévue jusqu'à la mi-novembre et applicable uniquement les dimanches, elle consiste à moduler les tarifs du péage en fonction de l'heure.

Cette initiative, dont le coût pour la SANEF, devrait être de 30 000 à 100 000 francs par week-end, a été lancée pour désengager les abords de Paris les fins de semaine et favoriser des économies d'énergie, ainsi qu'une réduction de la pollution.

En tout état de cause, le ministère assure que la modulation n'est pas une augmentation déguisée des tarifs. Ceux-ci ont été fixés sous le contrôle de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes ; il n'en résulte, pour la société concessionnaire, aucune augmentation des recettes de péages à trafic constant.

Au terme de quatre mois d'expérimentation, la modulation apparaissait, pour les responsables de la SANEF, comme un succès, ainsi que le montre le schéma ci-dessous :



Selon les informations fournies à votre Rapporteur, cette expérimentation sera poursuivie et, éventuellement, étendue. Il est souhaitable qu'elle soit accompagnée d'une information suffisante des usagers.

III. UNE PÉRÉQUATION QUI FONCTIONNE MALGRÉ SES DÉFAUTS

A. AUTOROUTES DE FRANCE

Sans méconnaître les observations de la Cour des Comptes et sous bénéfice d'inventaire, il faut admettre que le système de péréquation des péages fonctionne.

SOCIÉTÉS	RÉSULTATS DÉFINITIF 1990	EXCÉDENTS DE PÉRÉQUATION	
		en millions	
ACORA	14		11 098 133 00
AREVA	63		62 776 841 00
ASF	1051	1 051 667 000 93	
ESCOLA	60	60 417 113 32	
SANEF	278	278 072 154 17	
SAPN	274	0 00	0 00
SAPRR	411	12 870 202 48	
SETRF	0		9 211 670 48
SIMB	176	0 00	0 00
TOTAL	2164	1 422 715 840 93	85 098 625 48
EXCÉDENT D'ADP		1 336 717 215 45	

Source : Rapport sur l'activité d'A D F. - 1991.

Au total, les résultats des six sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes à péage, de la société du Tunnel du Mont-Blanc et de la société du Tunnel routier du Fréjus pour l'année 1990, ont permis de dégager au titre de la péréquation annuelle de 1991 un excédent de 1 336 millions de francs.

Cette situation positive, due notamment à une croissance régulière du trafic autoroutier, a permis à A.D.F. d'effectuer des avances aux trois sociétés déficitaires.

Elle lui a permis également de poursuivre le remboursement de sa dette envers l'Etat dans des proportions significatives conformément aux décrets des 22 décembre 1989 et 27 décembre 1991.

Les résultats de trésorerie des sociétés au titre de l'exercice 1991 qui feront l'objet de la péréquation d'A.D.F. en 1992

font apparaître un solde global positif de 546 millions de francs après couverture de 274 millions de déficits limités à quatre sociétés.

Cet excédent devrait permettre à A.D.F. de poursuivre le remboursement des avances dues à l'Etat.

B LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES

Les tableaux ci-après témoignent de l'activité croissante de la CNA puisque le volume d'emprunts est passé de 9 040 millions de francs en 1990 à 10 047 millions de francs en 1991. Cette progression traduit le maintien d'un rythme soutenu des investissements autoroutiers, confirmé d'ailleurs par le nouveau schéma directeur routier national approuvé par décret du 1er avril 1992. Le programme prévoit l'adjonction de 904 kilomètres d'autoroutes supplémentaires par rapport au précédent schéma.

(en millions de francs)

ANNÉES	ÉMISSIONS AUTORISÉES	ÉMISSIONS RÉALISÉES	DONT		ENCOURS AU 31 DÉCEMBRE (1)
			Marchés domestiques	Marchés étrangers	
1987	7 230	7 230	5 500	1 730	35 907
1988	7 120	7 120	5 000	2 120	41 526
1989	8 596	8 596	7 149	1 447	48 693
1990	9 040	9 040	5 300	3 740	55 614
1991	10 047	10 047	4 800	5 247	63 557
1992	10 410 (p)	6 580 *	4 000 *	2 580 *	Non disponible

(1) Sur la base du taux de change à la date d'émission pour ce qui concerne les emprunts en devises.

* Au 30 juillet 1992.

(p) : Prévisionnel.

En valeur au cours des différentes devises au 31 décembre 1991, l'encours d'emprunts étrangers s'établit à 22 137 millions de francs représentant 34,8 % de l'encours total (contre 31,6 % au 31 décembre 1990).

Il est ainsi réparti :

	(En pourcentage)
- Deutsche Mark	8,7
- Dollars américains	0,3
- Francs suisses	4,8
- Florins hollandais	3,1
- Euro Francs	45,7
- Yens	0,2
- Livres sterling	3,2
- Dollars Canadiens	2,4
- Ecus	29,7
- Francs belges	1,9
	100

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le regret qu'il soit impossible -en l'absence de toute connaissance sur le volume d'émissions nouvelles qui pourrait être autorisé par le prochain conseil de direction du Fonds de Développement économique et social (F.D.E.S)- d'apprécier les perspectives d'activité de la CNA pour 1993.

IV. LES CONTRATS DE PLAN ETAT-RÉGIONS : VERS LE TERME

L'an passé, votre Commission des Affaires économiques et du Plan émettait *de vives inquiétudes concernant le respect de ses engagements par l'Etat* - (1) s'agissant des réalisations routières visées par les contrats de plan.

(1) Cf. avis n° 94 - Tome XII - Routes et voies navigables - (Senat 1991-1992), page 18.

Le développement qui suit concernant les perspectives 1993 s'agissant des liaisons assurant la continuité du réseau routier (LACRA) permet d'apprécier leur contenu effectif.

Le tableau ci-dessous présente les crédits affectés en 1989, 1990 et 1991, ainsi que les dotations de l'Etat réservées en 1992 pour les contrats Etat-région. Par ailleurs, ce tableau rappelle l'engagement de l'Etat, ainsi que le taux d'avancement prévisionnel à la fin 1992.

VOLETS ROUTIERS DES CONTRATS DE PLAN ETAT-REGIONS 1989-1993

MISE EN PLACE DE CREDITS 1992 ET TAUX DE REALISATION FIN 1992
(y compris les A.P. Etat du Plan de soutien du 12 mars 1992)

en MF d'A.P. Etat valeur 1989

REGIONS contrat "de base"	Engagements (1989-1993)	Crédits affectés 1989	Crédits affectés 1990	Crédits affectés 1991	Crédits affectés 1992	Total prévision. el à fin 1992	% de réalisation fin 1992
Alsace	850	129,8	156,6	138,9	158,5	583,8	68,7
Aquitaine	884,2	119,5	127,4	169,1	198,3	614,3	69,5
Auvergne	650	78,8	125,3	135	104,5	443,6	68,3
Bourgogne	550	59,6	114,4	71,8	132,9	378,7	68,9
Bretagne	2 100	361,2	436,3	255,3	473,9	1 526,7	72,7
Centre	600	94	91	105,1	121,2	411,3	68,5
Champagne-Ardenne	750	61,1	132,1	128,9	183	505,1	67,3
Corse	385	60	77	82	86	305	79,2
Franche-Comté	550	50,6	135,5	91,5	104,2	381,8	69,4
Ile-de-France	2 712 (1)	515,1	544,7	480,5	417,8	1 958,1	72,2
Languedoc-Roussillon	800	108,1	144,4	137,7	149,7	539,9	67,5
Limousin	440	60,6	77,2	85,7	75,9	299,4	68
Lorraine	1 108,2 (3)	190,2	170,7	178,4	225,6	764,9	69
Midi-Pyrénées	1 500	221,3	264,4	258,2	283,9	1 027,8	68,5
Nord-Pas-de-Calais	1 065	171,1	220,8	175,8	192,5	760,2	71,4
Basse-Normandie	675	97,4	113,1	113,0	139,7	463,2	68,6
Haute-Normandie	410	69,3	56,1	65,2	97,1	287,7	70,2
Pays-de-la-Loire	740	98	129,6	126,1	161,9	515,6	69,7
Picardie	575	87	94,3	95,7	129,7	406,7	70,7
Poitou-Charentes	725	85,6	132,3	120,5	158,1	496,8	68,5
PACA	900	140	169,8	157,1	166,5	633,4	70,4
Rhône-Alpes	1 300	248,5	243,0	238,3	202,6	932,4	71,7
TOTAL	20 269,4	3 107,1	3 756	3 409,8	3 963,5	14 236,4	70,24
Volet TRANSMANCHE	2 314	729,2	658,1	421,5	293,1	2 101,9	90,8
Programme TARENTEISE	583	319	243,7	70,3	-	583	100
TOTAUX	23 166,4	4 155,3	4 657,8	3 851,6	4 256,6	16 921,3	73

(1) hors : 175 MF villes nouvelles, 205 MF SIRIUS (DSCR), 108 MF de l'avenant du 4 Juillet 1990, et hors "compte d'affectation spéciale" (C.A.S.), décidé en 1989 en faveur de l'accélération de la grande rocade A.86 (600 MF Etat + 900 MF) Région pour la période 1990-1993.

Bilan du C.A.S. : affectés 1990 : 150 MF, 1991 : 167,1 MF
prévisions 1992 : 150 MF

(2) y compris 120 MF dans le protocole particulier et 40,2 MF de l'avenant du 30 décembre 1991

(3) y compris 108,2 MF de substitution du FEDER par l'Etat, conformément aux décisions du CIAT du 10 février 1989.

CHAPITRE II

Les réalisations : réussites et difficultés

Après avoir évoqué le nouveau schéma directeur routier national, il paraît éclairant, pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, de dresser un bilan 1992 et des perspectives 1993 s'agissant des réalisations (mise en service, lancement de travaux, programmation et plans spéciaux) pour les autoroutes concédées, les liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier (LACRA) et les grandes liaisons d'aménagement du territoire (GIAT).

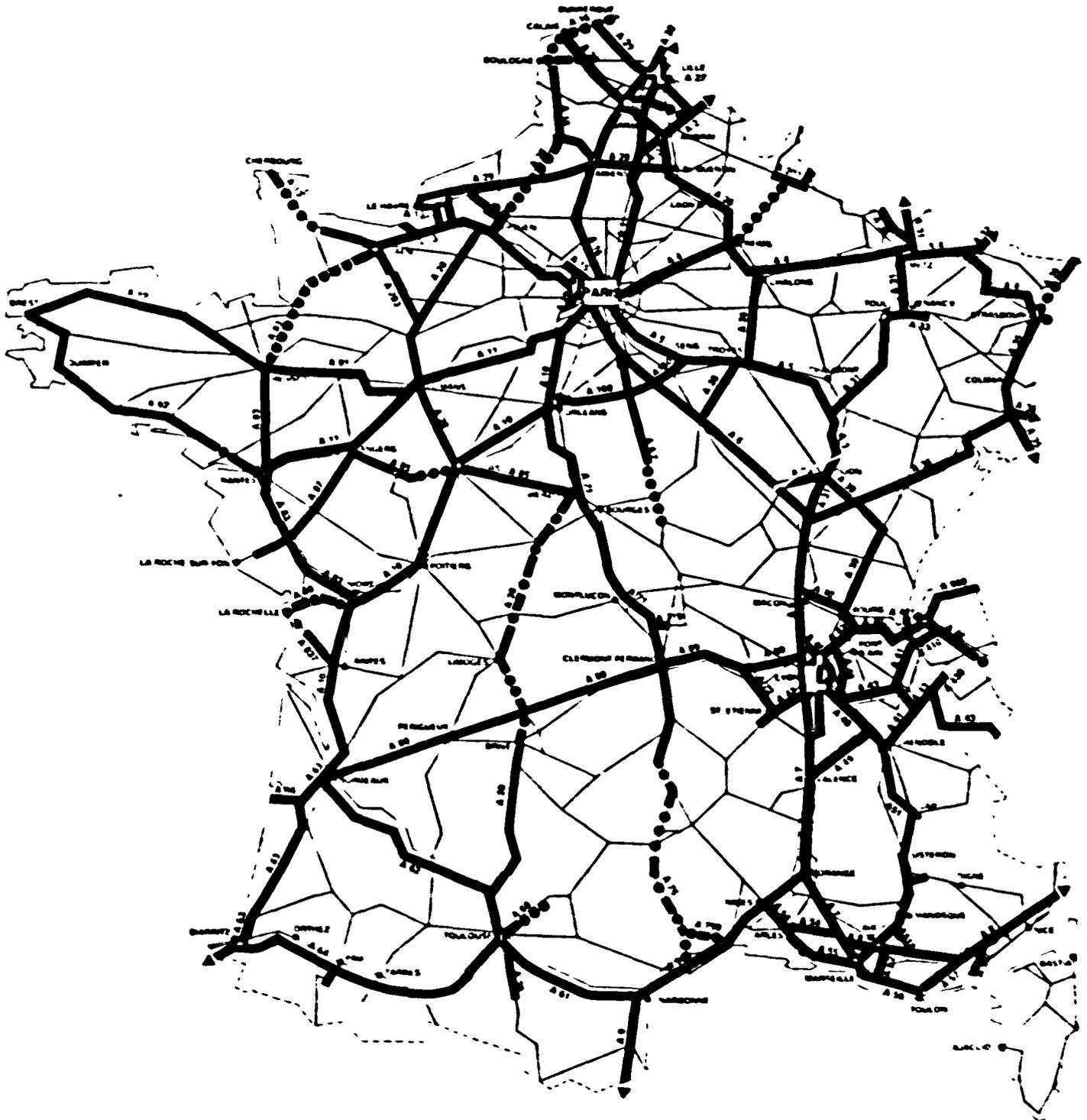
I. LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL.

Au 1er janvier 1992, le réseau autoroutier national totalisait 6 290 kilomètres d'autoroutes de liaison, concédées à 91 % et 1 150 kilomètres de voies rapides urbaines autoroutières.

Le décret n° 92-379 du 1er avril 1992 qui a approuvé le nouveau schéma directeur routier national a ajouté 904 kilomètres d'autoroutes concédées supplémentaires. L'objectif est d'assurer le lancement en quinze ans de la totalité du programme.

Le trafic prévisible sur ces nouvelles liaisons devrait permettre de couvrir une partie des charges financières des emprunts exigés pour leur construction. Le solde sera financé par les excédents dégagés par l'exploitation des sections autoroutières déjà amorties.

RÉSEAU AUTOROUTIER AU 1^{er} JANVIER 1992



I - LIAISONS EN SERVICE :

- Autoroutes en service au 1^{er} janvier 1992 : 6 292 km, dont 5 729 km concédés
- Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier au 1^{er} janvier 1992 : 1 416 km

II - AUTOROUTES EN TRAVAIL AU 1^{er} JANVIER 1992 : 540 km

III - AUTRES AUTOROUTES PREVUES AU SCHEMA DIRECTEUR : 2 776 km

IV - LIAISONS ASSURANT LA CONTINUTE DU RESEAU AUTOROUTIER EN COURS D'AMENAGEMENT PROGRESSIF : 1 096 km



* 1400 km d'autoroutes urbaines.

Notes Conformément au Schéma Directeur Routier National, approuvé par le Comité Interministériel du 5 novembre 1988.

Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace

Le 1^{er} Janvier 1992

II. LES PERSPECTIVES POUR 1993

A. LES AUTOROUTES CONCEDEES

En 1993, il est prévu de mettre en service les sections d'autoroutes suivantes (1) :

- Région Rhône Alpes .

A 46 Sud Ternay Saint Priest (21 kilomètres)

Cette section constitue le «*bouclage*» du contournement Est de Lyon

Région Midi Pyrénées .

A 68 Toulouse Montastruc (13 kilomètres)

Cette section constitue l'amorce de la liaison autoroutière Joublant la R N 88 en direction d'Albi

Région Ile de France et Bourgogne

A 5 Melun (RN 36) Sens (62 kilomètres)

Cette première section de l'autoroute A 5 Melun Langres constitue un maillon du nouvel itinéraire de grande capacité entre la région parisienne et l'Est de la France via Troyes et Chaumont, constituant par ailleurs un itinéraire alternatif à l'autoroute A 6

B. LES LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RESEAU AUTOROUTIER (LACRA)

● Dans le cadre des plans spéciaux .

Plan routier transmanche .

(1) base de référence : programme d'investissement 1992

. RN 1 . route nouvelle entre Courghain et la limite du Pas de-Calais Longueur 13 kilometres Coût : 638 millions de francs

. RN 1 . voie nouvelle entre la rocade urbaine Sud de Dunkerque et la frontiere belge Longueur : 13 kilometres - Coût : 458 millions de francs

. RN 1 . deviation de Coquelles Longueur : 6 kilometres Coût . 121 millions de francs

. RN 1 . route nouvelle Marck Gravelines Longueur : 12 kilometres - Coût 370 millions de francs

. rocade urbaine Sud de Dunkerque Longueur 4 kilometres - Coût 75 millions de francs

Programme specifique d'aménagement de l'autoroute A 20

. RN 20 . deviation de Fay Boisremont Longueur . 17 kilometres Coût 131 millions de francs

. RN 20 . deviation de Saint Hilaire Longueur 5 kilometres Coût 103 millions de francs

. RN 20 . aménagement entre Magnac Bourg et Masseret Longueur 17 kilometres Coût . 360 millions de francs

Programme specifique d'aménagement de l'autoroute A 75

. RN 9 . section Pirou La Garde (viaduc de Garabit) Longueur : 7 kilometres Coût 170 millions de francs

• Dans le cadre des contrats Etat regions .

Liaison Douai Valenciennes .

. RN 455 . deviation urbaine de Pecquencourt Somain Longueur . 9 kilometres . Coût 210 millions de francs

Liaison Caen Cherbourg

. RN 13 . doublement de la deviation de Sainte Mere Eglise et Fauville Longueur 3 kilometres Cout 66 millions de francs

Liaison Caen Alençon

. RN 158 : deviation de Falaise Longueur . 5 kilometres - Coût : 80 kilometres

Liaison : Brest Nantes

. RN 165 : pénétrante Sud de Brest (section Palaren Elorn)
Longueur : 3 kilomètres Coût : 178 millions de francs.

- Liaison Reims-Charleville Mézières :

. RN 51 : déviation de Saint Ponce et Bouzicourt Longueur :
6 kilomètres Coût : 142 millions de francs.

. RN 51 : creneau Sud de Reims. Longueur : 2 kilomètres - Coût :
43 millions de francs

. RN 51 : déviation de Tagnon et créneau de la Servelle.
Longueur : 6,5 kilomètres Coût : 82 millions de francs.

. RN 51 : déviation d'Isle sur Suippe Longueur : 4 kilomètres -
Coût : 68 millions de francs

- Liaison Mulhouse frontière allemande (future A 35) :

. Doublement de la RD 300 entre la RD 4 et la RD 52.
Longueur : 8 kilomètres - Coût : 133 millions de francs

- Liaison Besançon frontière suisse :

. RN 7 : déviation de Vellefaux Longueur : 2 kilomètres - Coût :
38 millions de francs

C. LES GRANDES LIAISONS D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (GLAT)

Liaison Valenciennes Maubeuge :

. RN 49 : aménagement à 2 x 2 voies de Bavay La Longueville.
Longueur : 3,5 kilomètres Coût : 95 millions de francs

Liaison Rennes Lorient .

. RN 24 : aménagement à 2 x 2 voies entre Maigris et Coët Meun
Longueur : 8,5 kilomètres Coût : 97 millions de francs

Liaison Rennes Saint Malo .

. RN 137 : déviation de Pleugenec Saint Domineuc. Longueur :
10 kilomètres - Coût : 146 millions de francs

. RN 137 . aménagement à 2 × 2 voies à la Mézière-Ilédé.
Longueur 10 kilomètres - Coût : 195 millions de francs.

- Liaison Poitiers Angoulême-Limoges :

. RN 10 : doublement de la déviation d'Angoulême. Longueur :
9 kilomètres - Coût : 32 millions de francs.

- Route Centre Europe Atlantique :

. RN 145 . aménagement entre Trois-et-Demi et le Mouchetard.
Longueur : 8 kilomètres - Coût : 84 millions de francs

. RN 145 . aménagement entre Saint-Maurice et Bridiers.
Longueur : 8 kilomètres - Coût : 112 millions de francs.

. RN 79 : contournement Sud de Mâcon. Longueur : 6 kilomètres -
Coût : 230 millions de francs

- Liaison Toulouse Lyon :

. RN 88 rocade d'Albi (section Nord) Longueur : 1 kilomètre -
Coût 23 millions de francs.

- Liaison Paris Nancy :

. RN 4 . créneau à 2 × 2 voies à Sommessous Longueur :
3 kilomètres - Coût : 30 millions de francs.

- Liaison Nancy Selestat :

. RN 59 : liaison la Pécherie - Saint-Dié. Longueur : 2 kilomètres -
Coût : 40 millions de francs.

. RN 59 créneau du Petit Robinson. Longueur : 3 kilomètres -
Coût : 41 millions de francs.

III. EXEMPLES CONCRETS DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

Il a paru éclairant à votre Rapporteur d'illustrer l'énumération qui précède par des analyses un peu plus détaillées qui témoignent bien de la difficulté d'implanter de nouvelles infrastructures routières.

On trouvera donc ci-dessous un panorama de la réalisation en cours des autoroutes en Ile-de-France, puis un point sur la desserte de l'inter-région Nord-Picardie, ainsi qu'une réflexion sur les relations entre les autoroutes et le désenclavement de l'espace rural.

A LES AUTOROUTES EN RÉGION ILE-DE-FRANCE

Le développement des infrastructures de transport, notamment en matière autoroutière, doit être une évidente priorité de l'Etat en région d'Ile-de-France où la circulation s'accroît de quelque 3 % l'an, alors même que le nouveau schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAURIF) va être rendu public et que deux projets (périphérique souterrain et desserte souterraine de Roissy-Charles de Gaulle) ont été proposés.

Les réalisations en cours se heurtent toutefois à des obstacles.

● A 16

La réalisation de l'autoroute A 16 est destinée à améliorer la desserte de l'inter-région Nord-Picardie à partir de la rocade A 86. Cet axe assurera également l'accueil du trafic en provenance du tunnel sous la Manche.

Les travaux de la section l'Ile Adam-Amiens ont été lancés en 1991 pour une mise en service en 1994.

L'arrêt des dispositions à retenir pour la section comprise entre l'Ile Adam et l'autoroute A 86 a fait, à la demande du ministre de l'Equipement, du Logement et des Transports l'objet d'une réflexion complémentaire, en termes d'aménagement urbain, l'objectif étant de prendre une décision sur un projet global et cohérent en 1992.

● A 86

Lancée il y a plus de trente ans, l'autoroute A 86, rebaptisée parfois «*périphérique d'Ile-de-France*», est vouée à permettre au trafic d'éviter le boulevard périphérique parisien. Son achèvement est impératif.

Le «bouclage» à l'Ouest

En 1997, Rueil Malmaison devrait être relié à Nanterre.

Le choix du tracé de l'A 86-Ouest et des deux tunnels qui doivent assurer, en 1998, la continuité des 78 kilomètres de l'anneau routier situé à quelque 6 à 7 kilomètres de Paris a été confirmé par le ministre de l'Équipement, du Logement et des Transports, le 3 août 1992.

On se souvient des nombreux retards qu'a connus ce projet dont les atteintes à l'environnement avaient suscité de vives critiques.

Les deux tunnels, qui auront une dizaine de mètres de diamètre, seront forés jusqu'à 80 mètres de profondeur. Les tracés au départ de Rueil-Malmaison desservent, l'un, le pont Colbert à Versailles et l'autre le triangle de Rocquencourt.

Cet équipement, dont le promoteur est la société COFIROUTE, sera accessible moyennant un péage.

Les tarifs envisagés par COFIROUTE pour rentabiliser ce tronçon souterrain de l'A 86 (à financement exclusivement privé) sont de l'ordre de 25 à 30 francs pour les 10 kilomètres de tunnel véhicules légers où un trafic moyen de 5 400 voitures/heure est prévu.

Le «bouclage» Nord-Est

En septembre 1992, sera achevée la jonction sur 5 kilomètres entre le carrefour Pleyel (Seine-Saint-Denis) et l'autoroute A 1.

En 1994, est prévue la traversée de Fresnes (Val-de-Marne) et d'Antony (Hauts-de-Seine), puis en 1996, l'achèvement complet du passage en Seine-Saint-Denis.

Les travaux de la section semi-enterrée La Courneuve-Bondy ont été suspendus le 1er septembre 1992, à la demande du ministre de l'Équipement, afin de mener une action de concertation avec les élus locaux et les riverains.

La traversée de Drancy ne fait pas non plus l'unanimité.

Mais le surcoût entraîné par l'éventuelle réalisation d'une couverture de l'autoroute à hauteur de Bobigny et de Drancy est respectivement évalué à 200 et 700 millions de francs pour 3,5 kilomètres d'autoroute. En outre, la modification du projet entraînerait un retard de trois ans pour la mise en service de l'autoroute.

● A 14

L'autoroute A 14 doit relier la Défense à Orgeval. Le tribunal administratif de Versailles a ordonné, le 5 août 1992, le sursis à exécution des travaux conduits par la SAPN à proximité de la terrasse de Saint-Germain-en-Laye. Cette décision faisait suite à la plainte qui a été déposée par le maire de Saint-Germain-en-Laye et ne porte, au demeurant, que sur une portion de 500 mètres.

La SAPN doit déposer, prochainement, auprès de la préfecture, un nouveau dossier intégrant les améliorations déjà entérinées par le ministre de l'Équipement aux abords du site, améliorations qui n'étaient pas contenues dans les documents soumis au tribunal administratif. Au vu de ce dossier, il appartiendra au préfet des Yvelines d'accorder une nouvelle autorisation de travaux. Toutefois, les travaux se poursuivent sur le reste du chantier

● A 88 ou A 184

La traversée de la future autoroute A 88, la quatrième rocade aux frontières de la région, -baptisée pour l'occasion «A 184»- dans les départements du Val d'Oise et des Yvelines, dont l'emprise est mentionnée depuis plus d'un quart de siècle dans les plans successifs et dans les plans d'occupations des sols des diverses communes potentiellement traversées, soulève des difficultés.

L'idée était initialement de relier la ville nouvelle de Cergy-Pontoise à l'autoroute A 13 à hauteur d'Orgeval. La réalisation de cet équipement avait même été déclarée urgence en 1989 par le Premier ministre d'alors.

Un tronçon à péage (Neuville/Orgeval) a été concédé à la société «*Villexpress*».

Toute la question, pour les opposants au projet, est de savoir si cette autoroute est une rocade régionale ou si elle a vocation à faciliter un trafic international en direction d'un futur grand port autonome

● Le projet «*MUSE*»

Présenté au public le 8 juillet 1992, le projet de «*maille urbaine souterraine express*» (MUSE), développé par le conseil général des Hauts-de-Seine, a pour objet la création d'un réseau de tunnels dans lesquels circuleraient non seulement des voitures individuelles, mais également des transports en commun (dont la catégorie n'est pas actuellement précisée).

Estimé à 27 milliards de francs, ce projet d'investissement se veut cohérent avec le projet de rocade de transports en commun de la région «*ICARE*» et avec le projet de doublement du boulevard périphérique dans sa partie Sud autour de Paris.

La première tranche de travaux à l'horizon 1999 (soit 10 milliards de francs) pourrait être financée pour un quart par le département des Hauts-de-Seine.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le vœu que, sous réserve de son intégration cohérente dans le schéma directeur de la région d'Ile-de-France, ce projet soit examiné très attentivement.

● Le programme «*SIRIUS*»

L'évolution du maillage du réseau routier en Ile-de-France fait apparaître des réserves de capacité qui peuvent être exploitées à condition d'avoir une connaissance en temps réel des flux de trafic et de pouvoir transmettre aux usagers des indications leur permettant d'apprécier le meilleur itinéraire.

Tels sont les objectifs du programme «*SIRIUS*».

Ce programme a fait l'objet d'un avant-projet approuvé par décision ministérielle du 4 août 1989. La mise en oeuvre a été inscrite au contrat de plan Etat-région, sur la période 1989-1992, pour un montant de 410 millions de francs pour le secteur compris entre les autoroutes A 1 et A 6. Sur cette zone, l'ensemble des équipements de

recueil de données, de traitement informatique et d'informations dynamiques des usagers est installé et opérationnel.

Au total, sur la durée du contrat de plan, l'Etat et la région ont consacré 205 millions de francs chacun à cet objectif.

B. LA DESSERTE DE L'INTER RÉGION NORD-PICARDIE

Depuis le comité interministériel de l'aménagement du territoire du 17 novembre 1988 et singulièrement depuis les récentes élections régionales, la desserte de la région Nord-Picardie fait l'objet de débats très vifs au niveau local, où l'équilibre entre le développement économique, la recherche du plein emploi et la protection du cadre de vie semble particulièrement difficile à trouver.

Deux problèmes doivent, en tout état de cause, être résolus :

- d'une part, l'autoroute Lille-Paris actuellement en service est pratiquement saturée, notamment le dimanche en fin de soirée. Un doublement de l'axe apparaît donc majoritairement souhaité ;

- d'autre part, l'achèvement du *-lien fixe-* (tunnel) trans-Manche implique l'existence d'un débouché autoroutier vers le Sud.

Mais deux questions se posent dans cette perspective :

- quel tracé emprunteront ces nouvelles dessertes routières, en particulier à hauteur d'Amiens, de Boulogne-sur-Mer et dans la périphérie de Lille, alors même que les travaux de l'autoroute A 16 ont commencé entre l'Ile Adam et Amiens ?

- faut-il les implanter sous la forme d'autoroutes ou de voies rapides ?

Des *-aménagements de capacité-* étaient, en effet, prévus sur la RN 1 entre Boulogne-sur-Mer et Amiens, et, par ailleurs, entre Abbeville et Rouen.

Le ministère de l'Équipement a, dans cette affaire, une attitude que l'on peut qualifier de non symétrique. Il a, en effet, signé, en juillet dernier, la déclaration d'utilité publique de la section Amiens/Boulogne-sur-Mer de la future autoroute A 16 (1). Il a, en revanche, indiqué, s'agissant du projet A 1 bis, qu'il allait «engager une étude sur le corridor nord qui articule tous les moyens de transport (route, fer et voie d'eau)» sans préciser le calendrier de la concertation. Un rapport d'étape de cette étude est, en principe, prévu «pour la fin de 1992» (2)

Bien entendu, votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne saurait entrer dans un débat largement local. Toutefois, elle émet le vœu que les hésitations que l'on peut constater depuis plusieurs mois ne conduisent pas à un gâchis de fonds publics dont, en définitive, les contribuables feraient les frais.

C. AUTOROUTES ET AMENAGEMENT RURAL : LES ILLUSIONS DU DÉSENCLAVEMENT

L'année 1992 a été marquée par la convergence des critiques, évoquées plus haut, de la Cour des Comptes (3) et du courant observations écologiste en ce qui concerne l'efficacité des autoroutes en matière de désenclavement.

Que la liaison routière facilite le désenclavement, ne fait aucun doute, mais que faut-il préférer : l'autoroute ou la voie «rapide» à deux fois deux voies ?

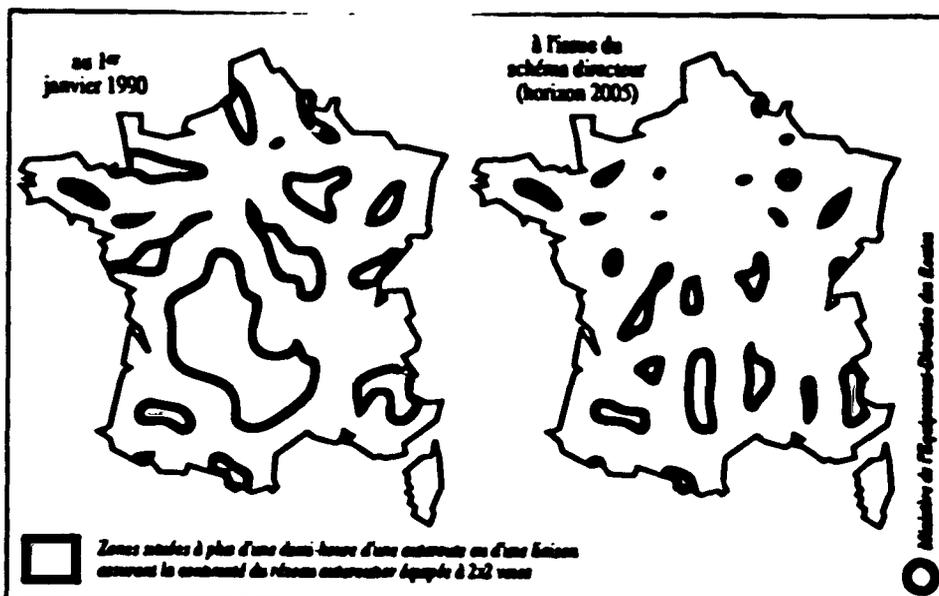
Pour les uns, l'autoroute contribue à désorganiser le tissu commercial et culturel des régions fragiles en élargissant la zone de concurrence de l'hypermarché face au commerce rural, du cinéma et des «fast food» de la ville, face aux animations locales.

Pour d'autres, l'objectif est de faire en sorte que personne, en France, ne soit, à l'horizon 2000, à plus de 20 à 30 minutes d'une autoroute.

(1) Cf. décret du 22 juillet 1992 - J.O. L. et D. du 24 juillet 1992, p. 9989-9990.

(2) Cf. J.O. Assemblée nationale - 5 octobre 1992, p. 4617

(3) Rapport au Président de la République - mai 1992



La vérité est hélas que, dans certains cas, on opte pour une solution ou une autre pour des motifs strictement financiers, sans considérer prioritairement l'objectif d'aménagement.

Ainsi, s'agissant de l'aménagement possible de la RN 89, la Direction des Routes confiait (1) :

«L'état ne peut pas prendre en charge sur son budget l'ensemble des autoroutes. Nous avons dû faire des choix et abandonner, par exemple, l'aménagement de la RN 89 en 2 x 2 voies pour laisser la liaison à un concessionnaire». Donc à une autoroute. La Direction des Routes refute les arguments en faveur des nationales 2 x 2 voies. «Cela coûte aussi cher qu'une autoroute (2). Il faut multiplier les contournements de villages, créer des voies de dégagement pour les agriculteurs.»

On ne saurait être plus clair. Mais quel est l'intérêt, pour les ruraux, de voir passer les autoroutes sur leur territoire et d'être obligés de faire un détour de plus de 20 kilomètres pour prendre ladite autoroute ?

(1) *Le Figaro* - 21 mai 1992 - Cahier saumon, p. XI.

(2) Cette affirmation vient contredire celle d'autres experts selon lesquels une autoroute coûte de 25 % à 30 % plus cher au kilomètre qu'une voie express à deux fois deux voies.

L'attention de votre Commission des Affaires économiques et du Plan a ainsi été attirée sur le projet de *«bretelle autoroutière»* susceptible de relier la future autoroute A 89 Bordeaux-Périgueux qui empruntera la vallée de l'Ile, à hauteur de Mussidan, et la ville de Bergerac. Soutenu un temps par le conseil général de la Dordogne -alors même que, par ailleurs, un projet plus séduisant d'axe Périgueux-Bergerac-Agen-Espagne était défendu par l'association *«Euro-Sud RN 21»*-, le projet de *«Bretelle»* a provoqué, au début de 1992, un véritable tollé parmi les habitants du pays Bergeracois au point qu'une pétition réunissant des centaines de signatures a été adressée au Sénat. Il y a là matière à réflexion.

<p style="text-align: center;">DEUXIÈME PARTIE : LES TRANSPORTS ROUTIERS</p>
--

L'année 1992 n'a pas été excellente pour le climat social ni pour l'image de marque du secteur des transports routiers.

Deux remarques principales méritent d'être faites à cet égard :

- d'une part, le transport routier de marchandises est un secteur actif mais fragile ;

- d'autre part, l'action gouvernementale en matière de sécurité routière a connu un succès inégal.

CHAPITRE PREMIER

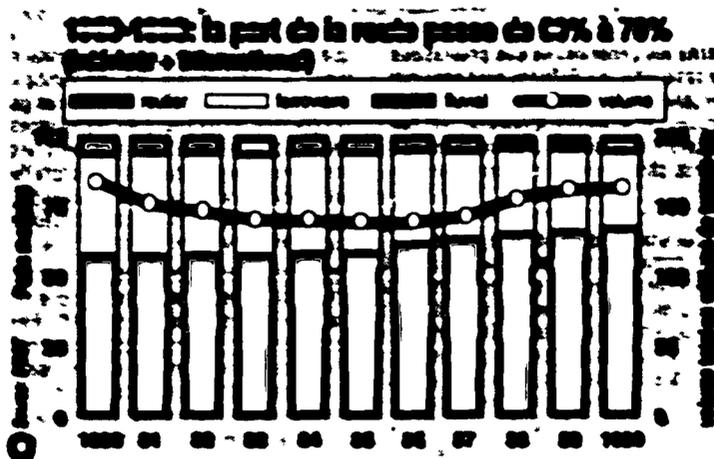
Un secteur actif mais fragile

Si l'activité des transports routiers de marchandises a connu une vive croissance jusqu'en 1991 (+ 2,7 % selon l'INSEE), le secteur est affecté par diverses difficultés à savoir les problèmes de la sous-traitance, la nécessaire amélioration des conditions de travail et enfin, la lente progression du transport combiné.

Le transport routier de marchandises représentait, en 1991, selon l'INSEE, une valeur de 125,2 milliards de francs.

I. LE POIDS DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Le transport routier assure aujourd'hui 70 % à 72 % de la circulation des marchandises, exprimée en tonnes kilomètres, contre 20 % pour le rail et 10 % pour la voie d'eau. En 1970, ces proportions étaient -il convient de le rappeler- respectivement de 55 %, 31 % et 14 %.



Le dynamisme des entreprises, la souplesse d'emploi du camion qui limite au minimum les ruptures de charge, la nécessité de l'approvisionnement quotidien dans un contexte de flux tendus expliquent ce succès.

Le transport routier de marchandises regroupe, en France, 250 000 personnes et 33 000 entreprises dont 500 comptent plus de 100 employés et 15 000 comptent moins de dix salariés. C'est donc un secteur d'activité très morcelé et en forte création (+ 10 000 sociétés en 5 ans).

Certes, le taux de croissance des effectifs salariés du transport (+ 0,8 %) reste supérieur à celui observé dans l'ensemble de l'économie (+ 0,5 %), mais il a été divisé par deux de 1990 à 1991. Une conséquence directe de la forte augmentation du nombre des défaillances d'entreprises et de la réduction des emplois dans les grandes entreprises nationales. Or, à partir de la fin de cette année, plusieurs milliers d'emplois vont disparaître chez les commissionnaires de transport du fait de la suppression des frontières intracommunautaires.

Il reste que les tarifs des transports routiers ont fléchi de 100 à 85 en indice entre juillet 1986 -époque de la libération des tarifs- et juillet 1991, ce qui est préoccupant compte tenu du coût des véhicules et de leur entretien. Selon certains experts 25 % des prix se situeraient aujourd'hui sous le seuil de rentabilité.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan observe que, dans son rapport sur l'année 1991, le Conseil national des Transports affirme que les difficultés du transport routier de marchandises ne pourront être éliminées *« sans un relèvement des prix anormalement bas »*, au prix d'une revalorisation de la tarification de référence si l'on ne veut pas être contraint d'user de la voie législative.

Un projet de loi (1) a été déposé devant le Parlement dans le but de sanctionner, au regard du droit de la concurrence, la conclusion de contrats de transport entre professionnels à des prix insuffisants pour couvrir les coûts occasionnés par le respect des obligations légales en matière sociale et en matière de sécurité

Ce projet sera examiné avec la plus grande attention par votre Commission qui estime toutefois que l'essentiel consisterait à favoriser une modernisation des méthodes de travail en permettant aux transporteurs routiers d'accéder à l'informatique, aux techniques de pointe de localisation des véhicules, à l'installation de télécopieurs dans les camions. Elle suggère de favoriser les incitations à multiplier les services offerts aux clients (entreposage, gestion des stocks, emballage, contrôle des marchandises).

(1) *Projet de loi n° 2929 (AN 1992-1993) relatif aux relations entre transporteurs routiers de marchandises, donneurs d'ordres et sous-traitants*

II. LA NÉCESSAIRE AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL DES CHAUFFEURS

S'il paraît un peu excessif de qualifier les routiers de *serfs d'aujourd'hui*, comme n'a pas hésité à le faire le Chef de État, il ne paraît pas moins urgent d'améliorer les conditions de travail dans cette profession.

Selon les organismes de retraites complémentaires, le temps de travail mensuel d'un chauffeur routier peut atteindre 240 heures pour un salaire brut de 8 000 à 10 000 francs par mois. 7 015 infractions au temps de travail et de repos ont ainsi été relevées en 1991.

Un tel rapport est évidemment difficilement acceptable même si la concurrence l'explique.

Dans cette perspective, le relevé tripartite de conclusions établi dans la nuit du 6 au 7 juillet 1992 entre l'État, le patronat et les syndicats peut apparaître comme une avancée.

Le système d'*équivalences*, qui fait la distinction entre la durée effective (temps de conduite plus temps de présence) et la durée légale devrait à terme être supprimé.

Enfin, le principe de la prise en charge financière du coût des stages permettant la récupération des points perdus par le conducteur a été accepté, ainsi que celui de la rémunération du salarié pendant la durée de ces stages.

Un décret du 3 août 1992 a aménagé, en ce sens, le décret du 26 janvier 1983 relatif à la durée du travail des chauffeurs sur les équivalences et la rémunération des temps à disposition. Il concerne aussi bien les transports de marchandises que les transports de voyageurs (temps à disposition).

De 3 heures ce temps est ramené à 2 heures pour le personnel roulant effectuant des transports de marchandises, affecté à des services impliquant habituellement un retour quotidien. Par conséquent, le dépassement de la durée légale du travail équivalente à 39 heures passe de 42 heures à 41 heures. Sur une semaine isolée, pour 48 heures de travail effectif, la durée maximale de temps d'équivalence passe de 51 heures à 50 heures.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan salue le rôle du Conseil national des Utilisateurs des Transports (CNUT) qui a proposé récemment aux organisations de transporteurs routiers d'établir un guide interprofessionnel pour les contrats de

transport à flux tendu afin de prévenir les infractions aux limitations de vitesse.

III. LE PROBLÈME DE LA SOUS-TRAITANCE

Le moment est venu de tenter de minimiser les conséquences néfastes de la sous-traitance.

Dans son rapport sur l'année 1991, le Conseil national des Transports déplore : *«le dualisme plus marqué du transport routier de marchandises entre les entreprises qui contrôlent le fret et celles qui n'y ont pas un accès direct».*

Or, certaines organisations professionnelles des transporteurs se sont refusées à signer la Charte de la sous-traitance élaborée en 1990.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet toutefois des réserves sur le caractère dirigiste d'une législation qui pourrait vider de son sens le contrat conclu pour le transport.

IV. LES TRANSPORTS COMBINÉS : UNE RÉPONSE ?

● Le concept du transport combiné a fait naître des attentes. C'est dans ce contexte que le ministère de l'équipement, du logement et des transports a souhaité mettre au point un document de référence sur la politique à suivre en France ces prochaines années (1992-1999). Il s'agit essentiellement de définir une stratégie de développement, crédible pour l'Etat et les autres acteurs engagés dans cette activité, afin d'éclairer les choix.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le souhait que ces premières conclusions, très générales, débouchent dans les meilleurs délais sur des réalisations concrètes qui permettent de *«désengorger»* certains axes dont l'utilisation par les usagers et le voisinage pour les riverains deviennent problématiques (périphérique parisien, axe Caen-Le Mans, axe Nancy-Saint Dizier-Troyes, etc).

● La Commission des Communautés européennes a adopté le 10 juin 1992, sur la base des recommandations d'un groupe de travail, une communication sur les conditions à remplir pour développer un réseau européen de transport combiné. Cette initiative était attendue par les opérateurs et par les réseaux comme on avait pu le constater notamment au mois de mars 1992, lors du congrès «Euromodal 92» à Copenhague.

Cette communication, présentée lors du dernier Conseil des ministres des Transport qui s'est tenu à Luxembourg à la fin du mois de juin 1992, était appuyée par :

- une proposition de décision du conseil qui définit le réseau d'axes ferroviaires et fluviaux et énumère les actions prioritaires pour le développement du réseau ferroviaire (mise au gabarit des voies ferrées, équipement des terminaux et mise en service de matériels soulants) ;

- une proposition d'extension jusqu'en 1995 et de modification du règlement (1107/70) autorisant les aides aux investissements dans le transport combiné ;

- une proposition de modification de la Directive (75/130) concernant l'établissement de règles communes sur le transport combiné afin d'y inclure les liaisons maritimes.

CHAPITRE II

L'action gouvernementale a connu un succès inégal

L'action conduite par le Gouvernement en matière de transports routiers a connu un succès inégal. D'un côté, des efforts incontestables ont été faits pour améliorer la sécurité de la circulation routière mais de l'autre la mise en place du permis à points s'est effectuée avec une déplorable maladresse.

I. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : DES EFFORTS INCONTESTABLES

Nous devons savoir que l'insécurité routière coûte à la France :

- 100 milliards par an ;

- 26 morts par jour.

A. LES ACCIDENTS DE LA ROUTE ET LEUR PRÉVENTION

● Pour la dernière année connue, soit 1991, le bilan des accidents de la circulation routière, France entière, (- 8,4 % par rapport à 1990), 9 617 tués (soit - 6,5 %) et 205 968 blessés (soit - 8,8 %) avec une augmentation du volume de circulation, sur le seul réseau national, de 3,4 %. C'était le meilleur bilan depuis 1960

alors que, dans le même temps, le volume de la circulation routière était multiplié par quatre.

A noter que les camions -qui ne représentent que 2 % des véhicules- sont impliqués dans 6 % des accidents et dans 15 % des accidents mortels.

Enfin, 19558 excès de vitesse ont été constatés en 1991 sur des véhicules supérieurs à 10 tonnes.

Il convient de rappeler que, chaque année, entre 20 000 et 30 000 permis de conduire sont suspendus ou retirés.

Pour le premier quadrimestre 1992, comparé au premier quadrimestre 1991, les résultats sont les suivants (quad. : quadrimestre) :

	Tués		Blessés	
	1er quad. 1991	1er quad. 1992	1er quad. 1991	1er quad. 1992
Piétons	398	355	7 709	7 510
Cyclistes	83	89	1 801	1 739
Cyclomotoristes	118	136	6 333	6 199
Motocyclistes	227	225	5 178	5 193
Usagers voitures de tourisme	1 731	1 808	36 444	37 379
Usagers de camionnettes, poids lourds et autres véhicules	133	147	2 613	2 681

On assiste à une diminution sensible du nombre de piétons tués (moins 10,8 %) et à une diminution beaucoup plus faible du nombre de motocyclistes tués (- 0,9 %). Toutes les autres catégories voient leur nombre de tués augmenter, en particulier les cyclomotoristes (plus 15,3 %) et les usagers de véhicules utilitaires (plus 30,1 %). Pour les blessés, trois catégories enregistrent des diminutions : les piétons et les «deux roues» légers (cyclistes et cyclomotoristes), et les trois autres des augmentations : motocyclistes et usagers de «quatre roues» (voitures et utilitaires).

● La communication du Gouvernement en matière de sécurité routière est de qualité inégale.

En 1992, les deux campagnes de communication sur les systèmes de retenue et le contrôle technique, lancées fin 1991, se sont poursuivies au début de l'année.

A partir du 15 avril, s'est développée la campagne de lancement du permis à points. Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet quelques réserves sur l'efficacité de celle-ci. Elle observe que l'on a, sans doute, gravement sous-estimé l'esprit individuel et le mécontentement des chauffeurs routiers concernant cette innovation.

Pour 1993, le programme prévisionnel envisage au cours du premier semestre, une action d'envergure à destination des jeunes (14 à 25 ans) en cours de motorisation en insistant sur les moyens à leur disposition (attestation scolaire de sécurité routière, brevet de sécurité routière, apprentissage anticipé de la conduite).

Un accent particulier sera, selon les informations fournies à votre Rapporteur, mis sur l'usage des deux roues et tout spécialement des motos (la Sécurité routière devant participer au Salon de la Moto en novembre 1993).

Par ailleurs, dans le cadre de la montée en puissance de la réglementation sur le contrôle technique, une action de rappel est prévue. Il en est de même pour l'obligation pour les enfants d'être attachés à l'arrière des véhicules.

Enfin, la Sécurité routière a prévu de poursuivre en 1993, sa campagne sur le comportement des conducteurs initiée en 1992.

B. LE TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES

7 999 infractions au transport des matières dangereuses ont été relevées en 1991.

Les pouvoirs publics se sont, certes, toujours attachés à rechercher une amélioration des conditions de sécurité dans lesquelles s'effectuent les transports de matières dangereuses, mais la réglementation du transport des matières dangereuses, par nature complexe, constitue un cadre minimum de prestations à respecter.

Le contrôle du respect de cette réglementation de sécurité doit être une des priorités données aux diverses autorités chargées du contrôle qui doit s'effectuer en tous points du territoire. Le règlement du conseil CEE 4060/89, modifié, préconise l'élimination des contrôles aux frontières des Etats-membres dans le domaine des transports par route, considérant que ces contrôles, vérifications et inspections peuvent très bien s'effectuer avec la même efficacité dans l'ensemble du territoire des Etats.

En ce qui concerne les véhicules transportant des matières dangereuses la signalisation dont ceux-ci font l'objet permet de les identifier aisément en tous lieux. Aussi leur contrôle ne pose, semble-t-il, pas de problème et le nombre de véhicules contrôlés ne devrait pas être diminué par la disparition des contrôles aux frontières. Tout véhicule en infraction grave est immobilisé jusqu'à ce que l'infraction cesse. Les conducteurs des véhicules étrangers en infraction doivent outre en s'acquitter d'une consignation perçue immédiatement.

C. LA RÉPRESSION DES INFRACTIONS EN MATIÈRE DE POIDS DE CHARGEMENT

42 121 infractions en matière de surcharge de véhicules ont été relevées en 1991.

Le décret n° 92-699 du 23 juillet 1992 relatif à certaines infractions commises par les employeurs de salariés affectés à la conduite de véhicules de transport routier de personnes ou de marchandises et par les donneurs d'ordres aux transporteurs routiers de marchandises a été publié. Il réprime, dans son titre II, les infractions commises en matière de poids d'un changement placé à bord d'un véhicule et de réglementation sociale et de sécurité. Rappelons que ce décret était prévu par le protocole d'accord signé conjointement le 11 février 1992 par le FNTR, l'UNOSTRA, le ministère de l'équipement, du logement et des transports et le secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux. Son champ d'application, limité initialement aux seuls donneurs d'ordres, a été étendu à l'employeur. Sont considérés comme donneurs d'ordres tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou autre. Tout donneur d'ordre ou employeur pourra être puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 5e classe (3 000 à 6 000 francs doublés en cas de récidive) s'il a, en connaissance de cause, donné des instructions incompatibles avec le respect des limitations de vitesse, de la réglementation sur la durée maximale de conduite, du repos journalier ou hebdomadaire ou

des limites de poids des véhicules. Un document (feuille de route ou ordre de mission) indiquant les caractéristiques de la mission sera à la disposition du salarié.

Ces dispositions visent à réguler les comportements infractionnels développés par certains chauffeurs routiers, qui dans un nombre important de cas, ne sont -comme, cela a été montré plus haut- que la conséquence de nécessités d'ordre économique. Il s'agit donc, sans dégager la responsabilité du salarié quand elle est mise en jeu, de mettre en cause celle de l'employeur et des donneurs d'ordres lorsqu'ils poussent à commettre des infractions.

Votre Commission des Affaires économiques attend, pour finir, avec intérêt la nouvelle version simplifiée du code de la route, annoncée dès la fin juin de 1992 pour le terme de deux ou trois années.

D. LA RÉSORPTION DES POINTS NOIRS.

L'Etat a fait de la résorption des points noirs l'une de ses priorités.

Depuis 1986 ont ainsi été traitées, dans un cadre cohérent de plans de sécurité par itinéraire :

NOMBRE DE ZONES D'ACCUMULATION D'ACCIDENTS	ANNÉE	COÛT ETAT (en millions de francs)
64	1987	98 86
48	1988	86.35
84	1989	153 05
83	1990	161 05

En 1991, c'est un montant de 118 millions de francs qui a été investi par l'Etat, permettant de traiter environ 60 zones d'accumulation d'accidents dont le choix s'est effectué pour la majeure

partie au niveau régional, le programme ayant fait l'objet d'une déconcentration technique et financière.

De plus, ce décompte ne fait pas apparaître le nombre non négligeable de points noirs éliminés dans le cadre des opérations «contrat de plan Etat-région», ou lors de renforcements coordonnés, ou encore avec les crédits réservés aux petits aménagement de sécurité.

L'investissement de l'Etat aura, en 1992, été, selon les informations fournies à votre Rapporteur, de 80 millions de francs, permettant de traiter environ 40 zones d'accumulation d'accidents corporels.

Un certain nombre d'opérations prioritaires, d'un montant global de 160 millions de francs pour la part de l'Etat, ont été identifiées et devront faire l'objet d'un financement dans les années à venir. Les crédits mis à disposition en 1993 dont l'estimation s'élève à 65 millions de francs, permettront de financer une partie de ces opérations.

II. LA MALADROITE MISE EN PLACE DU PERMIS «À POINTS»

Votre Commission des Affaires économiques ne peut que déplorer -après bien d'autres- les conditions dans lesquelles s'est opérée la mise en oeuvre du permis «à points» (PAP).

C'est à compter du 1er juillet 1992 que le décret n° 92-559 du 25 juin 1992 a réalisé cette mise en oeuvre dont le principe avait été initié dès octobre 1988 et consacré par la loi n° 89-469 du 10 juillet 1989 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions.

On se souvient du tollé qu'il a produit chez les conducteurs routiers. Il n'appartient pas au présent avis budgétaire de revenir sur les péripéties des mois de juin et juillet 1992, ni sur la légitimité des barrages routiers au regard du bon fonctionnement de l'économie nationale, notamment pour le tourisme et l'agriculture, ni sur les pertes économiques dépassant 4 milliards de francs que ceux-ci ont entraînés.

Gouverner c'est prévoir. N'est-il pas regrettable de voir le Ministre en charge des Transports confesser comme il l'a fait (1) : «Personne (...) n'avait vu venir le coup. Aucun relai n'a fonctionné».

Là aussi, une fois de plus, un ministre était responsable mais ne s'est pas senti coupable.

- Que la profession des conducteurs routiers soit peu syndicalisée (2), qu'elle soit profondément marquée par l'individualisme : voilà ce que ne pouvait pourtant pas ignorer le Ministère des Transports car ce n'est pas un fait nouveau.

- Que la loi du 10 juillet 1989 ait été votée, en définitive, par les seuls députés socialistes, voici qui, non plus, n'est pas contestable.

Des lors, comment a-t-on pu commettre la maladresse, puisque la consultation préalable était malaisée de ne pas faire un effort particulier de communication, d'explication, de persuasion sur ce dossier ?

Certes, en février 1992, les organisations professionnelles ont signé un protocole d'accord. Mais ce n'est qu'au plus fort des barrages routiers que le Gouvernement a enjoint aux préfets de se rendre sur le terrain avec un argumentaire détaillé.

- Mais il y a plus. Le II de l'article 21 de la loi du 10 juillet 1989 avait, en effet, prévu que l'entrée en vigueur des dispositions relatives au permis à points s'effectuerait à une date fixée par décret en Conseil d'Etat cette date ne pouvant être postérieure au 1er janvier 1992.

Or, sauf erreur, les deux décrets, les deux arrêtés et la circulaire définissant les modalités de ce permis datent des 25 et 29 juin 1992 et sont parus au Journal Officiel les 28 et 30 juin 1992.

(1) Le Figaro 13 juillet 1992 p 8

(2) 3 % seulement des conducteurs routiers salariés sont syndiqués, pour une moyenne de 10 % tous secteurs professionnels confondus.

On était, alors, à l'époque des départs en vacances soit six mois après l'expiration du délai fixé par la loi compte tenu des temps d'adaptation des fichiers au Ministère de l'Intérieur. En clair, la loi n'a pas été respectée par le Gouvernement, ouvrant ainsi la voie à tous les contentieux possibles (1). Est-ce faire preuve de cruauté de rapprocher la lenteur mise par le Gouvernement à actionner ses services et l'urgence avec laquelle il avait demandé au Parlement d'examiner ce texte (2)?

A tout péché, miséricorde : afin de répondre aux préoccupations exprimées à la suite de l'entrée en vigueur du permis à points, le Premier ministre a décidé de constituer une commission de suivi.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan est bien consciente de ce que les professionnels du transport (routiers, coursiers, taxis, VRP) refusent d'être considérés comme les autres conducteurs. Ils roulent plus et, surtout, la route est leur outil de travail.

Ils craignent donc d'être sanctionnés plus souvent et, en perdant leur permis, de perdre leur emploi.

Les organisations patronales du transport routier ont fait d'ailleurs souvent cause commune avec les conducteurs. L'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (UNOSTRA) a demandé au Gouvernement de reconsidérer sa position sur le permis à points et de « trouver des aménagements acceptables ». La FNTR (Fédération nationale des transports routiers) redoute la sanction a posteriori des chauffeurs par le biais du « contrôlographe » (appareil à bord du véhicule, permettant d'enregistrer la vitesse. Il est conservé 7 jours à bord, un an dans l'entreprise). Elle a déposé un recours devant le Conseil d'Etat. Ces remarques méritaient un examen.

Faut-il rappeler que, lors de l'examen de la loi du 10 juillet 1989, le Sénat était favorable à un système à douze points ?

(1) Voir l'arrêt du Conseil d'Etat du 23 octobre 1992 et celui de la Cour d'appel d'Amiens du 25 septembre 1992

(2) Une proposition de résolution (n° 2897 AN 1991-1992) a été déposée le 8 juillet 1992 par MM. Michel Voisin et Jacques Barrot, députés, tendant à la création d'une commission d'enquête sur la situation et l'avenir du transport routier des marchandises en France

Un bilan d'application de la loi doit être dressé au terme de six mois. Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le vœu que l'examen de ce bilan soit l'occasion d'une prise en compte attentive des observations des divers intervenants aboutissant, éventuellement, à un *-toiletage-* du code de la route.

D'ores et déjà, votre Commission des Affaires économiques et du Plan considère qu'un pas a été fait. En effet, une circulaire publiée au Journal officiel du 29 août 1992 précise que *-le disque enregistreur des poids lourds ne servira qu'à sanctionner les flagrants délits d'excès de vitesse-*. En clair, à chaque fois qu'un procès-verbal sera dressé à l'encontre d'un routier pour excès de vitesse, il ne pourra retenir que la dernière infraction commise. La circulaire lui interdit de prendre en compte les feuilles d'enregistrement des chronotachygraphes qui inscrivent, sur les dernières 24 heures, la vitesse du camion.

Mais une question reste en suspens : pourquoi persister à mettre sur le marché français des véhicules dont les moteurs sont capables de les entraîner à des vitesses dépassant la limite autorisée ; à savoir 130 km/heure sur autoroute ? Il y a là un équilibre à trouver entre le bon fonctionnement de l'industrie française de la construction automobile et le coût social (et économique) des accidents de la route.

<p style="text-align: center;">TROISIÈME PARTIE : LES VOIES NAVIGABLES</p>
--

Au moment ou l'achèvement du Canal du Main au Danube, long de 170 kilomètres, permet à une voie fluviale de 3 500 kilomètres de long, traversant huit pays, de relier la mer du Nord et la mer Noire, à un prix équivalent à 16 milliards de francs, la France peut difficilement apparaître autrement que comme un «parent pauvre» s'agissant de la voie fluviale.

I. LE BILAN DU TRANSPORT FLUVIAL EN 1991-1992 : MOROSITÉ

Après trois années consécutives de croissance (1988 à 1990), le transport fluvial français (hors transit rhénan) avec un trafic en 1991 de près de 61,2 millions de tonnes -soit 6,8 milliards de tonnes-kilomètres- a enregistré un recul de 3,8 % en tonnes -soit 4,6 % en tonnes-kilomètres-.

Ce brusque recul prouve que le secteur est encore particulièrement vulnérable aux aléas conjoncturels (crise du Golfe au premier trimestre 1991), ainsi qu'aux conditions climatiques qui ont affecté le réseau.

	ANNEE 1989	ANNEE 1990	ANNEE 1991	ANNEE 1992 ARRÊTÉE AU 31.05.1992
Trafic en milliers de tonnes	60 502	63 567 (+ 2,4%)	61 155 (- 3,8%)	60 582 (- 0,3%)
Trafic en millions de T K.	6 753	7 165 (+ 6,1%)	6 834 (- 4,6%)	6 832 (+ 1%)

Source: V N F

L'évolution du trafic par nature de marchandises est contrastée.

Le tableau ci-dessus, fait apparaître en tonnes et en tonnes-kilomètres, l'évolution du trafic en 1991 par rapport à 1990.

Ce tableau montre qu'à part les combustibles minéraux qui enregistrent une progression de 21 % en tonnes et 24 % en tonnes-kilomètres, l'ensemble accusait un recul parfois significatif en 1991 par rapport à 1990 (matériaux de construction notamment).

La forte progression des combustibles minéraux résulte d'une importante demande des centrales thermiques équipées au charbon. Cette croissance s'est poursuivie au cours des cinq premiers mois de 1992 (comparés à la même période de 1991) à raison de 18,8 % en tonnes.

Le tableau suivant indique comment, chacun des types de produit a évolué en part de marché.

Part de marché des produits par rapport aux trafics exprimés en T. et en T.K. de 1991 à 1992 (1)	TONNES			TONNES-KILOMETRES		
	1990	1991	1992 (1)	1990	1991	1992 (1)
6. Matériaux de construction	55 %	54,2 %	54,8%	44 %	44 %	43,7%
3. Produits pétroliers	10 %	10,6 %	11,4%	10 %	10 %	12,4%
0. Produits agricoles	10,9%	9,8 %	8,4%	15,9%	14 %	11,7%
2. Combustibles minéraux solides	6,2%	7,9 %	8,5%	8,9%	11,6%	13,9%
4. Minerais	5,6%	5,9 %	5,9%	3 %	3 %	2,9%
1. Denrées alimentaires et fourrages	4,3%	4,1 %	3,9%	6,1%	5,5%	4,0%
5. Produits métallurgiques	2,7%	2,6 %	2,5%	4 %	3,9%	3,7%
7. Engrais	2,4%	2 %	1,9%	3,9%	3,3%	3 %
8. Produits chimiques	2,2%	2,3 %	2 %	3,1%	3 %	2,8%
9. Objets manufacturés	0,7%	0,5 %	0,5%	0,8%	0,7%	0,7%

(1) 12 derniers mois cumulés, arrêtés au 31.05.1992

Ce tableau fait apparaître que les matériaux de construction occupent toujours la première place représentant plus de la moitié du tonnage transporté, viennent ensuite les produits pétroliers et les produits agricoles qui sont en baisse tendancielle (9,8 % en 1991 contre 10,9 % en 1990).

Ces trois catégories totalisent environ 75 % du trafic. A noter que les combustibles minéraux solides qui ont connu une forte progression en 1991 (+ 21,2 % en tonnes) représentent 7,9 % des parts de marché contre 6,2 % en 1990.

Le transport fluvial français a subi au cours des vingt dernières années une crise sans précédent qui dépasse largement celle qu'ont pu affronter les pays voisins (Allemagne, Belgique, Luxembourg et Pays-Bas).

On ne saurait, selon le ministère, attribuer aux seules conditions de concurrence entre pays proches les raisons de cette situation de fait. En effet, en ce qui concerne les parts de marché que détient la France par le biais de la C.F.N.R. sur le marché rhénan, celles-ci sont restées à peu près constantes (environ 5 % de ce marché), ce qui signifie que l'essentiel des pertes s'est fait sur le transport intérieur.

A cet égard, si le réseau navigable français représente à lui seul 39 % du réseau fluvial des quatre pays de la Communauté, seuls 29 % du réseau national sont accessibles aux bateaux de plus de 1 000 tonnes contre 45 % aux Pays-Bas, 51 % en Belgique et 70 % en Allemagne.

II. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE : RÉFORME ET DÉLOCALISATION

● Le désengagement de l'Etat

S'agissant des voies qui restent gérées par l'Etat, les crédits inscrits en loi de finances pour 1992 sur le chapitre 35-41, article 10, soit un montant de 3 millions de francs ont servi à entretenir une partie des voies gérées par l'Etat, car les dépenses des voies les plus importantes sur le plan du transport fluvial qui sont gérées par des services annexes des ports autonomes, tel le canal de Tancarville, sont imputées sur le budget de la mer selon ce que le ministère appelle lui-même *-les errements-* en vigueur où des redéploiements dans les années passées ont été réalisés du budget des Transports vers le budget de la Mer.

Pour l'année 1993, un montant de 1,5 million de francs a été inscrit sur le chapitre 35-41/10. Le recul est de moitié par rapport à 1992.

● La mise en place de la réforme

L'établissement *-Voies navigables de France-* (V.N.F.) auquel a été confié le réseau fluvial français a perçu en 1991 les recettes provenant de la taxe instituée par l'article 124 de la loi de finances pour 1991. Il a fixé le barème des péages institués sur le transport de marchandises ou de personnes dès 1992. La constitution des commissions territoriales de voies navigables est en cours. La loi n°91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en

matière de transports a donné à Voies Navigables de France les moyens d'assurer les missions qui lui ont été confiées par l'article 124 de la loi de finances pour 1991.

Le décret n° 92-956 du 8 septembre 1992 a précisé les conditions d'assujettissement à la taxe destinée à financer l'établissement.

Le décret n° 92-957 du même jour a précisé la composition du conseil d'administration de l'établissement.

Pour gérer le domaine qui lui est confié, V.N.F. s'appuie sur les 6 000 agents des services de navigation qui sont mis à sa disposition. Une convention simplifiée du 9 juin 1992 détermine, en application de l'article 32 du décret n° 91-696 du 18 juillet, la liste des services ou parties de services extérieurs du ministère de l'équipement, du logement et des transports mis à disposition et les missions qu'ils exercent pour le compte de l'établissement.

La publication du décret n° 91-696 du 18 juillet 1991 portant statut du nouvel établissement public industriel et commercial a conduit la direction générale à mettre en place une nouvelle structure dont le détail a été soumis à l'examen des représentants du personnel de V.N.F. au sein du comité d'entreprise et a été approuvé par le conseil d'administration, le 1er octobre 1991.

Le siège de V.N.F. (dont l'effectif est de 82 agents) a été restructuré en quatre directions :

- direction de l'infrastructure et du domaine ;
- direction des services financiers ;
- direction de l'exploitation commerciale ;
- secrétariat général.

L'agent comptable exerçant en sus de ses fonctions la responsabilité de directeur de services financiers.

Pour les services extérieurs de V.N.F. (dont l'effectif global est de 100 agents) l'ancienne organisation comprenant neuf directions régionales et trente-six bureaux d'affrètement a été complétée par l'installation de sept comptables secondaires chargés en adjonction de service, d'une part, du recouvrement des taxes, péages et autres redevances institués au profit de l'EPIC et, d'autre part, de la liquidation des dépenses d'entretien, de fonctionnement et d'investissement liées à la voie d'eau.

Enfin, un projet de loi modifiant la loi du 22 mars 1941 relative à l'exploitation réglementée sera déposé *«très rapidement»* au Parlement, selon les informations fournies par le ministère. Il est censé introduire plus de souplesse et d'efficacité économique dans l'organisation du transport fluvial, afin de le dynamiser.

● Le budget de «Voies navigables de France»

	en MF		
	1991	1992	1993
I-RECETTES			
Prestations de service	10.600	6.000	10.000
Péages	44.300	52.000	62.000
Taxe hydraulique	366.410	420.000	494.500
Redevances domaniales	5.200	18.000	20.000
Produits financiers	2.500	5.000	5.000
Contribution de l'Etat	32.500	81.800	120.000
Subventions des Collect.Terr.	0.000	82.860	83.680
TOTAL :	461.510	665.660	795.180
II- DEPENSES			
Fonctionnement VNF	56.100	74.000	80.500
Entretien et Exploitation	3.000	127.000	130.400
Restauration et Investissement	124.270	402.810	447.390
Etudes générales	0.000	1.620	3.200
Liaison Rhin-Rhône	0.000	82.860	110.000
Rembt d'emprunts	19.600	16.800	12.600
Reversement aux concessionnaires	0.000	60.000	61.800
Délocalisation	0.000	0.000	33.000
Fds de concours pour le fonct. des Services de navigation	0.000	20.000	20.000
TOTAL :	202.970	785.030	898.890

● Les péages

Les péages perçus par Voies navigables de France concernent l'ensemble des activités de la navigation qui s'exercent sur le réseau confié à cet établissement : transport de marchandises, transport de passagers, location de bateaux, plaisance individuelle.

L'activité de transport de marchandises représente la principale ressource des péages, avec un rendement de l'ordre de 45 millions de francs par an. Les autres activités liées au tourisme fluvial totalisent un revenu de 15 millions de francs par an environ.

La recette globale des péages de V.N.F., soit 60 millions de francs environ, ne représente que 10 % des recettes totales de Voies navigables de France.

● La taxe

Le niveau global d'investissement actuel (500 millions de francs) est obtenu en large partie grâce à la taxe et, toutefois, nettement insuffisant pour assurer une modernisation et une restauration rapide du réseau, conjuguée avec l'amorce de l'achèvement du réseau à grand gabarit. Le doublement de ce niveau serait adapté à la construction d'un réseau moderne de voies navigables et pourrait être obtenu à partir d'une combinaison de trois sources de financement évoquées (ressource budgétaire, taxe et rente hydroélectrique).

Cette dépendance vis-à-vis d'une seule recette, une taxe dont la plus grande partie des recettes provient d'E.D.F., est révélatrice d'une vulnérabilité structurelle de V.N.F. par rapport au mode de refroidissement des centrales thermiques situées à proximité des voies navigables. Votre Commission des Affaires économiques et du Plan s'interroge sur le point de savoir si, à l'avenir, cette dépendance excessive n'est pas un handicap pour l'établissement public.

● La délocalisation de « V.N.F. »

Le Gouvernement a décidé que Voies Navigables de France installerait son siège à Béthune.

Cette ville est située au cœur du réseau navigable du nord-est, sur le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes. Avec le T.G.V. Nord, elle sera à 1 heure 15 de Paris. Conscient de l'inquiétude que provoque une telle décision chez les agents concernés, le Gouvernement a décidé de la mise en place d'un dispositif d'accompagnement, afin de faciliter cette délocalisation qui devrait pouvoir

intervenir au cours de l'été 1993. Le secrétaire général des Voies Navigables de France sera chargé de rechercher avec chaque agent les solutions à apporter aux différents problèmes posés par ce transfert (logement, scolarité des enfants, travail pour le conjoint).

La délocalisation entraînera évidemment, pour V.N.F., des frais liés aux indemnités à verser et aux déménagements pour un total de 100 millions de francs, selon certains experts.

● L'entretien du réseau confié à V.N.F.

Il convient de rappeler que l'article 124 de la loi de finances initiale pour 1991, ainsi que les décrets d'application donnent à *-Voies navigables de France-*, la mission d'entretenir le réseau principal qui lui est confié.

A cette fin, les budgets de 1992 et 1993 de l'établissement ont respectivement inscrit des montants de 127 millions de francs et 130,4 millions de francs au titre de l'entretien du réseau.

Il y a lieu de noter également qu'un redéploiement de 22 millions de francs a été réalisé du chapitre 35-41, article 10 du budget des Transports, vers les chapitres de fonctionnement pour rétablir une présentation plus proche de la réalité, le fonctionnement des services étant en partie financé sur les crédits destinés à l'entretien. Il en résulte que la mise en place de Voies navigables de France s'est traduite par un effort d'entretien accru de ce même montant, c'est-à-dire de 19 % environ.

● La participation de V.N.F. aux contrats de plan

Pour 1993, dernière année du Xème plan, *-Voies navigables de France-* a inscrit en engagements dans son budget, le solde des montants en principe nécessaires pour permettre le respect des engagements pris dans les contrats de plan.

Rappelons que quatre contrats de plan avaient été conclus, pour la durée du Xème Plan, avec les régions Nord-Pas-de-Calais, Pays de Loire, Lorraine et Languedoc-Roussillon.

Les tableaux ci-après permettent d'en suivre l'exécution.

Xème PLAN

CONTRATS DE PLAN ETAT - REGIONS

1 - CONTRAT ETAT - REGION NORD-PAS DE CALAIS Montant Xème Plan : 225,67 MF Etat : 75% - Région : 6,25% - Département : 18,75%
2 - CONTRAT ETAT - REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON Montant Xème Plan : 141,67 MF Etat : 60% - Région : 25% - Départements : 15%
3 - CONTRAT ETAT - REGION LORRAINE Montant Xème Plan : 50 MF Etat : 75% - Région : 8,34% - Département : 16,66%
4 - CONTRAT ETAT - REGION PAYS DE LOIRE Montant Xème Plan : 16,5 MF Etat : 50 % - Epale : 50 %

en MF

REGION	SERVICE	VOIE D'EAU	MONTANT Xème PLAN		1989		1990		1991		1992	
			ETAT	COL.TER.	ETAT	COL.TER.	ETAT	COL.TER.	ETAT	COL.TER.	VNF	COL.TER.
NORD-PAS DE CALAIS	SN LILLE	DEULE	94,250	31,420	27,855	9,285	21,000	7,000	5,250	1,750	22,665	7,555
		LYS	75,000	25,000	13,500	4,500	18,855	6,285			23,250	7,750
		S/TOTAL	169,250	56,420	41,355	13,785	39,855	13,285	5,250	1,750	45,915	15,305
LANGUEDOC-ROUSSILLON	SMN MONTPELLIER	CANAL DU RHONE A SETE										
		1.déviation d'Aigues Mortes	60,000	40,000	11,400	7,600	8,178	5,452	13,302	8,868	13,690	9,130
		2.section courante	25,000	16,670	5,598	3,732	8,820	5,880	4,628	3,085	3,300	2,200
	S/TOTAL	85,000	56,670	16,998	11,332	16,998	11,332	17,930	11,953	16,990	11,330	
LORRAINE	SN NANCY	MOSELLE CANALISEE	37,500	12,500	0,000	0,000	1,500	0,500	0,000	0,000	7,500	2,500
PAYS DE LOIRE	SMN NANTES	LOIRE	8,250	8,250	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650
TOTAL :			300,000	133,840	60,003	26,767	60,003	26,767	24,830	15,353	72,055	30,785

Pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, il est clair que le financement du développement du réseau et, à plus forte raison, celui des liaisons inter-bassins va exiger des moyens financiers que seuls peuvent apporter, à défaut de l'Etat, la Communauté européenne ou des investisseurs privés.

III. LA DIFFICULTÉ DE RÉALISATIONS DES INFRASTRUCTURES

A LA LIAISON RHIN RHÔNE EST ELLE TOUJOURS D'ACTUALITE ?

Alors qu'un ministre de l'Environnement déclarait naguère que la liaison fluviale Rhin-Rhône est *« un projet du passé »*, la réalisation de celle-ci n'est pas interrompue. Il est vrai qu'on en parle depuis 1962.

Les six septièmes de cette liaison sont déjà réalisés et accessibles à des convois de quatre mille tonnes. En francs d'aujourd'hui, plus de 90 milliards ont été investis.

Il ne manque pourtant que quelque 229 kilomètres de voie d'eau pour que soit achevée une liaison à grand gabarit, sur 1 630 kilomètres, entre la mer du Nord et la Méditerranée. Ce maillon manquant va de Niffer (sur le canal d'Alsace) à Saint-Symphorien (sur la Saône). Il s'agit donc de creuser 86 kilomètres de canal et de rendre le Doubs accessible aux convois de 4 000 tonnes sur une longueur de 143 kilomètres. Globalement, le coût de l'achèvement de Rhin-Rhône - à l'horizon d'une décennie - est évalué à quelque 15 milliards de francs.

Or, cette année, 750 millions de francs ont été attribués, à savoir 600 millions par Voies Navigables de Francs (V.N.F.) - y compris la part de l'Etat - et 20 % par l'Alsace (canal de Niffer) et la Bourgogne

(dragage de la Saône). A un tel rythme, ce n'est pas une décennie qu'il faudra, mais -on peut le craindre- un quart de siècle.

Le 23 décembre 1991, aux extrémités de ce maillon manquant, ont été ouverts deux chantiers. Le premier concerne la construction d'une voie d'eau a grand gabarit entre Niffer et Mulhouse, soit 15 kilomètres et trois ans de travaux pour un coût de 500 millions de francs. Le second consiste à draguer la Saône et à en re-scinder les berges entre Châlon et Saint-Jean-de-Losne, près de Dôle. Soixante-quinze kilometre de rivière sont concernés. Les travaux sont évalués à deux ans, pour un coût de 200 millions de francs. Voies navigables de France a inscrit 60 millions de francs à ce titre dans son projet de budget pour 1993.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan estime que l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône, avec l'appui de la Communauté européenne est un moyen de valoriser l'*hinterland* du port de Marseille, de faciliter l'écoulement de la production du complexe automobile de Sochaux-Montbéliard et de désengager le réseau routier sur l'axe Allemagne-Méditerranée, s'agissant des transports de pondereux.

Ce projet apparait donc comme économiquement prometteur et utile sur le plan de l'environnement.

B SEINE EST

L'amorce de la liaison Seine-Est de Compiègne à Reims est considérée par les chargeurs comme une priorité.

En fait, dans l'optique européenne, il s'agit de prendre en compte les volumes de trafic entre les pays du Benelux et les agglomérations de Paris et de Lyon.

La Champagne-Ardennes, pour ce qui la concerne, a déjà fait un effort de financement pour l'aménagement de la Haute-Seine entre Bray et Nogent. Elle fera probablement un autre effort pour l'aménagement de la section Compiègne-Reims, amorce (substantielle) de Seine-Est, car elle y voit, selon la presse, *une grande chance*.

C. SEINE-NORD: UNE PRIORITÉ

La Commission de la Communauté européenne a alloué 700 000 francs de crédits pour l'étude du projet *«Seine-Nord»*. Dans son récent rapport sur le *«développement européen des voies navigables»*, la Commission constate, pour le regretter, que *«l'axe Nord-Sud souffre d'une absence de continuité entre le Nord de la France et le bassin de la Seine»*.

Est, semble-t-il en cause le canal du Nord qui établit la liaison entre l'Escaut et l'Oise à grand gabarit. Le projet de liaison Seine-Nord à grand gabarit qui sera retenu est celui qui emprunte le canal de Saint-Quentin, au lieu du canal du Nord.

Les chargeurs estiment, pour leur part, que la réalisation de Seine-Nord est une priorité.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le souhait qu'avec le concours des régions et des départements concernés, le XIème Plan soit l'occasion d'avancer ce projet au-delà des simples études ou acquisitions foncières.

IV. VERS UN SCHEMA DIRECTEUR DES VOIES NAVIGABLES D'INTERET EUROPEEN?

A la suite du mandat qui lui a été donné par le Conseil des ministres en juillet 1991, la Commission de la Communauté européenne, et, plus précisément, sa Direction générale des Transports, vient de publier un rapport sur le *«développement d'un réseau européen des voies navigables»*. Il s'inscrit dans le prolongement des travaux menés sur les réseaux des TGV, des transports combinés et des transports routiers. En même temps, il les complète, dès lors que *«la voie d'eau constitue, selon la Commission européenne, une alternative pertinente aux transports routiers et ferroviaires menacés de congestion sur un certain nombre de grands axe en Europe»*.

La Commission européenne est consciente que l'attractivité et l'efficacité du transport fluvial suppose la mise en place d'un réseau européen homogène, par la réalisation de ce qu'il est convenu d'appeler les *«chainons manquants»*, mais aussi, et même surtout, par la suppression des principaux goulets d'étranglement

existants. Cet objectif devrait pouvoir se concrétiser dans le cadre d'un «schéma directeur des voies navigables d'intérêt européen» qui prendrait en compte la situation actuelle et les évolutions probables des différents flux de trafic ainsi que les possibilités de transfert de tonnages acheminés par d'autres modes.

La Commission de la Communauté européenne -qui insiste beaucoup sur la polyvalence de la voie d'eau- lui reconnaît de fortes possibilités de développement, dans le sillage de l'augmentation générale des flux de transports en Europe (incidence du marché unique et de l'ouverture à l'Est), mais aussi des contraintes pesant de façon accrue sur les autres modes.

•

• •

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan accueille avec intérêt ces perspectives. Elle souligne que la voie fluviale devra, à son tour, s'organiser pour s'intégrer dans le marché européen. Elle souhaite que -parallèlement à l'équipement en infrastructures- l'interprofession se concerte au mieux afin de préparer ces échéances s'agissant notamment d'une réforme du système du «tour de rôle».

Lors de l'examen par la Commission des Affaires économiques et du Plan des crédits relatifs aux routes et voies navigables figurant au projet de loi de finances pour 1993, le rapporteur pour avis a estimé, à titre personnel, que ces crédits auraient pu faire l'objet d'un avis défavorable.

Toutefois, la commission a pris la décision de principe de ne pas exprimer d'avis sur les crédits budgétaires inscrits dans la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1993, compte tenu des conditions particulières de sa discussion.