

N° 75

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2003-2004

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 2003

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2004, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Georges GRUILLOT,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Gérard Larcher, *président* ; MM. Jean-Paul Emorine, Marcel Deneux, Gérard César, Pierre Hérisson, Bernard Piras, Mme Odette Terrade, *vice-présidents* ; MM. Bernard Joly, Jean-Paul Émin, Jean-Marc Pastor, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Philippe Arnaud, Gérard Bailly, Bernard Barraux, Mme Marie-France Beaufils, MM. Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Jacques Bellanger, Jean Besson, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Marcel-Pierre Cléach, Yves Coquelle, Gérard Cornu, Roland Courtaud, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Rodolphe Désiré, Yves Détraigne, Mme Evelyne Didier, MM. Michel Doublet, Bernard Dussaut, André Ferrand, Hilaire Flandre, François Fortassin, Alain Fouché, Christian Gaudin, Mme Gisèle Gautier, MM. Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Guillot, Mme Odette Herviaux, MM. Alain Journet, Joseph Kergueris, Gérard Le Cam, Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Jean-Yves Mano, Max Marest, René Monory, Jacques Moulinier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Ladislas Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Charles Revet, Henri Revol, Henri de Richemont, Roger Rinchet, Claude Saunier, Bruno Sido, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Pierre-Yvon Trémel, André Trillard, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 1093, 1110 à 1115 et T.A. 195

Sénat : 72 et 73 (annexe n° 17) (2003-2004)

Lois de finances.

Mesdames, Messieurs,

Durant l'année qui vient de s'écouler, **deux moments importants dans les travaux parlementaires** ont concerné les **secteurs des routes et des voies navigables**.

Le débat sur les infrastructures de transports, qui s'est déroulé en mai 2003 à l'Assemblée nationale et en juin 2003 au Sénat, a été l'occasion de réaffirmer la **nécessité de poursuivre**, en France, le **développement de l'offre de transports**, non seulement dans le domaine routier, mais également dans des modes alternatifs à la route comme la voie d'eau.

La question du financement des nouvelles infrastructures a, en outre, été très clairement posée. A cet égard, votre rapporteur pour avis considère que si la France veut réellement mener une politique ambitieuse en matière de transports, il convient qu'elle s'en donne les moyens.

L'approfondissement de la décentralisation, d'une part dans le domaine des **routes**, d'autre part dans le **secteur fluvial**, constitue, par ailleurs, un volet important du **projet de loi relatif aux responsabilités locales**, dont le Sénat vient d'achever l'examen en première lecture.

Revenant sur les enjeux de ces deux temps forts, le présent avis évoque également **les résultats de l'action publique menée dans les secteurs routier et fluvial en 2002**, ainsi que la situation économique de ces secteurs. L'année 2002 a ainsi été marquée par une **progression satisfaisante des mises en service** de tronçons d'autoroutes, mais aussi par une **diminution encourageante du nombre d'accidents de la route**, les efforts accomplis par le Gouvernement en matière de sécurité routière portant leurs fruits.

L'activité du **transport routier de marchandises a stagné en 2002**, la profession subissant les conséquences d'une baisse de la demande et de conditions de marché défavorables. A l'inverse, cette même année a été **positive pour le transport fluvial**, qui connaît une reprise liée notamment à l'augmentation du trafic de combustibles et de matériaux de construction. Depuis trois ans, ce secteur a enregistré une augmentation de 30 % de son activité, ce dont il convient de se féliciter.

En ce qui concerne **l'évolution pour 2004** des crédits du ministère de l'équipement consacrés aux routes et aux voies navigables, votre rapporteur pour avis prend acte d'une **augmentation appréciable (+4,2%) de leur montant**, qui s'établit à **1.436 millions d'euros** (1.389 millions d'euros pour les routes et 47 millions d'euros pour les voies navigables) **en moyens de paiement**.

Mais au-delà de la progression notable de ces crédits, il convient d'insister sur le fait qu'ils **traduisent la volonté du Gouvernement** de poursuivre une **action forte** en matière de **développement du réseau routier national** et **sécurité routière** ainsi que, par l'intermédiaire de Voies navigables de France, en faveur de la **voie d'eau**.

CHAPITRE I^{ER}

LE CONTEXTE DU PROJET DE BUDGET

I. LES MOMENTS FORTS DE L'ANNÉE 2003

A. LE DÉBAT PARLEMENTAIRE SUR LES INFRASTRUCTURES

● La question du développement des infrastructures routières et fluviales a été au cœur du débat qui s'est déroulé à l'Assemblée nationale et au Sénat en mai et juin 2003.

Ce débat avait été, rappelons-le, précédé par la **publication de deux rapports** : un audit sur les grands projets d'infrastructures, réalisé par le Conseil général des ponts et chaussées et l'Inspection générale des finances, et une étude prospective de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), intitulée « La France en Europe, quelle ambition pour la politique des transports? ».

Ces deux rapports abordent, sous des angles différents, les besoins en infrastructures de notre pays. Ils concluent à la nécessité de développer nos systèmes de transport pour éviter une dégradation des conditions de circulation, en particulier sur certains corridors très empruntés qui constituent des itinéraires européens.

Du débat parlementaire sur les infrastructures ressort également la **nécessité de développer l'offre de transport en mettant davantage l'accent sur l'intermodalité et la complémentarité entre les différents modes**. Il s'agit de contrebalancer le monopole de la route, qui assure aujourd'hui 90 % du transport intérieur de voyageurs et 75 % du transport de marchandises. Votre rapporteur pour avis a lui-même mis en avant, au cours du débat, **l'intérêt que présente le transport fluvial**, qui est à la fois plus propre, plus sûr et plus économe en énergie que le transport routier de marchandises.

Cependant, ce débat a aussi mis en évidence le **problème crucial que constitue le financement de nouvelles infrastructures**, au-delà des dépenses inhérentes à l'entretien et à la réhabilitation des équipements existants qui sont, elles-aussi, indispensables. Les ressources sont, on le sait, très limitées : les budgets publics sont très contraints, les opérateurs publics comme Réseau ferré de France (RFF) surendettés et le mécanisme de l'adossement qui, dans

le secteur autoroutier, permettait un financement autonome des nouveaux équipements, a été supprimé.

Or, les **sommes à mobiliser sont considérables** : l'audit estime ainsi le besoin supplémentaire à 1,2 milliard d'euros par an sur vingt ans.

Pour trouver de nouvelles ressources, **plusieurs pistes ont été avancées** : création d'une redevance kilométrique sur les poids lourds, comme il en existe en Allemagne et en Autriche, augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) sur le gazole pour les véhicules particuliers (proposition qui est reprise dans le projet de loi de finances pour 2004), mobilisation de ressources privées dans le cadre de partenariats public-privé ou encore utilisation des dividendes des sociétés d'autoroutes qui sont susceptibles de dégager 34 milliards d'euros d'ici 2030.

Par ailleurs, la **nécessité d'une affectation pérenne de ces ressources au financement des infrastructures** par la création d'une **structure dédiée** a été rappelée. Tirant les conclusions de ce débat, le Gouvernement rendra publique, lors du prochain comité interministériel à l'aménagement et au développement du territoire (CIADT), la liste des projets prioritaires pour les vingt années à venir.

B. UNE NOUVELLE ÉTAPE DE DÉCENTRALISATION

● Un autre moment fort de l'année 2003 pour le secteur des routes et voies navigables a été l'examen, que nous venons d'achever en première lecture au Sénat, du **projet de loi sur les responsabilités locales**.

Ce projet de loi **poursuit le mouvement de décentralisation du réseau routier national**, qui avait connu une première vague dans les années 1970. D'ici 2007, **10.000 à 15.000 kilomètres de routes nationales** devraient ainsi être transférés aux départements, qui gèrent déjà 360.000 kilomètres de voirie. A terme, le réseau routier national se concentrera sur les grands axes de circulation interrégionale, nationale et internationale, selon une approche par itinéraires. Face à ce transfert, les départements se montrent naturellement très attentifs à l'accompagnement en termes financiers mais aussi de moyens humains.

Le projet de loi offre, par ailleurs, la possibilité aux collectivités territoriales et à l'Etat **d'instaurer des péages tant sur les routes express que sur les autoroutes non concédées**, ce qui pourra constituer une source complémentaire de recettes appréciable.

D'autre part, ce projet de loi complète le processus de **décentralisation du domaine public fluvial** initié par la loi du 30 juillet 2003 sur la prévention des risques technologiques et naturels. Ainsi, les collectivités territoriales pourront, à leur demande, se voir transférer la propriété des voies navigables et des ports fluviaux, un droit de priorité étant toutefois reconnu aux régions.

II. PANORAMA DU SECTEUR ROUTIER EN 2002

A. L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

1. Opérations dans le domaine autoroutier

- **Le réseau routier non concédé**

En 2002, **76,1 kilomètres** de sections autoroutières non concédées ont été mis en service, pour un coût total de 837,8 millions d'euros. Les opérations concernées vous sont présentées dans le tableau ci-après.

MISES EN SERVICE SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ EN 2002

Région	Département	Axe	Opération	Coût (en millions d'euros)	Longueur (en km)
Alsace	67	A 35	VRPV déviation d'Innenheim	19,8	6,50
Basse-Normandie	50	A 84	Doublement de la déviation de Pont-Farcy	51	6,40
Bretagne	35	A 84	A 84 section Rennes – Liffre	58	9,50
Centre	37	A 85	Langeais – Tours section 5 Tours-Druye	143,1	7,20
Champagne-Ardenne	8	A 34	Section Poix-Terron – Faissault	67	11,40
Languedoc-Roussillon	34	A 75	Aménagement entre Clermont l'Hérault et Pézenas	109	20,00
Midi-Pyrénées	12	A 75	Déviation de la Cavalerie	23,6	5,80
Pays de la Loire	44	A 811	A.811-Doublement section Sainte-Luce-sur-Loire	9	3,50
Pays de la Loire	49	A 87	Aménagement de Cholet - Rorthais (barreau sud)	6,3	2,50
Provence-Alpes-Côtes-d'Azur	83	A 52	Liaison AR.A50 – AR.A57 traversée de Toulon	351	3,30
Total				837,8	76,10

Au premier semestre 2003, **32,2 kilomètres** supplémentaires de sections autoroutières non concédées ont été ouverts, correspondant à 27,3 millions d'euros de dépenses.

MISES EN SERVICE SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER AU PREMIER SEMESTRE 2003

Région	Département	Axe	Opération	Coût (en millions d'euros)	Longueur (en km)
Basse-Normandie	14	RN 13	Déviations à deux fois deux voies de Bayeux	124	20,30
Basse-Normandie	50	A 84	A 84 - section Avranches - Villedieu	63	12,00
Total				187	32,30

● **Le réseau autoroutier concédé**

La longueur totale des portions d'autoroutes concédées qui ont été mises en service en 2002 s'élève à **137 kilomètres**. Les opérations concernées sont les suivantes :

Axe	Section	Longueur (en km)	Société gestionnaire	Date de mise en service
A 87	Angers - Mortagne	55	ASF	22 janvier 2002
A 89	Tulle-est / Ussel-ouest	43	ASF	22 février 2002
A 66	Toulouse -Pamiers	39	ASF	27 février 2003

Au premier semestre 2003, **126 kilomètres** d'autoroutes concédées ont, en outre, été ouverts. Parmi les avancées ainsi réalisées, il convient notamment d'insister sur la mise en service de 25 kilomètres entre Cahors-nord et Cahors-sud qui constituent la dernière section de l'autoroute A 20 concédée à Autoroutes du Sud de la France (ASF) entre Brive et Montauban et permettent d'assurer la continuité routière entre Paris et Toulouse.

Axe	Section	Longueur (en km)	Société gestionnaire	Date de mise en service
A 89	Saint-Germain-les-vergnes / Tulle-est	21	ASF	21 février 2003
A 87	Cholet-sud / Les Essarts	37	ASF	19 juin 2003
A 432	Pusignan / Saint-Laurent- de-Mure	12	SAPRR	20 juin 2003
A 20	Cahors-nord / Cahors-sud	25	ASF	25 juin 2003

Parmi les **autoroutes encore en travaux sur le réseau concédé**, il convient notamment de citer :

- sur le tronçon Tours-Vierzon de l'A 85, la section Villefranche-Saint Romain qui devrait être mise en service d'ici la fin de l'année ;

- le tronçon de l'A 28 entre Montabon (à l'ouest de Château-de-Loir) et Tours, sur la future liaison entre Le Mans et Tours ;

- la liaison A 28 entre Rouen et Alençon ;

- sur l'A 89 (Bordeaux-Clermont-Ferrand), la section Thenon-Périgueux, l'objectif visé étant l'ouverture de l'A89 entre Périgueux et Brive d'ici 2004 ;

- sur l'A 645, la bretelle du Val d'Aran ;

- l'A 13, qui correspond à la première phase des travaux du tunnel de l'A 86 Ouest (périphérique de l'Île-de-France), devant constituer un itinéraire d'évitement de la zone à circulation dense et faciliter le déplacement de banlieue à banlieue ;

- et bien sûr, sur l'A 75 au niveau de Millau, la construction de la dernière section et du viaduc (3,1 kilomètres), confiée à la société Eiffage, qui permettra le contournement de Millau et la continuité de l'A 75 de Clermont-Ferrand à Béziers, offrant ainsi un itinéraire nord-sud alternatif au couloir rhodanien.

2. Opérations sur le domaine routier national

En 2002, les opérations réalisées sur le réseau routier national ont représenté un coût de :

– **386 millions d’euros** pour l’**entretien** des dépendances et de l’équipement, l’entretien préventif des chaussées et l’entretien curatif du réseau non renforcé ;

– **66 millions d’euros** pour la **réhabilitation** des chaussées.

B. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. Les statistiques pour 2002 et 2003

Selon les statistiques fournies à votre rapporteur pour avis par le ministère de l’équipement, le **nombre d’accidents corporels** au cours de l’année 2002 s’établit à **105.470**, soit une baisse de 0,9 % par rapport à 2001. Une diminution peut également être observée s’agissant du nombre de blessés (-10,5 %). Pour le **nombre de décès (7.242)**, la diminution constatée est cependant moins marquée (-6,2 %).

Ces chiffres constituent, selon les services du ministère de l’équipement, le meilleur bilan enregistré depuis que des statistiques fiables existent.

Ces bons résultats sont confirmés sur les six premiers mois de l’année 2003, puisqu’on observe, par rapport aux six premiers mois de l’année 2002, un recul de 21,2 % du nombre d’accidents corporels, de 24,9 % du nombre de tués et de 23 % du nombre de blessés.

La gravité des accidents, qui mesure le nombre de morts pour 100 accidents corporels, **reste cependant très forte (6,9 %)**. Si elle tend à diminuer en milieu urbain (-9,9 % entre 1998 et 2002), elle continue en revanche à progresser en rase campagne (+2,1 % sur cette même période). A cet égard, **la gravité des accidents en rase campagne reste très préoccupante**, puisqu’elle atteint **14,42 %**.

BILAN DE L'ANNÉE 2002

	2001	2002	2002
Nombre d'accidents corporels	116 745	105 470	-9,7 %
Nombre de décès	7 720	7 242	-6,2 %
Nombre de blessés	153 945	137 839	-10,5 %

Source : Ministère de l'équipement

Ces chiffres encourageants témoignent d'une **réelle prise de conscience de la part des conducteurs**. Ils sont également la traduction d'un véritable volontarisme du Gouvernement en la matière, conformément aux souhaits du Président de la République qui, dans son discours du 14 juillet 2002, a fait de la lutte contre l'insécurité routière l'un des trois chantiers prioritaires de son quinquennat.

Il convient, toutefois, d'apporter un éclairage sur **l'implication des poids lourds dans les accidents de la route** au regard de la place qu'ils occupent dans le parc total de véhicules de plus de deux roues (2 %) et dans l'ensemble de la circulation (6,1 % du nombre total de kilomètres parcourus en France).

Ainsi, si leur implication dans le nombre total d'accidents corporels est de 5,1 %, ils sont, en revanche, impliqués dans 13 % des accidents entraînant la mort (9,1 % de ces accidents en milieu urbain et 14,4 % en rase campagne).

A cet égard, il convient de noter que la **gravité des accidents** (qui mesure le nombre de tués pour 100 accidents corporels) impliquant des poids lourds est beaucoup plus importante que la gravité des accidents sans poids lourds : 17,63 contre 6,29, tous réseaux confondus. Ce ratio est encore plus élevé en rase campagne, où la gravité des accidents avec poids lourds atteint 21,93 %, contre 13,64 % pour les accidents sans poids lourds (respectivement 9,55 % et 2,51 % en milieu urbain).

Enfin, si le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a diminué de 19,7 % entre 1998 et 2002, la part de ce type d'accidents incombant aux poids lourds reste la même sur l'ensemble de la période à 9,5 %.

IMPLICATION DES POIDS LOURDS DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE EN 2002

	Milieu urbain	Rase campagne	Total 2002
Nombre d'accidents corporels	68 738	36 732	105 470
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	1 853	3 480	5 333
% d'accidents avec poids lourds / total des accidents	2,7	9,5	5,1
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents	1 945	5 297	7 242
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	177	763	940
% de tués dans les accidents avec poids lourds/total des tués	9,1	14,4	13
Gravité des accidents	2,83	14,42	6,87
Gravité des accidents sans poids lourds	2,51	13,63	6,29
Gravité des accidents avec poids lourds	9,51	21,93	17,63

Source : Ministère de l'équipement

2. L'action des pouvoirs publics en matière de sécurité routière

● L'année 2002 a tout d'abord été marquée par la tenue des « **états généraux de la sécurité routière** » le **17 septembre 2002**. A cette occasion, ont été définis trois axes forts pour l'action des pouvoirs publics dans ce domaine :

– le **renforcement des contrôles** et l'**aggravation des sanctions** en vue d'agir sur le comportement des conducteurs.

C'est dans ce cadre qu'a été prévue la mise en place d'un système automatisé de contrôle susceptible de relever toutes les infractions aux règles relatives aux limitations de vitesse, aux distances de sécurité et au respect des feux rouges ;

– l'amélioration de l'**encadrement des conducteurs** ;

A ce titre, devraient être entreprises des actions particulières en direction des jeunes conducteurs, mais aussi des conducteurs très âgés ;

– la **mobilisation de l'ensemble des partenaires** autour de la prévention du risque routier.

Il s'agit de traiter le risque routier comme un risque professionnel. A cet égard, l'Etat devra montrer l'exemple en équipant ses véhicules de régulateurs de vitesse.

Par ailleurs, cette priorité devra également être intégrée par les collectivités locales, l'éducation nationale et la politique de santé publique, cette dernière devant améliorer l'information relative aux effets des médicaments, de l'alcool, de la drogue et de certaines pathologies sur la conduite.

● Parmi les mesures qui ont été prises depuis les états généraux, il convient de citer :

– le **décret du 31 mars 2003**, qui rétablit la suspension du permis dans certains cas graves et renforce les sanctions en cas de non port de la ceinture de sécurité et du casque, ainsi qu'en cas d'usage du téléphone portable au volant ;

– la **loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière** qui aggrave les peines encourues par les conducteurs dangereux, notamment en cas d'imprudence ou de récidive, et qui accroît les possibilités de contrôle et de répression offertes aux pouvoirs publics.

Un décret d'application du 12 juillet 2003 a ainsi défini les **sanctions complémentaires** applicables en cas de conduite sans permis et d'excès de vitesse de 30 kilomètres par heure et plus.

Ce même décret prévoit le retrait de six points du permis en cas de conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,5 et 0,8 grammes par litre de sang.

Enfin, il précise les modalités du « **permis probatoire** » : il s'agit d'un permis doté de seulement six points au moment de son obtention et qui ne devient définitif qu'à l'issue de trois ans si le conducteur novice n'a pas commis d'infractions.

Cette loi comporte **d'autres mesures** visant à renforcer la sécurité routière telles que la suppression de l'aménagement de la peine de suspension de permis (pratique dite du « permis blanc ») pour les délits routiers les plus graves, l'interdiction de la vente de détecteurs de radars ou encore la possibilité d'utiliser le chronotachygraphe électronique pour garantir le respect de la réglementation du travail par les transporteurs.

Au-delà de ces textes, l'action des pouvoirs publics depuis 2002 se caractérise par un **renforcement des contrôles**. Entre le 1^{er} juillet 2002 et le 30 juin 2003, le nombre de dépistages d'alcoolémie a progressé de 31,2 % et celui des contraventions pour excès de vitesse de 31,9 %.

● Le ministère de l'équipement conduit, quant à lui, des **actions spécifiques au titre de la politique d'exploitation de la route**, qui contribuent à renforcer la sécurité routière.

Ainsi, il soumet les projets routiers à un **contrôle de sécurité**, conformément à la circulaire n° 2001-30 du 18 mai 2001.

Par ailleurs, une démarche spécifique dénommée « **Sécurité des usagers sur les routes existantes** » (**SURE**) a été initiée en 2001 de manière conjointe par la direction de la sécurité routière et la direction des routes. Les premières expérimentations conduites sur cette base devaient débiter en 2003 dans les départements de l'Indre et du Jura.

Le ministère de l'équipement contribue, par ailleurs, à la mise en œuvre, dans le cadre des contrats de plan Etat-régions, de **plans « régionaux d'aménagement de sécurité » (PRAS)**, qui tendent à permettre la réalisation de travaux de sécurité sur le réseau routier national.

Enfin, l'action du ministère de l'équipement passe également par l'amélioration de la qualité de la **signalisation routière**.

- Un **important volet communication** accompagne l'ensemble des actions réalisées dans ce domaine. Plusieurs campagnes ont été conduites en 2002, par exemple sur les thèmes du téléphone au volant, des distances de sécurité, de la conduite en milieu urbain, du port de la ceinture ou encore des effets de l'alcool sur la conduite.

Par ailleurs, les bilans, statistiques et baromètres mensuels ont fait l'objet d'une forte médiatisation, relayant ainsi les nombreux communiqués sur l'action du Gouvernement en la matière.

C. LA SITUATION DU TRANSPORT ROUTIER EN 2002

En 2002, le **trafic routier intérieur a stagné**, sa croissance mesurée en tonnes-kilomètres ayant seulement atteint 0,1 % pour l'ensemble des véhicules utilitaires.

Comme bien d'autres secteurs, le transport routier a en effet subi les conséquences d'une conjoncture économique défavorable, après une bonne année 2001.

Il convient de noter une évolution contrastée entre les **transporteurs routiers en compte propre**, dont l'activité en termes de trafic, a continué de progresser (+5 %) pour la deuxième année consécutive, et les **transporteurs routiers pour compte d'autrui**, dont l'activité a encore reculé (-1,3 %). La part prédominante (83 %) du trafic maîtrisée par le transport routier pour

compte d'autrui explique la **dégradation du trafic global des poids lourds français en 2002 (-0,5 %)**.

La plupart des produits ont été concernés par l'érosion du trafic. Il en est ainsi des produits pétroliers, des minerais, de la sidérurgie, de la fonderie, des matériaux de construction et des machines, mais aussi du verre, du papier et des produits chimiques. Les taux d'évolution des trafics sont toutefois positifs pour les matériels de transport (+3,1 %), les produits manufacturés (+1,7 %) et la filière agroalimentaire (+1,3 %).

Pour la troisième année consécutive, **l'activité de transport international connaît une forte baisse (-9 %)**, en raison de la progression de la sous-traitance à des transporteurs étrangers, mais également du fait d'un recentrage de l'activité des transporteurs français sur le territoire national, qui a offert des prix plus attractifs en 2000 et en 2001.

● Les conditions de marché ont également été moins favorables en 2002, **l'évolution des coûts** ayant essentiellement été tirée par :

– la **hausse importante du coût du travail** liée à l'augmentation des rémunérations conventionnelles et à la nouvelle réglementation sur le travail de nuit, entrée en application en juillet 2002 ;

– **l'augmentation du coût d'utilisation des infrastructures**, en particulier des péages de classe 4 (+3,7 % en 2002).

En revanche, les entreprises de transport n'ont pas été en mesure de répercuter ces hausses de coûts sur le prix du fret, qui est donc resté stable en 2002.

La situation des entreprises du secteur s'est par conséquent dégradée. La stagnation des prix du fret et la baisse des volumes transportés devraient se traduire par une diminution de 1,7 % de la production en valeur. Le taux de marge, pourtant en net progrès en 2001 (19,1 %), devrait chuter de six points en 2002 (13 %).

Le taux de rentabilité nette -qui mesure la part du résultat net d'exploitation sur le chiffre d'affaires-, déjà structurellement bas dans le secteur, devrait être inférieur à 1 % en 2002.

Dans ce contexte, les entreprises de transports ont réduit leurs investissements, ce qui s'est traduit par une baisse **des immatriculations** de véhicules utilitaires neufs.

Enfin, cette conjoncture défavorable a contribué à la **diminution du nombre d'entreprises du secteur à 39.804 en 2002**. La faible attractivité de ce dernier explique la nouvelle baisse des créations au cours de cette année (3.002, contre 3.386 en 2001).

Les disparitions sont de plus en plus liées à des **cessations d'activité**. Ainsi, le taux de disparitions liées aux difficultés économiques (35 % en 2002) est en augmentation croissante depuis trois ans (20 % en 1999). En 2002, les défaillances enregistrées (1.224) ont concerné 3,1 % du nombre d'entreprises dans le secteur. Enfin, il convient de noter que le taux de survie à cinq ans pour une génération d'entreprises dans ce secteur est seulement de 50 %.

III. SITUATION DU SECTEUR FLUVIAL EN 2002

A. L'ACTIVITÉ DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

En 1991, l'**établissement public Voies navigables de France (VNF)** s'est vu confier la gestion du transport par voies navigables, ainsi que l'exploitation, l'entretien et le développement de l'essentiel du réseau des voies navigables de France (6.700 kilomètres sur 8.500), dont 3.800 kilomètres de canaux et 2.900 kilomètres de rivières et fleuves.

Le réseau à grand gabarit représente 26 % de ce réseau.

1. Le budget de VNF

Outre une contribution apportée chaque année par l'Etat (54,7 millions d'euros en 2002), les recettes du budget de VNF se composent, pour l'essentiel :

– d'une **taxe hydraulique** payée par les personnes prélevant ou rejetant de l'eau dans le réseau (81,5 millions d'euros en 2002) ;

– de **redevances domaniales** ;

– des **péages** payés par la plupart des bateaux circulant sur le réseau, qu'ils transportent des marchandises ou des passagers (9,9 millions d'euros en 2002) ;

– ainsi que des **subventions versées par les collectivités territoriales et l'Union européenne** (40,5 millions d'euros).

2. Les moyens humains

VNF emploie aujourd'hui **313 personnes** sous contrat à durée indéterminée, auxquelles s'ajoutent dix salariés (équivalent temps plein) sous contrat à durée déterminée et trente emplois-jeunes, dont l'éventuelle transformation en emplois permanents fait actuellement l'objet d'une étude.

En outre, VNF bénéficie de la **mise à disposition de plusieurs services de l'Etat** (services de navigation, services maritimes et de navigation, directions départementales de l'équipement) de sorte que l'effectif total des agents s'occupant des voies navigables représente 3.863 personnes.

3. L'activité de VNF en 2002

a) La gestion du transport par voies navigables

(1) L'aide au transport fluvial

Dans ce domaine, VNF mène une **politique d'aide au transport** qui vise, d'une part, à **susciter la demande** de transport fluvial et, d'autre part, à **améliorer son offre**.

● **Encourager la demande de transport fluvial**

Dans ce champ d'action, le dispositif des **embranchements fluviaux** occupe une place importante.

Il consiste à subventionner la mise en service d'équipements destinés à améliorer les conditions d'accès à la voie d'eau et, par conséquent, à réduire les ruptures de charges.

Au cours de l'année **2002**, **onze embranchements fluviaux**, pour lesquels des conventions avaient été signées en 1999, 2000, 2001 et 2002, **ont été mis en service**. Les investissements réalisés dans ce cadre se sont élevés à 8,9 millions d'euros pour les entreprises et à 1,3 million d'euros pour VNF. En

contrepartie de l'aide perçue, les différents bénéficiaires se sont engagés sur un trafic global de 1,2 milliard de tonnes-kilomètres.

Les investissements réalisés en 2002 dans le cadre des embranchements fluviaux

Ils ont surtout concerné **les matériaux de construction. Ont ainsi été réalisés :**

- deux investissements sur la Seine par Samin dans l'Oise (sable de verrerie) et SRT à Grand-Couronne (laitier) ;
- deux investissements sur le bassin du Nord par Granulats de Dunkerque à Dunkerque et Eurovia à Isbergues (granulats) ;
- deux investissements sur le bassin Rhône-Saône par Delmonico Dorel à Sablons (centre de tri de déblais de chantier) et à Villefranche par Plattard granulats ;
- enfin, un investissement de GSM sur le bassin de la Moselle.

D'autres investissements ont été réalisés par des **entreprises du secteur agroalimentaire :**

- Senalia (céréales) sur le port de Rouen ;
- Lesaffre à Provy (agroalimentaire) dans le Nord ;
- MCF Collet (huiles) sur la Basse-Seine.

Enfin, un équipement a été mis en service dans le **secteur des produits sidérurgiques** : il s'agit d'un investissement de Vallourec à Saint-Saulve.

Douze nouvelles conventions d'embranchement fluvial ont, par ailleurs, été conclues en 2002.

● Améliorer l'offre de transport fluvial

L'aide au transport combiné -qui permet d'alléger le surcoût que constitue la rupture de charge inhérente aux chaînes de transport combiné- étant désormais directement gérée par l'Etat, la contribution de VNF à l'amélioration de l'offre de transport fluvial passe désormais essentiellement par un **dispositif de soutien aux transporteurs**.

A la suite des plans économiques et sociaux menés dans les années 1980 et 1990 et du contrat de modernisation signé en 1999, l'Etat et VNF ont, en effet, mis en œuvre, sur les années 2001-2002-2003, un **plan d'aide à la modernisation du transport fluvial**.

Son volet économique comprend des aides à l'adaptation technique du matériel existant.

En 2002, plus de 200 dossiers ont été déposés à ce titre, pour un montant d'aides de près de 2,3 millions d'euros, alors qu'une centaine de dossiers avait fait l'objet d'une aide globale de 1,3 million d'euros en 2001.

Des soutiens aux innovations techniques, aux économies d'énergie et de carburant, ou encore à la préservation des unités existantes, complètent ce plan d'aide à la modernisation.

Un **nouveau plan d'aide**, destiné à couvrir la période 2004–2007, **devait être soumis pour approbation à la Commission européenne au cours de l'année 2003**. Il vise à conforter le développement du transport fluvial à un moment où le trafic connaît un réel essor, et à contribuer à un rééquilibrage entre les différents modes de transport, conformément aux objectifs des politiques de transport européenne et nationale. Il devrait être doté de 14 millions d'euros.

(2) Le développement du tourisme fluvial

Dans le domaine du tourisme fluvial, l'action conduite par VNF vise d'abord à **acquérir une bonne connaissance du secteur** et de sa clientèle, afin de faciliter sa structuration et son développement.

A cet effet, l'établissement public a mis en place en 2001 un **réseau d'observation du tourisme fluvial** constitué d'une cellule nationale et de 17 cellules régionales ou interrégionales.

Le réseau doit produire des **outils d'aide à la décision** permettant aux gestionnaires de l'infrastructure et aux collectivités locales de définir des politiques de développement touristique pertinentes et aux professionnels de préparer des actions de promotion ou de communication. Au-delà de la production de données statistiques, ce réseau a vocation à être un **lieu de concertation et de dialogue** entre les acteurs du tourisme fluvial.

Le secteur du tourisme fluvial

Selon les informations recueillies, le chiffre d'affaire de ce secteur serait de 225 millions d'euros, dont 181 millions d'euros pour l'activité des compagnies de bateaux à passagers et 44 millions d'euros pour le secteur de la location de coches à plaisance.

Le secteur des compagnies de bateaux à passagers se compose de 235 entreprises qui exploitent 380 bateaux et transportent 9 millions de personnes chaque année. Il emploie 2.900 personnes, dont 40 à 45 % à temps plein.

En ce qui concerne le secteur de la location de coches de plaisance, la flotte reste stable, avec environ 2.000 bateaux, bien qu'un phénomène de concentration se dessine. Il compte 500 emplois permanents et 700 emplois saisonniers.

VNF a également maintenu ses initiatives pour soutenir l'effort des professionnels, d'une part à travers la publication en janvier 2003 des résultats de la saison fluviale 2002 (actualisation de l'état de la flotte professionnelle, enquêtes de clientèles menées auprès des professionnels, loueurs, sociétés de bateaux à passagers et gestionnaires d'équipements), d'autre part en participant au Salon Nautique de Paris.

Enfin, VNF **accompagne l'aménagement et la gestion du réseau touristique**. Ainsi, 226 millions d'euros sont prévus dans les contrats de plan pour la restauration des voies à vocation touristique et des voies à plus faible trafic, auxquels il faut ajouter 63 millions d'euros pour la remise en état du canal du Rhône au Rhin dans le cadre du programme interrégional « avenir du territoire entre Saône et Rhin », soit un montant d'investissement prévisionnel de près de 300 millions d'euros sur sept ans. Au total, le **montant des travaux engagés** au cours de l'année 2002 sur le réseau touristique s'élève à **33 millions d'euros**.

Les priorités affichées pour 2003 tendent notamment faire évoluer la politique d'amélioration de l'accueil des visiteurs du domaine public fluvial **vers une logique d'itinéraire, en intégrant davantage les activités terrestres au bord des voies d'eau**.

b) L'exploitation, l'entretien et le développement du réseau

● Les crédits d'entretien-exploitation du réseau

En 2002, ces crédits se sont élevés à **39,8 millions d'euros**.

Une part importante (59 %) de cette enveloppe est utilisée pour attribuer des **dotations déconcentrées aux différents services de navigation**, pour l'exploitation des ouvrages et les travaux d'entretien courant. En 2002, la répartition s'est faite de la manière ci-après.

RÉPARTITION DES DOTATIONS PAR RÉGION

	Montant (en M€)	Part (%)
Bourgogne + Centre	2,15	9,2%
Midi Toulousain	1,49	6,3%
Languedoc-Roussillon	0,28	1,2%
Alsace-Lorraine	8,09	34,5%
Rhône-Saône	2,29	9,8%
Nord-Pas-de-Calais	2,97	12,7%
Nantes	0,11	0,5%
Bassin de la Seine	6,06	25,8%
TOTAL	23,44	100%

Source : Ministère de l'équipement

Le reste de l'enveloppe (16,34 millions d'euros en 2002) sert à financer **certaines opérations d'entretien**, telles que les dragages et les chômages.

Parmi ces crédits, la dépense totale rendue nécessaire pour l'entretien et l'aménagement du **réseau à petit gabarit** a représenté en 2002 près de 26 millions d'euros. A cet égard, votre rapporteur pour avis rappelle que le réseau à petit gabarit se compose des voies qui ne s'intègrent pas au réseau d'intérêt majeur pour le transport des marchandises, c'est à dire :

- les voies complémentaires utiles au transport de marchandises (909 kilomètres) et les liaisons entre bassins (565 kilomètres) ;
- les voies d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial (914 kilomètres) ;
- les autres voies navigables (2.488 kilomètres).

En 2003, le montant des crédits d'entretien et d'exploitation du réseau s'est élevé à 47,4 millions d'euros. La répartition entre les deux types de dépenses d'entretien devrait être : 24,8 millions pour les dotations déconcentrées et 22,6 millions pour les grosses opérations d'entretien.

● La restauration et le développement du réseau

En 2002, les **investissements réalisés sur le réseau** ont représenté **113 millions d'euros**, ce montant se répartissant entre :

– **82,6 millions d'euros** pour la **restauration du réseau**, dont 1,4 million au titre du contrat de plan 1994-1999 et 33,9 millions dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 et du programme interrégional relatif au « Territoire Saône-Rhin » ;

– **19 millions d'euros** pour les **opérations de développement du réseau**, dont 2,6 millions d'euros au titre du contrat de plan 1994-1999, 13,3 millions d'euros au titre des contrats de plan 2000-2006, 1,4 million d'euros pour la réhabilitation du canal de Roubaix, 0,1 million d'euros pour les études relatives à la liaison Seine-Nord et 1,6 million d'euros pour l'aménagement du polder d'Erstein ;

– **1,2 million d'euros** pour les **études générales** et **4,9 millions d'euros** pour les **opérations « environnement »** et **« développement économique de la voie d'eau »** ;

– **5,3 millions d'euros** pour **l'acquisition des matériels** et engins utilisés à l'entretien du réseau.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET DE RESTAURATION DU RESEAU

	Montant (en M€)	Part (%)
Développement du réseau	17,39	15,4%
Restauration du réseau	82,64	73,1%
Autres investissements liés au réseau (polder d'Erstein)	1,59	1,4%
Etudes générales	1,22	1,1%
Développement économique et environnement	4,91	4,3%
Matériel d'exploitation	5,27	4,7%
TOTAL	113,02	100%

Source : Ministère de l'équipement

Dans cette enveloppe, les dépenses spécifiquement destinées au **réseau à petit gabarit** en 2002 ont représenté 60,8 millions d'euros, dont 58,6 millions au titre de la restauration des voies et 2,2 millions au titre du développement.

Utilisation des crédits de restauration et de développement pour le réseau à petit gabarit en 2002

Deux importants programmes sont cofinancés dans le cadre des contrats de plan Etat-régions :

– **l’opération de restauration du canal du Rhône au Rhin** entre Mulhouse et la Saône, destinée à réaliser les réfections nécessaires à la mise en sécurité des ouvrages, au maintien du régime hydraulique du Doubs, à la navigation de plaisance et au trafic commercial ;

– **le projet de réaménagement du canal de Roubaix**, qui s’inscrit dans le cadre du projet de rénovation urbaine et d’aménagement social des quartiers.

Les autres opérations de restauration sur les voies à petit gabarit en 2002 ont, pour l’essentiel, concerné :

– le canal de l’Aisne à la Marne (remplacement des lisses de guidage du souterrain de Mont-de-Billy) ;

– l’Yonne (reconstruction des barrages de Saint-Martin et de la Gravière) ;

– le canal de Saint-Quentin (interventions préalables à la restauration du tunnel de Riqueval) ;

– la Scarpe inférieure (reconstruction du pont de Condé à Saint-Amand) ;

– le canal de l’Est (rénovation de douze écluses, travaux de remise en navigation à la suite des crues de décembre 2001, restauration et automatisation de la boucle de Nancy, restauration du pont-canal de Flavigny) ;

– le canal de la Marne à la Saône (restauration de berges et d’ouvrages) ;

– le canal de la Marne au Rhin (restauration et consolidation de digues et de berges) ;

– les canaux du Nivernais, de Briare, du Centre et latéral à la Loire (fiabilisation des voies dans le cadre de programmes cofinancés ;

– les canaux du Midi et latéral à la Garonne (divers travaux dont la restauration et la mécanisation d’écluses en Haute-Garonne).

B. BILAN DU TRANSPORT FLUVIAL EN 2002

L’année 2002 est marquée par la **reprise du transport fluvial de marchandises**, qui s’établit à 56,8 millions de tonnes (contre 56,2 en 2001) et à 6,9 milliards de tonnes-kilomètres (contre 6,7 en 2001).

Cette croissance est principalement liée à la hausse du **transport de combustibles**, le charbon enregistrant une croissance de 22,4 % en tonnes et de 43,1 % en tonnes-kilomètres.

Le secteur des **produits finis ou semi-finis**, tels que les conteneurs, colis lourds et véhicules, connaît également une progression importante (+4,7 % en tonnes-kilomètres et +2,5 % en tonnes).

Le transport des **matériaux de construction** augmente aussi en 2002 (+4,7 % en tonnes-kilomètres et +2,5 % en tonnes).

En revanche, **la filière de la métallurgie subit une baisse importante**, en raison de la chute de la production d'acier. Cette baisse représente une réduction de 12,3 % en tonnes-kilomètres (-11,2 % en tonnes) pour les minerais et les déchets, et 7,1 % en tonnes-kilomètres (-12,4 % en tonnes) pour les produits métallurgiques.

Il en est de même pour le **secteur des engrais** (-8,3 % en tonnes-kilomètres), des **produits agricoles** (-4,2 % en tonnes-kilomètres) et des **denrées alimentaires** (-2,3 en tonnes-kilomètres). Cette évolution s'explique par la diminution de la collecte et des exportations au premier semestre de l'année 2002. En revanche, la bonne récolte de l'année 2002 a généré un regain d'activité dans cette branche au dernier trimestre 2002.

Le volume des **produits pétroliers** transportés a également diminué (-4,7 % en tonnes), en liaison avec la réduction de la consommation nationale.

Quant au transport des **produits chimiques**, il est resté stable en 2002.

**EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL EN 2002 :
COMPARAISON DES TRAFICS CUMULÉS
EN 2001 ET EN 2002**

Chapitres N.S.T de marchandises	Tonnes (millions)			Tonnes-kilomètres (milliards)		
	2001	2002	variation	2001	2002	variation
0- Produits agricoles	7,97	7,79	-2,3%	1,40	1,34	-4,2%
1- Denrées alimentaires, fourrages	2,57	2,52	-1,8%	0,38	0,37	-3,5%
2- Combustibles minéraux	4,68	5,72	+22,4%	0,49	0,70	+43,1%
3- Produits pétroliers	5,95	5,67	-4,7%	0,64	0,63	-2,0%
4- Minerais, déchets pour la métallurgie	3,11	2,76	-11,2%	0,24	0,21	-12,3%
5- Produits métallurgiques	2,38	2,08	-12,4%	0,37	0,34	-7,1%
6- Minéraux bruts, matériaux de construction	24,43	25,04	+2,5%	2,37	2,48	+4,7%
7- Engrais	0,91	0,89	-2,2%	0,15	0,14	-8,3%
8- Produits chimiques	2,22	2,22	-0,1%	0,39	0,39	-0,1%
9- Machines, véhicules, transactions	1,94	2,09	+7,5%	0,27	0,33	+19,7%
TOTAL	56,17	56,79	+1,1%	6,72	6,94	+3,3%

Source : ministère de l'équipement

Sur l'année 2002, ce sont les bassins du Rhône (+8,2 %) et de la Seine (+5,4 %) qui enregistrent une progression notable de leur trafic, alors que les flux constatés sur les bassins du Nord et du Rhin sont stables. Le transport sur le bassin de la Moselle connaît, quant à lui, une légère baisse (-2 %).

Selon les indications fournies à votre rapporteur pour avis, les résultats pour 2003 devraient être meilleurs qu'en 2002, dès lors que le trafic a enregistré une progression au premier semestre, alors qu'il était en baisse au premier semestre 2002.

C. L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX

Si, durant l'année 2002, le **trafic fluvial** (chargements + déchargements) **de l'ensemble des ports français a augmenté**, le nombre de quais dépassant 100.000 tonnes est resté pratiquement inchangé (153, contre 154 en 2001).

L'activité du **port autonome de Paris (PAP)** s'établit à 19,9 millions de tonnes, soit une progression de 7,7 % par rapport à l'année précédente. Après le tassement du trafic constaté en 2001, principalement en raison des conditions climatiques, il s'agit donc d'un retour à la croissance, malgré un début d'année difficile. Le transport de matériaux de construction a augmenté de 736.000 tonnes, le transport de produits énergétiques de 560.000 tonnes, et celui des produits agricoles et alimentaires de 85.000 tonnes. En conséquence, le chiffre d'affaires du PAP a progressé de 8 % en 2002, pour atteindre 57,4 millions d'euros. Cependant, ce chiffre d'affaires reflète aussi la croissance des activités liées aux transports de passagers et aux loisirs.

L'activité des **ports de la façade maritime** connaît également une progression, sous l'effet de l'augmentation des échanges de matériaux de construction et de charbon. Le trafic du port du Havre est ainsi passé de 3,9 millions de tonnes en 2001 à 4,5 millions de tonnes en 2002. De même, au port de Rouen, il est passé de 3,1 à 3,7 millions de tonnes.

En revanche, le trafic des **ports du Rhin** (14,8 millions de tonnes) est en légère baisse (-3,8 %), en raison de la diminution du transport des minéraux bruts et des matériaux de construction. Cette baisse affecte notamment le port autonome de Strasbourg, dont l'activité recule de 3,1 %. Cependant, les ports du Rhin profitent de l'essor du transport combiné (+9,1 %), Mulhouse confortant sa première place de port français en matière de conteneurs.

Les **ports du Rhône et de la Basse Saône** ont généré un trafic de l'ordre de 4 millions de tonnes, en légère baisse par rapport à l'année précédente. L'activité des plates-formes multimodales de Chalon et Mâcon, appartenant à la société Agroport, a progressé de 4,3 %.

Enfin, les **ports du réseau Nord** ont enregistré une croissance de leurs expéditions (+8,8 %) et de leurs arrivages (+2,7 %).

Le port autonome de Paris (PAP)

Deuxième port fluvial européen, le port autonome de Paris assure 13 % de l'approvisionnement en marchandises de la région parisienne, grâce à ses 70 sites installés au cœur d'une zone urbaine dense. Il accueille 600 entreprises et génère 72 000 emplois, dont 12 000 emplois directs.

Le PAP prend en compte la mission qui lui est assignée par le plan de déplacements urbains (PDU) d'Ile-de-France de **contribuer au report du trafic routier sur les modes fluvial et fluvio-maritime**. Il s'agit, d'ici 2005, de doubler le trafic fluvial pour absorber 3 % du trafic routier.

La **stratégie de développement** adoptée a déjà permis une forte augmentation du trafic fluvial en 2002. Le PAP envisage, dans cette perspective, de réaménager ses dix plates-formes multimodales pour les rendre plus fonctionnelles et leur permettre d'assurer le trafic supplémentaire. En 2002, le port de Bonneuil-sur-Marne a ainsi ouvert une plate-forme pour les conteneurs. Par ailleurs, quatre plate-formes supplémentaires devraient être mises en service d'ici 2020.

Enfin, une **consolidation du réseau des ports urbains** est prévue, en vue de **desservir les villes au plus près** de leurs lieux de consommation (s'agissant en particulier des matériaux de construction) et de production (déchets), et de contribuer ainsi à réduire le transport routier dans leur périmètre. Un autre objectif est l'amélioration de **l'intégration de ces ports dans le paysage urbain et l'environnement des habitants**. Il s'agit d'en faire des espaces mixtes, à usage à la fois industriel et de loisirs, grâce à une sécurisation des activités, à une rénovation des installations portuaires et à des aménagements tels que l'installation de promenades piétonnières (exemple de l'arboretum du port de Gennevilliers).

CHAPITRE II

EXAMEN DES CRÉDITS

I. LES CRÉDITS CONSACRÉS AU SECTEUR DES ROUTES

Pour 2004, le budget routier du ministère de l'équipement s'établit à **1.389 millions d'euros**, contre 1.330 millions d'euros l'année précédente, soit une **progression appréciable de 4,4 %**.

A. LES CRÉDITS DESTINÉS AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Ces crédits visent à moderniser et à développer les infrastructures routières nationales, pour répondre à la demande de déplacements et d'échanges en augmentation continue sur certains axes, mais aussi pour assurer une desserte équilibrée du territoire.

L'enjeu est important puisque le **réseau routier national**, qui représente 4 % seulement de la longueur totale du réseau routier, **assure 40 % de la circulation routière**.

Les crédits destinés au développement du réseau routier national rassemblent des crédits d'études et des crédits d'investissement.

Pour 2004, ces crédits bénéficient d'une progression, tant en autorisations de programme (+2,9 %) qu'en crédits de paiement (+6,4 %), lesquels s'établissent respectivement à **807,2 millions d'euros** et à **705,4 millions d'euros**.

**ENSEMBLE DES CRÉDITS DESTINÉS AU DEVELOPPEMENT
DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL
(dépenses ordinaires et crédits de paiement)**

Nature des crédits	Autorisations de programme				Dépenses ordinaires et crédits de paiement			
	Montant en LFI pour 2003 (en M€)	Montant en PLF pour 2004 (en M€)	Evolution (en M€)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2003 (en M€)	Montant en PLF pour 2004 (en M€)	Evolution (en M€)	Evolution (en %)
Crédits d'études	4,6	5	+0,4	+8,7%	13,37	9,27	-4,1	-30,7%
Crédits d'investissement	779,5	802,2	+22,7	+2,9%	649,1	696,1	+46,5	+7,2%
TOTAL	784,1	807,2	+23,1	+2,9%	663	705,4	+42,4	+6,4%

Source : PLF pour 2004

● **Les crédits d'études**

Il s'agit, d'une part, des **crédits de fonctionnement alloués à deux services d'études** qui concourent, en amont, aux études de projets, à l'établissement de méthodologies et au développement des innovations technologiques :

- le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) ;
- le centre d'études des tunnels (CETU).

Ces crédits, inscrits à la ligne 37-46/30, sont reconduits à **4,77 millions d'euros pour 2004**.

D'autre part, une ligne budgétaire est spécifiquement consacrée aux **études économiques et techniques dans le domaine routier** : il s'agit de la ligne budgétaire 53-47/20.

Pour 2004, les crédits de cette ligne progressent (+8,7 %) en autorisations de programme à 5 millions d'euros, mais diminuent fortement (-47,7 %) en crédits de paiement, ceux-ci passant de 8,6 à 4,5 millions d'euros.

Au total, les crédits d'études prévus dans le cadre du développement du réseau national sont en baisse de 13,4 à 9,3 millions d'euros en moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement), soit une diminution de plus de 30 %.

CRÉDITS D'ÉTUDES

Ligne budgétaire	Nature des crédits	Autorisations de programme				Dépenses ordinaires et Crédits de paiement			
		Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
37-46/30	SETRA-CETU et moyens de fonctionnement divers	-	-	-	-	4,77	4,77	-	-
53-47/20	Etudes économiques et techniques dans le domaine routier national	4,6	5	+0,4	+8,7 %	8,6	4,5	-4,1	-47,7 %
TOTAL dépenses ordinaires + crédits de paiement		4,6	5	+0,4	+8,7 %	13,37	9,27	-4,1	-30,7 %

Source : PLF pour 2004

• Les crédits d'investissement

Les crédits d'investissement consacrés au développement du réseau routier national **progressent de 22,7 millions d'euros en autorisations de programme** et de **46,5 millions d'euros en crédits de paiement**, ces deux enveloppes s'établissant respectivement à **802,2** et à **696,1 millions d'euros**.

Il convient de souligner l'effort ainsi manifesté par le Gouvernement, malgré un contexte budgétaire particulièrement contraint.

Une partie de ces crédits, inscrits aux lignes 53-47/30 (Investissements sur le réseau routier national hors Ile-de-France) et 53-47/60 (Investissements sur le réseau routier national d'Ile-de-France), constitue la **participation de l'Etat au volet routier des contrats de plan Etat-région**. Ces crédits bénéficient d'une augmentation de 8,7 % en crédits de paiement, qui s'établissent à 656,3 millions d'euros, et de 6 % en autorisations de programme, pour atteindre 756 millions d'euros.

Les autres dotations rattachées aux lignes 63-44/50, 63-44/70 et 63-44/80 sont en baisse, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

Enfin, la ligne 63-44/90, qui sert à attribuer des subventions pour la construction d'autoroutes concédées, n'est pas dotée pour 2004.

S'agissant des priorités affichées par le Gouvernement pour 2004, il convient de citer :

– **la poursuite des grands programmes de l'A 75 et de la route nationale RN 7**, auxquels 120 millions d'euros devraient être affectés en autorisations de programme. L'objectif visé est la mise en service de l'ensemble de l'A 75 au début de l'année 2005, date à laquelle les travaux du viaduc de Millau devraient également être achevés ;

– **la mise en service de deux sections importantes du réseau autoroutier libre de péage** : la liaison autoroutière entre Reims et Charleville-Mézières (A 34), et la liaison entre Cosne-sur-Loire et Nevers (A 77) ;

– la mise en service de **plusieurs sections de routes express sur le réseau non concédé**, telles que la section Rambouillet-Ablis et la section entre Montlieu et la Gironde sur la route nationale RN 10.

CRÉDITS D'INVESTISSEMENT

Ligne budgétaire	Nature des crédits	Autorisations de programme				Crédits de paiement			
		Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en M€)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
53-47/30	Investissements sur le réseau routier national	641,2	689,6	+48,4	+7,5 %	522,1	599,4	-77,3	+14,8 %
53-47/60	Investissements sur le réseau routier national d'Ile-de-France	72	66,4	-5,6	-7,8 %	81,6	56,9	-24,7	-30,3 %
63-43/50	Opérations liées à l'aménagement du réseau routier national	18,4	8,8	-9,6	-52,2 %	12,2	9,3	-2,9	-23,8 %
63-44/70	Opérations liées à l'aménagement du réseau routier national	20,9	13,5	-7,4	-35,4 %	13,3	10,9	-2,4	-18 %
63-44/80	Autres opérations routières (déconcentrées)	27	23,9	-3,1	-11,5 %	20,4	19,6	-0,8	-3,9 %
63-44/90	Subventions pour la construction d'autoroutes concédées	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL dépenses ordinaires + crédits de paiement		779,5	802,2	+22,7	+2,9%	649,6	696,1	+46,5	+7,2%

Source : PLF pour 2004

B. LES CRÉDITS D'ENTRETIEN ET DE RÉHABILITATION DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Représentant une enveloppe de **610,2 millions d'euros pour 2004**, contre 602,1 millions d'euros l'année dernière, ces crédits sont en légère progression (+1,3 %).

ENSEMBLE DES CRÉDITS DESTINÉS À L'ENTRETIEN ET À LA RÉHABILITATION DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL (dépenses ordinaires et crédits de paiement)

Nature des crédits	Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
Dépenses ordinaires	197,1	196,4	-0,7	-0,3 %
Dépenses en capital (crédits de paiement)	405	413,8	+8,8	+2,2 %
TOTAL	602,1	610,2	+8,1	+1,3 %

Source : PLF pour 2004

● **Une partie de ces crédits constitue des dépenses ordinaires (196,44 millions d'euros) destinées :**

– à financer **l'entretien courant du réseau routier national**, les **parcs** et la **viabilité hivernale** pour un montant de 178,4 millions d'euros (ligne 35-42/10) ;

– à attribuer des moyens au **centre national des ponts de secours** (ligne 37/46-50) pour un montant de 340.000 euros ;

– à verser des **subventions aux collectivités territoriales** (ligne 44-20/40) en vue de financer les éventuels travaux de remise à niveau de la voirie nationale déclassée à leur profit. 17,7 millions d'euros sont prévus pour 2004 à cet effet, en augmentation de 2,9 %. Parmi ces subventions figure la participation de l'Etat au financement de l'entretien de la voirie de Paris.

**ENTRETIEN ET RÉHABILITATION DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL :
DÉPENSES ORDINAIRES**

Ligne budgétaire	Nature des crédits	Montant en LF pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
35-42/10	Entretien courant du réseau routier national, moyens des parcs et viabilité hivernale	179,6	178,4	-1,2	-0,7 %
37-46/50	Centre national des ponts de secours – moyens de fonctionnement	0,34	0,34	-	-
44-20/40	Subventions intéressant la gestion de la voirie nationale	17,2	17,7	+0,5	+2,9 %
TOTAL	Crédits de fonctionnement	197,14	196,44	-0,7	-0,3 %

Source : PLF pour 2004

• Les autres crédits de réhabilitation du réseau sont des dépenses en capital contribuant :

– au **gros entretien préventif** et aux **grosses réparations de chaussées** (ligne 53-46/10).

Il s'agit de prévenir la déformation des chaussées par des interventions régulières en vue, notamment, d'assurer leur maintien hors gel. Cette mission est dotée de 222,5 millions d'euros en autorisations de programme (-0,8 %) et de 202,2 millions d'euros en crédits de paiement (-9,2 %) ;

– à **l'action des parcs, des centres d'entretien et d'exploitation et du service de la viabilité hivernale** (ligne 53-46/30), dont les moyens sont reconduits à 6,4 millions d'euros ;

– au **renforcement des ouvrages d'art** (ligne 53-46/40), c'est-à-dire des ponts et les tunnels.

Les crédits qui leur sont destinés sont reconduits à 89,6 millions d'euros en autorisations de programme et **augmentés à 91,8 millions d'euros (+28,4 %) en crédits de paiement.**

Sur cette enveloppe, **28,6 millions d'euros** devraient, selon le ministre, **être réservés au financement des aménagements de sécurité des tunnels**, ce dont il convient de se féliciter. A la suite de la catastrophe du tunnel du Mont-Blanc, un programme pluriannuel de travaux (abris, galeries d'évacuation, dispositifs de détection et de ventilation...) a, en effet, été engagé pour renforcer la sécurité des tunnels routiers ;

– à la **réhabilitation et au renforcement des chaussées** (ligne 56-46/50) ;

Il s'agit de restaurer des chaussées présentant de graves défauts structurels. Les dotations consacrées à cette action sont reconduites à 66 millions d'euros en autorisations de programme et en crédits de paiement ;

– enfin, à **l'amélioration de la sécurité**, que ce soit par l'aménagement des carrefours et virages dangereux, par la réduction des obstacles latéraux ou encore par la diminution de la dangerosité des glissières.

Les crédits de paiement prévus à cette fin augmentent de près de 11 millions d'euros pour atteindre **47,5 millions d'euros**, preuve de l'attention portée par le Gouvernement aux mesures de sécurisation.

**ENTRETIEN ET RÉHABILITATION DU RÉSEAU NATIONAL :
LES DÉPENSES EN CAPITAL**

Ligne budgétaire	Nature des crédits	Autorisations de programme				Crédits de paiement ou dépenses ordinaires			
		Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution en %
53-46/10	Gros entretien préventif et grosses réparations des chaussées	224,2	222,5	-1,7	-0,8 %	222,8	202,2	-20,6	-9,2 %
53-46/20	Gros entretien préventif et grosses réparations des chaussées (opérations déconcentrées)	0	0	-	-	1,6	0	-1,6	-100 %
53-46/30	Parcs, centres d'entretien et d'exploitation du réseau, viabilité hivernale et radiotéléphonie	6,4	6,4	-	-	6,5	6,4	-1	-15,4 %
53-46/40	Renforcement des ouvrages d'art	89,6	89,6	-	-	71,5	91,8	+20,3	+28,4 %
53-46/50	Réhabilitation et renforcement des chaussées	66	66	-	-	66	69,5	-0,1	-0,15 %
53-46/60	Aménagements de sécurité et traitement des zones d'accumulation d'accidents	36,8	37,8	+1	+2,7 %	36,6	47,5	+10,9	+29,8 %
TOTAL		423	422,3	-0,7	-0,16 %	405	413	+8,8	+2,2 %

Source : PLF pour 2004

C. LES CRÉDITS AFFECTÉS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET À L'EXPLOITATION DE LA ROUTE

Cet agrégat regroupe seulement une partie des crédits consacrés à la sécurité routière selon le « jaune » relatif à l'effort de la nation en faveur de la sécurité routière : il s'agit ici des crédits spécifiquement liés à l'exploitation de la route.

Pour 2004, ces crédits du ministère de l'équipement sont **en hausse de 4,8 % en autorisations de programme et de 13,3 % en crédits de paiement**, ce qui témoigne de l'attention portée par le Gouvernement à cette question. Les **moyens d'engagement s'élèvent à 73 millions d'euros**, alors que les **moyens de paiement s'établissent à 46 millions d'euros**.

ENSEMBLE DES CRÉDITS DESTINÉS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Nature des Crédits	Autorisations de programme				Crédits de paiement ou dépenses ordinaires			
	Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution en %
Crédits destinés à l'exploitation de la route	30	29	-1	-3,3 %	53,6	57,4	+3,6	+7 %
Crédits d'études	9,9	9	-0,9	-9 %	6,2	7,1	+0,9	+14,5 %
Crédits affectés aux centres d'examen du permis de conduire	4	8	+4	+50 %	4,7	6,4	1,7	+36,2 %
Crédits d'incitation en matière de sécurité routière	-	-	-	-	2	2,5	+0,15	+7,5 %
TOTAL	43,9	46	+2,1	+4,8 %	64,5	73,05	+8,55	+13,3 %

Source : PLF pour 2004

● Les crédits destinés à l'exploitation de la route

La politique d'exploitation de la route vise à améliorer la sécurité des déplacements par une meilleure répartition de la circulation dans le temps et sur les différents réseaux, par l'information des usagers et par des interventions aussi rapides que possible sur le réseau.

Elle est mise en œuvre dans le cadre de deux instruments :

- le schéma directeur d'exploitation de la route (SDER) ;
- le schéma directeur d'information routière (SDIR).

Le SDER consiste essentiellement à équiper le réseau routier national principal et les voies urbaines rapides de systèmes de recueil des données, d'exploitation et de gestion du trafic. Il peut conduire à installer des instruments de surveillance de la circulation et de connaissance de l'état du trafic (caméras, stations de comptage, réseau d'appels d'urgence...). Il doit permettre la centralisation des informations et faciliter ainsi l'adoption de décisions appropriées par les exploitants. Enfin, il a également pour objectif l'information de l'utilisateur sur les temps de parcours et la présence d'engorgements.

Le SDIR, qui est encore dans une phase d'étude, vise à compléter l'information routière donnée aux usagers et aux différents acteurs concernés par des renseignements synthétiques donnés en temps réel. Il vise également à élargir la diffusion de cette information, non seulement sur l'ensemble du réseau routier, mais également par l'intermédiaire de serveurs télématiques et de supports médiatiques. L'objectif affiché est de faire en sorte que le SDIR couvre 9.600 kilomètres de voirie en 2004 et 12.500 kilomètres à l'horizon 2006.

Enfin, ce volet sert à financer l'entretien et le renouvellement de la signalisation directionnelle et à améliorer l'implantation des équipements d'exploitation pour réduire le danger inhérent aux obstacles latéraux.

Pour 2004, les crédits d'exploitation de la route diminuent **d'un million d'euros en autorisations de programme, à 29 millions d'euros**, et progressent de **3,6 millions d'euros en crédits de paiement, à 57,4 millions d'euros**.

CRÉDITS DESTINÉS À L'EXPLOITATION DE LA ROUTE

Ligne budgétaire	Nature des Crédits	Autorisations de programme				Crédits de paiement ou dépenses ordinaires			
		Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
35-42/30	Exploitation de la route – Fonctionnement et maintenance (actions non déconcentrées)	-	-	-	-	2,7	2,6	-0,1	-3,7%
35-42/40	Exploitation de la route – Fonctionnement et maintenance (actions déconcentrées)	-	-	-	-	20,9	22,2	+1,3	+6,2%
35-42/50	Exploitation de la route – Information des usagers et centres d'information routière	-	-	-	-	3	3,2	+0,2	+6,7%
53-46/70	Exploitation de la route – Installations sur infrastructures existantes (actions non déconcentrées)	12	18	+6	+50%	10,5	15,6	+5,1	+48,6%
53-46/90	Exploitation de la route – Installations sur infrastructures existantes (actions déconcentrées)	18	11	-7	-38,9%	16,5	13,8	-2,7	-16,4%
TOTAL		30	29	-1	-3,3%	53,6	57,4	+3,6	+7%

Source : PLF pour 2004

● **Les crédits d'étude en matière de sécurité routière**

Ces crédits, inscrits dans quatre lignes différentes, diminuent légèrement (-900.000 euros) en autorisations de programme, mais sont confortés (+14,5 %) en crédits de paiement à plus de **7 millions d'euros**. Ils servent à financer différentes études, en particulier dans le cadre du centre national de la sécurité routière ou en partenariat avec d'autres organismes.

CRÉDITS D'ÉTUDES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Ligne budgétaire	Nature des crédits	Autorisations de programme				Crédits de paiement ou dépenses ordinaires			
		Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
53-47/51	Etudes, expérimentations et investissements hors infrastructures	1,7	1,8	+0,1	+5,9 %	1	1,1	+0,1	+10 %
53-47/52	Etudes et expérimentations en matière de sécurité routière	2,9	2,9	-	-	1,7	1,8	+0,1	+5,9 %
53-47/55	Etudes et expérimentations du centre national de la sécurité routière	2,3	1,7	-1	-43,5%	1,5	1,7	+0,2	+13,3 %
63-48/10	Organismes contribuant à la sécurité routière	3	3	-	-	2	2,5	+0,5	+25 %
TOTAL		9,9	9	-0,9	-9 %	6,2	7,1	+0,9	+14,5 %

Source : PLF pour 2004

- **Les crédits destinés aux centres d'examen du permis de conduire**

Les crédits d'investissement en faveur des centres d'examen du permis de conduire augmentent de **4,7 à 6,4 millions d'euros en autorisations de programme** et de **4 à 8 millions d'euros en crédits de paiement**, afin notamment de permettre la rénovation d'une partie d'entre eux.

- **Les crédits d'incitation en matière de sécurité routière**

Figurant à la ligne 44-20/50, ces crédits passent de 2 à **2,15 millions d'euros pour 2004**. Cette augmentation vise à renforcer la communication dans ce domaine.

II. LES CRÉDITS DESTINÉS AUX VOIES NAVIGABLES

Les crédits destinés aux voies navigables s'élèvent pour 2004 à **47,1 millions d'euros en moyens de paiement**, en **légère diminution (-1,3 %)**. Cependant, ils **progressent fortement (+39,9 %) en moyens d'engagement**, à **72,2 millions d'euros**.

Ces crédits sont inscrits aux trois lignes budgétaires suivantes :

- **La ligne 44-20/10 (interventions en faveur de la batellerie)**

Cette ligne sert à financer des aides à la **modernisation des matériels**, en particulier pour favoriser les économies d'énergie, et à verser un **complément de retraite aux artisans bateliers** qui ont choisi de quitter la profession dans le cadre du plan de déchirage de la cale, mis en œuvre jusqu'en 1999.

Pour 2004, elle est dotée de 615.000 euros, contre 762.000 euros l'année dernière, soit une diminution de 19,3 %.

Sur cette dotation, 180.000 euros seront utilisés pour le versement d'allocations de départ en retraite.

- **La ligne 53-46/80 (voies navigables)**

Les crédits de cette ligne sont consacrés à la **restauration du réseau restant géré par l'Etat**, pour l'essentiel à travers les services annexes des voies navigables des ports autonomes de Dunkerque (canal Dunkerque-Valenciennes), du Havre (canal du Havre à Tancarville) et de Marseille (canal du Rhône).

Pour 2004, les moyens destinés à cette mission **sont reconduits à 2,57 millions d'euros en autorisations de programme** et connaissent **une augmentation appréciable (+0,6 million d'euros) en crédits de paiements**, ceux-ci s'établissant également à 2,57 millions d'euros.

- **La ligne 63-44/50 (infrastructures de voies navigables)**

Il s'agit de la **subvention d'investissement** de l'Etat à l'établissement public Voies navigables de France (VNF).

Pour 2004, elle bénéficie d'une forte hausse (+20, 6 millions d'euros, soit +42 %) **en autorisations de programme**, dont le montant s'élève à **69,6 millions d'euros**. Il convient de noter que cette progression fait suite à une diminution importante en 2003, le niveau du fonds de roulement de VNF à la fin de l'année 2002 ayant accru ses capacités d'autofinancement.

Les crédits de paiement subissent, quant à eux, une légère baisse à **43,9 millions d'euros (-2,4 %)**.

Ces crédits devraient notamment servir à **la poursuite des opérations inscrites dans les contrats de plan Etat-région 2000-2006 et dans les grands programmes interrégionaux**, tels que Seine-Oise et le projet de territoire Saône-Rhin.

Ils devraient aussi être utilisés pour mettre en œuvre le plan de restauration du réseau hors contrat de plan, pour réaliser des **opérations de sécurité sur le réseau à petit gabarit**, en particulier sur les tunnels et les barrages, et pour poursuivre le **programme de modernisation des méthodes d'exploitation**, qui comprend notamment l'automatisation des écluses.

CRÉDITS DESTINÉS AU SECTEUR DES VOIES NAVIGABLES

Ligne budgétaire	Nature des crédits	Autorisations de programme				Crédits de paiement ou dépenses ordinaires			
		Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2003 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2004 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
44-20/10	Interventions en faveur de la batellerie					0,762	0,615	-0,147	-19,3 %
53-46/80	Voies navigables	2,57	2,57	-	-	1,96	2,57	+0,61	+31,1 %
63-44/50	Infrastructures de voies navigables	49	69,6	+20,6	+42 %	45	43,9	-1,1	-2,4 %
TOTAL		51,57	72,17	+20,6	+39,9 %	47,7	47,1	-0,6	-1,3 %

Source : PLF pour 2004

*

* *

Suivant les conclusions de son rapporteur pour avis, la Commission des affaires économiques a donné un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés aux routes et aux voies navigables dans le projet de loi de finances pour 2004.