

N° 91

---

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000

---

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 novembre 1999.

AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2000*, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIII

**ROUTES ET VOIES NAVIGABLES**

Par M. Georges GRUILLOT,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Jean Huchon, Jean-François Le Grand, Jean-Pierre Raffarin, Jean-Marc Pastor, Pierre Lefebvre, *vice-présidents* ; Georges Berchet, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Louis Moinard, *secrétaires* ; Louis Althapé, Pierre André, Philippe Arnaud, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jacques Bellanger, Jean Besson, Jean Bizet, Marcel Bony, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Dominique Braye, Gérard César, Marcel-Pierre Cleach, Gérard Cornu, Roland Courteau, Charles de Cuttoli, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Xavier Dugoin, Bernard Dussaut, Jean-Paul Emin, André Ferrand, Hilaire Flandre, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Serge Godard, Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Joly, Alain Journet, Gérard Larcher, Patrick Lassourd, Edmond Lauret, Gérard Le Cam, André Lejeune, Guy Lemaire, Kléber Malécot, Louis Mercier, Paul Natali, Jean Pépin, Daniel Percheron, Bernard Piras, Jean-Pierre Plancade, Ladislav Poniatowski, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Henri Revol, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Mme Odette Terrade, MM. Michel Teston, Pierre-Yvon Trémel, Henri Weber.

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale** (11<sup>ème</sup> législ.) : **1805, 1861 à 1866** et T.A. **370**.

**Sénat** : **88** et **89** (annexe n° **24**) (1999-2000).

---

**Lois de finances.**

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>INTRODUCTION</b> .....	4
<b>CHAPITRE 1<sup>ER</sup> - PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS</b> .....	6
<b>I. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DES TRANSPORTS</b> .....	6
<b>A. LES TRANSPORTS</b> .....	6
1. <i>Les dépenses ordinaires</i> .....	6
a) Les moyens des services (titre III).....	6
b) Les interventions publiques (titre IV).....	7
c) Les dépenses en capital.....	7
d) Les investissements exécutés par l'Etat (titre V).....	7
e) Les subventions d'investissements accordées par l'Etat (titre VI).....	7
<b>B. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE</b> .....	8
1. <i>Les dépenses ordinaires</i> .....	8
2. <i>Les dépenses en capital</i> .....	8
a) Les investissements exécutés par l'Etat (titre V).....	9
b) Les subventions d'investissement accordées par l'Etat (titre VI).....	9
<b>II. LES CRÉDITS INSCRITS AU FITTVN</b> .....	9
<b>CHAPITRE II - LES ROUTES</b> .....	11
1. <i>L'exécution du schéma routier national</i> .....	11
a) Le réseau routier national non concédé.....	12
b) Le réseau concédé.....	20
2. <i>Le volet routier des contrats Etat-régions</i> .....	25
3. <i>Le financement des autoroutes concédées</i> .....	28
a) La Caisse nationale des autoroutes.....	28
b) Les péages.....	29
4. <i>Le transport routier</i> .....	30
a) Le trafic et l'économie du secteur.....	30
b) Les contrats de progrès.....	32
c) L'application de la loi n° 98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier .....	35
<b>CHAPITRE III - LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE</b> .....	38
1. <i>Les statistiques</i> .....	38
2. <i>Les mesures législatives et réglementaires</i> .....	45
3. <i>Le traitement spécifique des endroits dangereux</i> .....	46
<b>CHAPITRE IV - LES VOIES NAVIGABLES</b> .....	49
<b>I. LE TRAFIC FLUVIAL</b> .....	49
<b>II. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)</b> .....	50
<b>A. LES MOYENS EN PERSONNEL DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE</b> .....	50
<b>B. L'ACTIVITÉ DE « VOIES NAVIGABLES DE FRANCE »</b> .....	51

C. LES RESSOURCES ET LES DÉPENSES DE « VOIES NAVIGABLES DE FRANCE ».....	52
<b>III. LE FITTVN ET LES VOIES NAVIGABLES.....</b>	<b>54</b>
<b>IV. LES LIAISONS À GRAND GABARIT.....</b>	<b>55</b>
<b>V. LES LIAISONS À PETIT GABARIT.....</b>	<b>55</b>
<b>VI. LES CONTRATS DE PLAN EN MATIÈRE DE VOIES NAVIGABLES.....</b>	<b>57</b>
<b>VII. L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX.....</b>	<b>59</b>

Mesdames, Messieurs,

Voici déjà deux ans qu'à l'occasion de l'examen des crédits des Routes et Voies navigables dans le projet de budget du ministère de l'équipement, des transports et du logement, votre rapporteur pour avis relevait que le contexte se caractérisait par « de graves incertitudes dans le domaine routier ».

L'année 1998 avait enregistré une stabilisation des dotations en dépenses et crédits de paiement (+0,4 %), mais les crédits inscrits au chapitre routier du Fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables (FITTVN) avaient néanmoins progressé de 14,1 % par rapport à l'année précédente.

En 1999, si la sécurité routière avait été relativement épargnée, les crédits des routes étaient déjà apparus comme « sacrifiés », la dotation globale (dépenses ordinaires et crédits de paiement) dévolue aux routes ayant en effet baissé de près de 5 % tandis que les dépenses en capital enregistraient une diminution globale de 6,33 %. Les investissements sur la voirie nationale enregistraient, quant à eux, une réduction de près de 13 % tandis que les crédits dévolus aux routes dans le FITTVN subissaient une baisse de 13,3 %.

Le projet de budget pour 2000 confirme, hélas, ces évolutions.

Si l'on constate avec satisfaction une augmentation des crédits affectés à la sécurité routière, l'enveloppe globale « route » fait apparaître que l'équipement routier de notre pays ne fait plus partie des priorités nationales :

– la dotation globale (dépenses ordinaires et crédits de paiement) baisse de 9,65 %;

- les dépenses en capital baissent de 13 % ;
- les crédits affectés aux routes dans le FITTVN enregistrent une réduction de 4 %.

On relèvera aussi que lors d'un récent Comité interministériel consacré aux contrats de plan, le Premier ministre a fait observer que la part routière des futurs contrats passerait de plus du tiers à moins du quart de l'enveloppe globale.

Par ailleurs, votre rapporteur pour avis souhaiterait attirer l'attention de la commission sur un projet du Gouvernement appelé à modifier en profondeur l'économie de notre système autoroutier.

Ce projet de loi porterait réforme des « procédures d'attribution des concessions d'autoroutes et des conditions de fonctionnement des sociétés d'économie mixte autoroutières ».

Ce texte devrait notamment porter sur deux points :

En premier lieu, il devrait être mis fin au système de l'adossement. Les aides publiques nécessaires à l'équilibre financier des futures concessions d'autoroutes seront prévues sous forme de subventions financées sur le budget d'investissement routier. Les nouvelles sections feront l'objet d'un contrat spécifique. Cette nouvelle orientation est présentée comme une conséquence de la directive européenne « Travaux ».

En second lieu, les sociétés d'autoroute (SEMCA) devraient être « banalisées », ce qui impliquera des modifications affectant leur structure financière et leurs pratiques comptables, avec notamment la suppression du régime dit « des charges différées » et l'alignement sur les pratiques comptables de droit commun ainsi que l'allongement des durées des concessions. A cet égard, le Gouvernement déclare poursuivre actuellement une négociation avec la Commission européenne sur le principe de l'allongement des concessions des SEMCA.

Certaines des préoccupations exprimées rejoignent, certes, des réflexions ou propositions formulées au sein de votre Haute assemblée.

**Il reste que, de notre part, la plus grande vigilance s'impose s'agissant de la réglementation d'un secteur qui n'est manifestement plus jugé prioritaire par les pouvoirs publics.**

## CHAPITRE 1<sup>ER</sup>

### PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS

#### I. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DES TRANSPORTS

##### A. *LES TRANSPORTS*

Les crédits des routes demandés pour 2000 s'élèvent, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, à 6,368 milliards de francs contre 7,039 milliards de francs dans le budget voté de 1999, soit une baisse de 9,53 %.

##### 1. Les dépenses ordinaires

Les dépenses ordinaires recueillent 1,267 milliard de francs pour 2000, dotation en baisse légère (0,7 %) par rapport à celle de l'année précédente.

##### a) *Les moyens des services (titre III)*

Les moyens des services reçoivent, comme en 1998, 1,157 milliard de francs.

L'essentiel de ces crédits, soit 1,123 milliard de francs, est affecté à l'entretien du réseau routier national, aux moyens des parcs, à la viabilité hivernale et à l'information du public (chapitre 35.42, articles 10 et 20).

*b) Les interventions publiques (titre IV)*

Les interventions publiques bénéficient d'une enveloppe en légère progression, soit 110 millions de francs, dévolus à la voirie nationale (chapitre 44.42) contre 108 millions de francs en 1999.

*c) Les dépenses en capital*

Les dépenses en capital reçoivent 5,1 milliards de francs en crédits de paiement, contre 5,76 milliards de francs dans le budget de 1999, soit une réduction de 13 %.

Les autorisations de programme enregistrent, en revanche, une hausse de 22,1 % (5,84 milliards de francs contre 4,78 milliards de francs).

*d) Les investissements exécutés par l'Etat (titre V)*

Les crédits de paiement affectés aux investissements exécutés par l'Etat représentent 4,95 milliards de francs.

Les autorisations de programme passent, quant à elles, de 4,63 à 5,78 milliards de francs.

L'essentiel des crédits de paiement va :

– à hauteur de 1,80 milliard de francs aux grosses réparations et aux aménagements de sécurité sur la voirie nationale (chapitre 53.42) ;

– à hauteur de 3,14 milliards de francs aux investissements sur le réseau routier national (chapitre 53.43).

*e) Les subventions d'investissements accordées par l'Etat (titre VI)*

Les crédits de paiement affectés aux subventions d'investissement restent modestes avec 150,8 millions de francs.

Les autorisations de programme atteignent 61,5 millions de francs.

Ces crédits sont affectés, à hauteur de 108,8 millions de francs, à des participations sur des opérations liées à l'aménagement du réseau routier national (y compris les TOM et la Corse).

## **B. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Les crédits consacrés à la sécurité routière atteignent 533,5 millions de francs pour 2000, soit une augmentation sensible, de 14,7 % par rapport à 1999 (455 millions de francs).

### **1. Les dépenses ordinaires**

Les dépenses ordinaires représentent 346,1 millions de francs pour 2000, soit une progression de 21,6 % (271,3 millions de francs en 1999).

Au sein des dépenses ordinaires, les moyens des services atteignent 335,1 millions de francs. Ils sont en progression de 22,3 % d'une année sur l'autre.

L'essentiel de ces crédits, soit 139,5 millions de francs, est attribué au fonctionnement et à la maintenance des moyens d'exploitation et d'alerte (chapitre 35.43, article 20).

Les actions locales de sécurité routière bénéficient de 44 millions de francs (chapitre 37.06, article 21), tandis que le chapitre réservé aux dépenses diverses relatives aux activités du délégué interministériel à la sécurité routière bénéficie d'une dotation de 69,5 millions de francs en progression de 38,6 % par rapport à 1999.

### **2. Les dépenses en capital**

Les dépenses en capital reçoivent 187,36 millions de francs de crédits de paiement pour 1999, soit une stabilisation à + 1,4 % par rapport au budget de 1999 (183,6 millions de francs).

Quant aux autorisations de programme, elles représentent 189,6 millions de francs, soit une progression en francs courants de 3 % par rapport à 1999.

*a) Les investissements exécutés par l'Etat (titre V)*

Les investissements exécutés par l'Etat reçoivent 183,6 millions de francs de crédits de paiement pour 2000 contre 179,6 millions de francs en 1999.

Les autorisations de programme atteignent, quant à elles, 186 millions de francs contre 180 millions de francs l'année dernière.

L'ensemble des crédits de paiement est dédié aux actions déconcentrées de sécurité et de circulation (chapitre 53.48, articles 30 et 40).

*b) Les subventions d'investissement accordées par l'Etat (titre VI)*

Les subventions d'investissement bénéficieront de 3,76 millions de francs de crédits de paiement contre 4 millions de francs l'année dernière.

Les autorisations de programme voient leur dotation passer de 4 millions à 3,6 millions de francs.

L'ensemble de ces dotations est affecté aux organismes contribuant à la prévention des accidents (chapitre 63.48, article 10).

## **II. LES CRÉDITS INSCRITS AU FITTVN**

Institué par la loi d'orientation n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, le fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables (FITTVN) fait l'objet d'un compte d'affectation spéciale. Il figure sous le n° 902-26 au fascicule des comptes spéciaux du Trésor.

Le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN), créé par l'article 37 de la loi précitée est alimenté par deux taxes, l'une due par les exploitants d'ouvrages hydroélectriques concédés sur les voies navigables, l'autre par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Il permet de financer des investissements particulièrement significatifs en termes d'aménagement du territoire dans le domaine routier, dans celui des voies navigables ainsi que dans le domaine du transport ferroviaire et du transport combiné.

Le projet de loi de finances pour 1999 a proposé, dans le contexte né de l'abandon du projet de canal Rhin-Rhône, de doubler la taxe sur les titulaires d'ouvrage hydroélectriques. En 2000, les ressources totales du fonds s'élèveront ainsi à 4,34 milliards de francs, soit une hausse globale de 405 millions de francs par rapport à 1999 (1.680 millions de francs au lieu de 1.710 pour la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques, 2.655 au lieu de 2.210 millions de francs pour la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes).

Les dépenses seront ainsi ventilées :

– 1.527 millions de francs pour les routes, permettant notamment la poursuite du désenclavement du massif central ;

– 500 millions de francs consacrés aux voies navigables ; seront ainsi financées l'amélioration et la modernisation du réseau existant ainsi que la poursuite des études de mise à grand gabarit des canaux Seine-Nord ;

– 2.308 millions de francs en faveur du transport ferroviaire et du transport combiné permettent notamment un soutien plus marqué au transport combiné, aux liaisons à grande vitesse, aux liaisons régionales, à la modernisation du matériel roulant et à l'amélioration du réseau existant (passages à niveau, etc...).

**Votre rapporteur pour avis ne peut qu'exprimer à nouveau le souhait que le comité de gestion du FITTVN, où siègent des membres du Sénat et de l'Assemblée nationale, puisse exercer un véritable pouvoir de contrôle en matière de programmation des dépenses.**

**Il rappellera que telle était bien l'intention du législateur au moment de la création de ce fonds. Il soulignera enfin que le FITTVN, toujours dans l'esprit du législateur, avait vocation à être un outil essentiel dans la politique d'aménagement du territoire et surtout pas un « substitut » aux insuffisances budgétaires.**

## **CHAPITRE II**

### **LES ROUTES**

#### **1. L'exécution du schéma routier national**

● S'agissant des **autoroutes interurbaines**, le schéma directeur de 1992 prévoyait, rappelons-le **9.535 km d'autoroutes de liaison (ARL)** et **2.582 km de « liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier » (LACRA)**.

**Au 1<sup>er</sup> mars 1992**, le réseau d'autoroutes de liaison en service comprenait 477 km d'autoroutes non concédées et 5.522 km d'autoroutes concédées. 3.536 km supplémentaires étaient programmés sous forme d'autoroutes « généralement concédées ».

Par ailleurs le Schéma prévoyait 2 582 km de LACRA, c'est à dire d'autoroutes hors péage dont la réalisation pouvait être phasée compte tenu des contraintes budgétaires et des trafics attendus.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1999, 7.392 km d'autoroutes de liaison étaient effectivement en service, soit 77,4 % du linéaire total planifié. 824 km étaient en travaux. A cette date, il restait donc 1.319 km à engager.

Par ailleurs, 912 km de LACRA était réalisés sous forme d'autoroutes et 1.199 km provisoirement sous forme de 2 x 2 voies avec statut de route express, soit au total 82 % du linéaire prévu.

**Globalement le réseau autoroutier interurbain prévu en 1992 pour répondre aux besoins du trafic à l'horizon 2005 était réalisé aux 4/5<sup>e</sup> au début de l'année 1999.**

**Au 1<sup>er</sup> juillet 1999**, 7.441 km d'autoroutes de liaison étaient effectivement en service, soit 77,8 % du linéaire total planifié. 775 km étaient en travaux. A cette date, il restait 1.319 km à engager.

A cette même date, 1.013 km de LACRA étaient réalisés sous forme d'autoroutes et 1.199 km sous forme de 2 x 2 voies avec statut de route express, soit au total 85,7 % du linéaire prévu.

*a) Le réseau routier national non concédé*

Concernant les autoroutes non concédées, l'état d'avancement et le calendrier prévisionnel des principales sections projetées au-delà de 1999 sont précisés ci-dessous :

**1. Autoroute A20, Vierzon - Brive-la-Gaillarde**

La réalisation de l'autoroute A20 entre Vierzon et Brive-la-Gaillarde, à usage gratuit, a été décidée par le gouvernement en 1987 et inscrite au schéma directeur routier national en 1988 afin de désenclaver le Massif Central et favoriser son développement économique.

A ce jour, la totalité des 282 km de l'itinéraire est mise en service en 2 x 2 voies. La mise aux normes de l'autoroute A20 est également faite à l'exception de 6 km au Sud de Limoges et de 11,6 km en Corrèze (déviation de Donzenac) où les travaux sont en cours et seront achevés d'ici début 2000.

Au total, entre 1988 et 1998, ce sont 5 milliards de francs qui ont été mis en place sur ce programme. 97 MF sont programmés en 1999, principalement au titre du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN).

## **2. Autoroute A 75, Clermont-Ferrand - Béziers**

La réalisation de l'autoroute A75 entre Clermont-Ferrand et Béziers, à usage gratuit, a été décidée par le Gouvernement en 1987 et inscrite au schéma directeur routier national de 1988 afin de désenclaver le Massif Central et favoriser son développement économique. L'A75, prolongeant l'A71 de Paris à Clermont-Ferrand, participera également au délestage de l'autoroute A7 dans la vallée du Rhône.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux nécessaires à la mise en concession du viaduc de Millau sur l'autoroute A75 s'est déroulée du 16 décembre 1998 au 10 février 1999.

Sur les 340 km de l'itinéraire, 260 sont aujourd'hui en service, dont 202 en continu de Clermont-Ferrand à Engayresque dans le département de l'Aveyron, au Nord du futur contournement de Millau.

De 1988 à 1998, 7,7 milliards de francs ont été mis en place. 422 millions de francs sont programmés en 1999 principalement au titre du FITTVN.

## **3. RN7 - RN82, Cosne-sur-Loire - Balbigny**

En continuité de l'autoroute A77 concédée entre Dordives (A6) et Cosne-sur-Loire, la RN7 et la RN82 relie Cosne-sur-Loire et Balbigny (A89) sur une longueur de 245 km, traversant trois départements : la Nièvre, l'Allier et la Loire.

La déclaration d'utilité publique (DUP) des travaux de l'ensemble de l'itinéraire et le classement en autoroute jusqu'à Nevers Sud, puis en route express au-delà jusqu'à Balbigny ont été prononcés par décret en Conseil d'Etat le 20 septembre 1995. Des enquêtes complémentaires ont été lancées en 1996 pour la DUP et le classement des déviations de Tronsanges et de Magny-Cours.

L'objectif de ce programme est triple :

- assurer le prolongement de l'A77 (Dordives - Cosne-sur-Loire) ;
- contourner les trois pôles urbains les plus importants (Nevers-Moulins-Roanne) ;
- améliorer la sécurité des usagers et des riverains par la déviation de petites agglomérations.

Pour atteindre les deux premiers objectifs le programme spécifique prévoit :

- de réaliser à 2 x 2 voies la section Cosne - Nevers - Magny-Cours ;
- d'aménager la RN7 en continu à 2 x 2 voies sur 27 km de Villeneuve-sur-Allier à la RN145 (Route Centre Europe Atlantique) ;
- d'achever la rocade de Roanne (section Nord à 2 x 2 voies).

**Le troisième objectif sera atteint par la réalisation**, initialement envisagée à deux voies, des déviations de Varennes-sur-Allier, de Lapalisse-Saint-Prix et l'aménagement de Rossignol à la limite de la Loire dans le département de l'Allier, des déviations de Saint-Martin d'Estreaux, de la Pacaudière, de Changy et de Saint-Germain l'Espinasse dans le département de la Loire.

#### **4- La rocade des Estuaires (A84)**

Classée liaison assurant la continuité du réseau autoroutier au schéma directeur routier national, cette liaison doit, à terme, être aménagée aux caractéristiques autoroutières.

##### **section Caen - Avranches :**

La déclaration d'utilité publique (DUP) de cette section est intervenue en 1994.

##### **section Avranches - Rennes :**

La DUP de cette section est intervenue en 1994.

#### **5 - La RN 10 (A 63) dans les Landes**

Entre les communes de Belin-Béliet en Gironde et Saint-Geours-de-Maremmes dans les Landes, la RN10 est l'un des maillons de l'itinéraire autoroutier Ouest entre Paris et l'Espagne.

Le Gouvernement ayant finalement décidé, à la fin de l'année 1997, de maintenir la gratuité de cette liaison, un nouveau décret déclarant d'utilité publique les travaux de mise aux normes autoroutières de la RN10 sans recours à la concession a été pris le 12 janvier 1998.

Cette mise aux normes est estimée à 1 350 MF. En 1998, 250 MF d'autorisations de programme ont été affectées pour les travaux les plus urgents. 145 MF sont programmés en 1999.

Le financement devrait être achevé à l'horizon 2002, pour une mise en service en 2003.

**L'ensemble des mises en service prévues pour 2000 sur le réseau routier national non concédé est indiqué dans le tableau ci-après :**

Mises en service prévues pour 2000

RÉSEAU ROUTIER NATIONAL NON CONCÉDÉ

Région	N°	Département	N° d'axe	Opération	Coût (M.F.)	KM	RN (x)	GLA T (x)	AR (x)	LACR A (x)	Date prévisible de mise en service Année 2000
Alsace	67	Bas-Rhin	RN353	Rocade Sud de Strasbourg - (sect. RN 83/RD 468 et sect.RD 468/Rocade Est) ; coût total =	450,450	5,34	x				mars 2000
Alsace	67	Bas-Rhin	RN420	Deux crèneaux de dépassement à Urmatt et Gresswiller (2 x 2 km)	42,000	4,00	x				septembre 2000
Alsace	68	Haut-Rhin	A35	Raccordement 1ère phase à la N2 (Suisse) à Saint-Louis	43,000	1,00			x		avril 2000
Alsace	68	Haut-Rhin	RN415	Aménagements à l'Est de Colmar - projet partiel au niveau de la RD 52 (giratoire)	19,800	1,00	x				juillet 2000
Alsace	68	Haut-Rhin	RN83	Rocade Ouest de Colmar section Nord (giratoire 'Tinken') - coût total des 2 giratoires -	14,000	x	x				février 2000
Alsace	68	Haut-Rhin	RN83	Rocade Ouest de Colmar section Nord (giratoire 'Foire aux Vins')	x	x	x				fin 3 <sup>ème</sup> trim. 2000
Aquitaine	24	Dordogne	RN21	Déviations de Pont-St-Mamet	52,500	4,80	x				octobre 2000
Aquitaine	33	Gironde	A660	A 660 / RN 250 Aménagement progressif Mios-Arcachon	90,710	12,80			x		décembre 2000
Aquitaine	33	Gironde	A630	Rocade Rive Gauche de Bordeaux - Mise à 2 x 3 voies entre A 62 et A 63	274,500	6,00			x		décembre 2000
Aquitaine	64	Pyrénées-Atlantiques	RN134	Aménagement de la section Urdos-Forges d'Abel (hors tunnel Bordenave)	142,000	5,60		x			juin 2000
Auvergne	15	Cantal	RN122	La Cabanière - Le Ventalou - Rouziers (3ème section de Rouziers - Saint-Mamet)	43,000	2,70	x				4 <sup>ème</sup> trim. 2000
Auvergne	43	Haute-Loire	RN88	Doublement du Viaduc de Pont Salomon	94,000	0,50		x			été 2000
Auvergne	63	Puy-de-Dôme	RN89	Sortie Ouest de Clermont Ferrand à 2 x 2 voies - 2ème tranche	63,300	2,80	x				fin 2000
Bourgogne	21	Côte d'Or	RN274	Aménagement du carrefour de Mirande	37,400	x					mi-2000
Bourgogne	58	Nièvre	RN7	Aménagt. Cosne-Pouilly (échang. Sud de Cosne et sect. voie substit. Cosne/Maltaverne)	x	x					début 2000
Bourgogne	71	Saône-et-Loire	RCEA	Créneau à 2 x 2 v. La Fourche - La Valouze (dit "créneau de La Chapelle du Mont de France")	44,700	1,00		x			après 2000 ?

Bourgogne	#	Saône-et-Loire	RCEA	Aménagement à 2 x 2 voies Bois Clair - Prisse	36,500	2,50		x			après 2000 ?
Bourgogne	71	Saône-et-Loire	RCEA	Déviations Nord de Paray	199,400	9,50		x			fin 2000
Bourgogne	71	Saône-et-Loire	RCEA	Aménagement à 2 x 2 voies Paray - Digoïn (échang. du Mont)	180,000	6,00		x			mi-2000
Bourgogne	89	Yonne	RN60	Déviations Sud de Sens - (1ère phase - 1ère tranche)	270,700	10,00	x				printemps 2000
Bretagne	22	Côtes d'Armor	RN176	Aménagement RN12 - JUGON	105,000	7,20	x				2 <sup>ème</sup> trim. 2000
Centre	18	Cher	RN20	Echangeur A20/A71 - Autoroute 2 x 2 v.	40,000	x	x				3 <sup>ème</sup> trim. 2000
Centre	18	Cher		Rocade Est de Bourges - 1ère sect. RN151-RD976 à 2 v. (coût total y compris 2ème sect.)	160,530	1,40	x				début 2000
Centre	37	Indre-et-Loire	A85	Tours-Langeais - section 5 Tours-Druey (coût total y compris section 3)	938,950	7,20			x		2 <sup>ème</sup> sem. 2000
Centre	37	Indre-et-Loire	A85	Tours-Langeais - section 3 Barreau de Langeais (voir coût total section 5)	x	0,70	x				mi-2000
Centre	37	Indre-et-Loire		BP Tours - liaison A10-RN10 à 2 x 2 v.	154,720	2,30	x				mi-2000
Centre	41	Loir-et-Cher	RN10	Dév. de Lisle Pezou - Tranche fonctionnelle Echang. de St-Firmin des Prés à 2 x 2 v.	176,000	7,96	x				1 <sup>er</sup> trim. 2000
Champagne - Ardenne	51	Marne	RN4	Section Vitry / Fère-Champenoise (créneau d'Haussimont)	62,000	2,70		x			juillet 2000
Champagne - Ardenne	51	Marne	RN4	Section Fère-Champenoise / Sézanne - Doublement déviations de Sézanne	42,940	1,30		x			juillet 2000
Champagne - Ardenne	52	Haute-Marne	RN4	Déviations de Saint-Dizier	517,000	9,86		x			juin 2000
Ile-de-France	77	Seine-et-Marne	RN2	Aménagements au Nord de Dammarin	75,000	2,00	x				4 <sup>ème</sup> trim. 2000
Ile-de-France	77	Seine-et-Marne	Francilienne	Contournement de Roissy - 1ère phase de l'aménagt. échang. de Compans (RN2-RD212)	96,000	x			x		4 <sup>ème</sup> trim. 2000
Ile-de-France	78	Yvelines	RN12	Déviations de Jouars Pontchartrain	803,500	7,90	x				fin 2000
Ile-de-France	91	Essonne	Francilienne	Traversée d'Evry - (Total de l'opération collecteurs Ouest et Est)	434,000	2,60			x		juin 2000
Ile-de-France	93	Seine-Saint-Denis	A86	Elarg. sect. échangeur Cornillon/Barreau liaison A1/A86 (doubl. viaduc sur canal St-Denis)	205,000	2,00			x		mi-2000
Languedoc - Roussillon	11	Aude	RN113	Déviations de Barbaira	39,000	2,10	x				début 2000
Languedoc - Roussillon	11	Aude	RN213	Aménagement de la RN213 à Narbonne	21,500	x					mi-2000
Languedoc - Roussillon	30	Gard	RN110	Déviations de Sommières	55,000	2,50	x				mi-2000
Languedoc - Roussillon	48	Lozère	RN106	Déviations de Rimeize	21,700	3,00	x				printemps 2000
Languedoc - Roussillon	66	Pyrénées-	RN116	Saint-Féliu d'Avall - Ille-sur-Têt (champs captants)	222,480	3,40	x				début 2000



Haute - Normandie	<b>76</b>	<b>Seine-Maritime</b>	RN27	Aménagement à 2 x 2 voies entre l'A.151 et la déviation de Tôtes	50,000	2,00		x			mi-2000
Pays de Loire	<b>44</b>	<b>Loire Atlantique</b>	RN249	Contournement de Nantes : La Madeleine-Bellevue	50,000	3,50	x				fin 2000
Pays-de-Loire	<b>85</b>	<b>Vendée</b>	RN160	La Roche-sur-Yon - La Mothe-Achard : déviation de La Mothe-Achard	48,000	3,00		x			2000
Poitou - Charentes	<b>16</b>	<b>Charente</b>	RN141	Déviations de Chasseneuil-Taponnat	289,000	10,50		x			mi-2000
Poitou - Charentes	<b>17</b>	<b>Charente Maritime</b>	RN10	Déviations de Pouillac	70,000	3,80		x			fin 2000
Poitou - Charentes	<b>79</b>	<b>Deux-Sèvres</b>	RN149	Déviations de Bressuire	176,700	8,85		x			mi-2000
Provence-Alpes-Côte d'Azur	<b>6</b>	<b>Alpes Maritimes</b>	RN204	Aménagements localisés Gorges de Saorge (1ère phase)	140,000	2,00		x			2000
Rhône - Alpes	<b>1</b>	<b>Ain</b>	RN504	Déviations d'Argis	92,340	1,43	x				décembre 2000
Rhône - Alpes	<b>7</b>	<b>Ârdèche</b>	RN102	Déviations de Labégude	130,000	1,59	x				décembre 2000
Rhône - Alpes	<b>38</b>	<b>Isère</b>	RN85	Aménagement de la Côte de Laffrey - partiel - (du PR 60,50 au PR 61,70)	39,000	1,20	x				1 <sup>er</sup> trim. 2000
Rhône - Alpes	<b>38</b>	<b>Isère</b>	RN85	Déviations de Jarrie	215,500	2,76	x				mars 2000
DOM - TOM	<b>#</b>	<b>Guadeloupe</b>	RN4	Déviations de Blanchard	120,000	1,40	x				mi-2000
DOM - TOM	<b>#</b>	<b>Guyane</b>	RN1	Modernisation de la route entre Iracoubo et St-Laurent-du-Maroni	131,000	54,00	x				2000
DOM - TOM	<b>#</b>	<b>Réunion</b>	RN2/2A	Front de mer de Saint-Denis - section UMAB/Butor	88,000	3,00	x				juin 2000

*b) Le réseau concédé*

● **En 1998, les mises en service sur le réseau concédé** ont été les suivantes :

– **Région Auvergne**

**A710 Antenne de Lussat** (7 km) : mise en service le 3 mars 1998.

Cette bretelle assure la liaison entre les autoroutes A71 et A72 à l'est de Clermont-Ferrand et un complément de maillage des radiales autoroutières convergeant vers l'agglomération.

– **Régions Franche-Comté et Rhône-Alpes**

**A39 Dôle - Bourg** (104 km) : mise en service le 2 juin 1998

Cette section de l'autoroute A39 constitue un élément d'un grand itinéraire nord-sud dont la fonction primordiale est de doubler les autoroutes A6 et A7, fréquemment en situation proche de la saturation. Elle participe aussi au désenclavement du Jura.

– **Région Haute-Normandie**

**A29 Pont de Normandie - A13** (16 km) : mise en service le 10 décembre 1998.

Cette section relie le pont de Normandie à l'autoroute A13 et constitue un maillon de « la route des estuaires ».

**A29 Yvetot - Neufchatel** (30 km) : mise en service le 10 décembre 1998.

Après la mise en service du tronçon Le Havre-Yvetot en mai 1996, cette section est le deuxième maillon de cet autoroute mis en service, qui constitue un élément de la rocade des estuaires et, par le prolongement de l'autoroute A29 en direction d'Amiens, permet au port du Havre d'être relié au nord de la France.

– **Région Midi-Pyrénées**

**A20 Montauban - Cahors sud** (40 km) : mise en service le 10 juillet 1998.

Cette section s'intègre dans le nouvel itinéraire Paris-Limoges-Brive-Montauban assurant un itinéraire plus direct entre Paris et Toulouse et participant ainsi au désenclavement des régions traversées. Cette mise en service améliore les relations entre le département du Lot et Toulouse.

– **Régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie**

**A16 Abbeville - Boulogne** (76 km) : mise en service le 15 mai 1998.

Cette section constitue l'achèvement de l'itinéraire A16 Paris-Amiens-Boulogne et permet des liaisons rapides, dans de bonnes conditions, entre les régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie et Ile-de-France. Cette liaison permettra de délester l'A1 de son trafic entre Calais, Boulogne, la côte d'Opale, Amiens et la région parisienne.

– **Région Rhône-Alpes**

**A43 Sainte-Marie - Saint-Michel** (20 km) : mise en service le 20 janvier 1998.

Après la mise en service du tronçon Aiton-Sainte-Marie de Cuines en janvier 1997, il s'agit du deuxième tronçon de l'autoroute de la Maurienne, qui assurera la desserte de la vallée et la continuité de l'autoroute A43 vers l'Italie, via le tunnel routier du Fréjus.

● **Les mises en service du premier semestre de 1999** pour les autoroutes concédées ont été les suivantes (63 km) :

– **Région Haute-Normandie**

**A151 bretelle de Dieppe** (12 km) : mise en service le 20 mai 1999.

La mise en service de cette bretelle autoroutière permet d'améliorer les relations entre l'agglomération de Rouen et le port de Dieppe.

– **Région Limousin**

**A20 section Brive - Souillac** (21 km) : mise en service le 5 février 1999.

Prolongeant la liaison non concédée Vierzon-Brive, l'autoroute A.20 Brive-Montauban doit permettre à terme le désenclavement de la région Limousin et de la région Midi-Pyrénées, ainsi que l'amélioration des relations entre Paris et l'Espagne. La section Montauban-Cahors sud de cette autoroute a été ouverte le 10 juillet 1998.

– **Région Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**A51 section Sisteron - La Saulce** (30 km) : mise en service le 26 juin 1999.

Cette section constitue le tronçon sud du projet de liaison Grenoble-Sisteron, qui a pour vocation de désenclaver le massif alpin et d'offrir un itinéraire alternatif à la vallée du Rhône aux déplacements entre la région lyonnaise et la côte d'Azur. Le parti d'aménagement du tronçon central de cet itinéraire entre le Col du Fau et La Saulce va prochainement faire l'objet d'une concertation.

● **Les mises en service du second trimestre de 1999** pour les autoroutes concédées sont les suivantes (80 km) :

– **Région Centre**

**A77 section Dordives - Briare** (64 km) : mise en service prévue au début du mois de novembre 1999. Cette section constitue la partie nord de la liaison Dordives - Cosnes sur Loire, qui doit permettre d'assurer le désenclavement de la Nièvre et le délestage du trafic de l'autoroute A6.

– **Région Rhône-Alpes**

**A51 section Grenoble - Coynelle** (16 km) : mise en service le 29 juillet 1999.

Cette section constitue le tronçon nord du projet de liaison Grenoble - Sisteron.

● **Les mises en services suivantes sont prévues en 2000 (total 159 km).**

**– Région Aquitaine**

**A89 section Coutras - Montpon Est (28 km) :**

Cette section, dont la mise en service est prévue en juin 2000, constitue le premier tronçon ouvert à la circulation dans la partie ouest de l'autoroute A89 Bordeaux - Clermont-Ferrand. Cette autoroute constitue la grande liaison autoroutière longue d'environ 350 kilomètres destinée à contribuer au désenclavement du Massif Central en constituant le maillon d'un grand axe transversal est-ouest qui reliera la façade Atlantique à la région Rhône-Alpes et, au-delà, à la Suisse et à l'Italie.

**– Régions Auvergne - Limousin**

**A89 section Ussel Ouest - Laqueuille (40 km) :**

Cette section, dont la mise en service est prévue en janvier 2000, constitue le premier tronçon ouvert à la circulation dans la partie est de l'autoroute A89 Bordeaux - Clermont-Ferrand.

**– Régions Bourgogne - Centre**

**A77 section Briare - Cosne sur Loire (33 km) :**

Après la mise en service de la section Dordives - Briare en octobre 1999, cette section, dont la mise en service est prévue en juin 2000, termine la liaison Dordives - Cosne sur Loire, qui permettra d'assurer le désenclavement de la Nièvre et le délestage du trafic de l'autoroute A6 et de la RN 7, tout en revalorisant l'axe nord-sud de Paris vers Lyon et le Massif Central via Nevers.

**– Région Pays de la Loire**

**A28 section Maresché - Le Mans - Ecommoy (44 km) :**

Cette section, dont la mise en service est prévue en juin 2000, constitue le premier tronçon ouvert à la circulation de l'autoroute A28, qui est un élément de la grande rocade autoroutière de contournement du bassin parisien.

**- Région Rhône-Alpes**

**A43 Saint-Michel - Le Freney (14 km)**

Cette section, dont la mise en service est prévue en juillet 2000, terminera la desserte de la vallée de la Maurienne et la continuité de l'autoroute A43, dont la partie Aiton - Sainte Marie a été mise en service le 14 janvier 1997 et la partie Sainte-Marie - Saint-Michel le 20 janvier 1998, vers l'Italie via le tunnel du Fréjus.

**Le comité des investissements à caractère économique et social du 29 juin 1999 a arrêté un programme d'investissements de 12.151 millions de francs pour 2000.**

Les mises en services prévues en 2001 et 2002, pour les autoroutes concédées, sous réserve du bon avancement des procédures et des travaux, sont les suivantes :

**MISES EN SERVICE PRÉVUES EN 2001**

<b>SOCIÉTÉS</b>	<b>SECTIONS D'AUTOROUTES</b>	<b>KM</b>	<b>DATES</b>
ASF	A20 Souillac-Cahors Nord	46	Juillet
ASF	A83 Oulmes-Niort	34	Juillet
ASF	A899 Libourne Ouest-Coutras	25	Avril
ASF	A89 Montpon Est - Mussidan	25	Avril
SANEF	A29 Amiens - A1	31	Juin
SANEF	A29 A1 - Saint Quentin	30	Juin
COFIROUTE	A28 Alençon - Maresché	22	Juin
COFIROUTE	A85 Villefranche - Vierzon	23	Juin
<b>TOTAL</b>		<b>236</b>	

### MISES EN SERVICE PRÉVUES EN 2002

SOCIETES	SECTIONS D'AUTOROUTES	KM	DATES
ASF	A20 Cahors Nord - Cahors Sud	23	Décembre
ASF	A66 Toulouse - Pamiers	40	Janvier
ASF	A87 Angers - Mortagne	65	Janvier
ASF	A89 Tulle Est - Ussel Ouest	43	Janvier
<b>TOTAL</b>		<b>171</b>	

Au-delà de 2002, le calendrier des mises en service n'est plus connu avec certitude.

## 2. Le volet routier des contrats Etat-régions

Pour le réseau non concédé, le volet routier des contrats Etat-régions du XIe Plan s'est élevé à 65,8 milliards de francs, dont 27,4 milliards de part Etat.

Ces montants ont compris les programmes d'accélération qui concernent notamment, l'aménagement des trois grands axes interrégionaux que sont :

- la Rcade des Estuaires, autoroute gratuite entre Caen, Rennes et Nantes ;
- la Route Centre Europe Atlantique entre Mâcon et Chalon à l'Est et La Rochelle à l'Ouest, via Montluçon, Limoges et Angoulême ;
- la RN88 entre Toulouse et Lyon.

A la fin de l'année 1999, les montants affectés dans le cadre du volet routier des contrats Etat-régions représenteront 80 %, en part Etat, de l'enveloppe pluriannuelle.

La programmation de la période quinquennale 1995-1999 prévoyait un **volume global d'engagement d'opérations nouvelles de 72 milliards de francs** permettant d'engager, durant cette période, les travaux de quelque 1.500 kilomètres d'autoroutes supplémentaires. Sur ces 72 milliards de francs,

47,9 milliards de francs concernaient les trois « pôles d'économie mixte » (SAPR, ASF et SANEF) autour desquels sont regroupées depuis 1994 les six sociétés d'économie mixte d'autoroute.

Pour les trois pôles, le montant prévisionnel des dépenses d'investissement pour les cinq ans s'élevait à 67 milliards de francs.

Le programme annuel de dépenses d'investissements et d'emprunts est arrêté par le Comité des investissements à caractère économique et social (CIES) -qui a remplacé le FDES-, sauf en ce qui concerne COFIROUTE, placée hors du champ de compétence de cette institution depuis sa réforme en 1996.

Les cahiers des charges des sociétés d'autoroute définissent, rappelons-le, les règles de fixation des tarifs de péage **dont les modalités d'évolution pour chaque concessionnaire sont précisées dans les contrats de plan**. Le contrôle de l'Etat ne s'exerce plus par des autorisations annuelles, mais *a posteriori*, par la vérification du respect des règles tarifaires et des engagements pris.

Les contrats de plan fixent également des objectifs dans les domaines de la politique commerciale (l'accent étant porté sur le renforcement de la sécurité) et de la politique de construction afin d'accroître la qualité architecturale des ouvrages et leur bonne insertion dans l'environnement.

Les contrats de plan des sociétés d'économie mixte comportent, d'autre part, un volet financier et un volet social :

– le volet financier prévoit des engagements sur l'évolution de l'endettement, les investissements autofinancés et la situation des charges différées, et comporte le suivi de certains indicateurs, notamment des ratios financiers et de gestion ;

– le volet social vise le maintien global de l'emploi, la formation et l'amélioration des conditions de travail et de sécurité.

Parmi les différents volets des contrats de plan, convient-il de souligner, **les dépenses d'investissement et la politique tarifaire constituent les éléments clés**.

Le pourcentage des dépenses réalisées est indiqué dans le tableau suivant (montants en MF) :

Sociétés	Dépenses d'investissement Total prévu 1995-1999	Dépenses d'investissement Résultats définitifs 1995-1998	Taux de réalisation (en %)
SAPRR	13 957	12 374	88,7
AREA	3 141	1 933	61,5
ASF	25 566	18 980	74,2
ESCOTA	5 665	3 379	59,6
SANEF	11 301	7 853	69,5
SAPN	7 370	7 373	100,0
TOTAL	67 000	51 892	77,5

Les écarts observés sur certains projets entre le programme et le taux de réalisation concernent notamment la section centrale de l'autoroute A51 Grenoble - Sisteron, initialement prévue aux contrats de plan d'AREA et ESCOTA et « suspendue » par le Gouvernement en 1997 ; d'autre part, le réexamen des conditions du débouché en Ile-de-France de l'autoroute A16, a entraîné, on le sait, une diminution des dépenses prévues au contrat de plan de la SANEF ; par ailleurs, enfin, chacun s'accorde à reconnaître que certains projets prévus aux contrats de plan de la société SAPRR (A48 Ambérieu-Bourgoin et A432 La Boisse-Pusignan), a pris du retard.

**Comme on le sait, une nouvelle génération de contrats de plan est en cours d'élaboration pour la période 2000-2004.**

Comme pour le plan précédent, les investissements inscrits dans le domaine routier aux prochains contrats Etat-régions ne devront concerner que le réseau national.

Trois orientations prioritaires devront présider à l'élaboration des prochains contrats Etat-régions : l'amélioration de la sécurité, l'amélioration du cadre de vie urbain, la cohérence du réseau national.

Le Gouvernement annonce que les volets routiers des prochains contrats Etat-régions concernent plus spécialement :

- l'amélioration des infrastructures existantes (résorption des nuisances phoniques, réhabilitation des voies rapides en milieu urbain, mises aux normes en milieu interurbain) ;

- les voies de contournement pour les agglomérations ;

- la poursuite du « maillage » du territoire.

### **3. Le financement des autoroutes concédées**

#### *a) La Caisse nationale des autoroutes*

En 1998, le programme global des emprunts émis par la caisse nationale des autoroutes (CNA) s'est élevé à 14 355 millions de francs. La répartition de ce programme a été la suivante :

9 800 millions de francs d'emprunts obligataires sur le marché domestique

2 480 millions de francs d'emprunts auprès de la Banque Européenne d'Investissement (B.E.I.)

2 075 millions de francs, en contrepartie d'un emprunt de 500 millions de francs suisses

Le total des encours au 31 décembre 1998 s'élevait ainsi à 134.917 millions de francs, dont 128.694 millions en francs domestiques et l'équivalent de 6.223 millions de francs en devises.

En 1998, le montant des emprunts remboursés par la CNA s'est élevé à 6.846 millions de francs.

Le programme des emprunts autorisé pour 1999 par le Comité des investissements à caractère économique et social (CIES) du 29 juin 1999 a été arrêté à 10 630 millions de francs pour les seules sociétés d'économie mixte, soit 1 620,5 millions d'euros hors la société des autoroutes et du tunnel du Mont Blanc (ATMB), les perspectives de cette société n'étant pas connues à la date de la réunion du CIES à la suite de l'accident survenu dans le tunnel au début de l'année.

Le programme d'emprunts réalisé par la CNA au 30 juin 1999 (3.935,7 millions de francs) se composait d'une émission d'un emprunt de 600 millions d'euros.

Le programme restant à émettre en 1998 (6.694,3 millions de francs) devrait se répartir de la façon suivante :

– 5.248,3 millions de francs en emprunts obligataires, soit 800 millions d'euros,

– 1.446 millions de francs en emprunts auprès de la BEI, soit 220,5 millions d'euros.

La prévision de remboursement d'emprunts en 1999 s'établit à 6.498 millions de francs.

Le montant prévisionnel des dépenses d'investissements des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes pour 2000 a été arrêté à 12.151 millions de francs (hors ATMB) par le CIES du 29 juin 1999.

Le volume des emprunts nécessaires pour mener à bien ce programme, par l'intermédiaire de la CNA, est évalué, notons-le, à 12.383 millions de francs en 2000 (11.860 millions de francs au titre des travaux et 523 millions de francs au titre du refinancement des sociétés).

En 2000, 7.078 millions de francs d'emprunts devraient être remboursés par la CNA.

*b) Les péages*

Pour 1999, l'augmentation moyenne des tarifs de péage pour l'ensemble des sociétés d'autoroute devrait être de 1,22 % pour les véhicules légers et 2,22 % pour les poids lourds. La hausse moyenne des péages tous véhicules confondus serait de 1,55 %.

Sociétés	Taux véhicules légers	Taux poids lourds	Total
SAPRR	0,85	2,75	1,65
AREA	1,11	2,60	1,46
ASF	1,00	0,99	1,00
ESCOTA	0,48	1,32	0,68
SANEF	1,12	1,35	1,21
SAPN	4,07	4,20	4,10
COFIROUTE	1,95	4,10	2,77

Il convient de rappeler que les hausses résultent de l'addition de deux éléments : une hausse de base, correspondant aux lois tarifaires prévues dans les conventions de concession et les contrats de plan des sociétés, et une hausse complémentaire, permettant de compenser pour partie l'augmentation de 2 à 4 centimes par kilomètre parcouru du taux de la taxe d'aménagement du territoire (TAT).

Sur la période des contrats de plan 1995 - 1999, les hausses tarifaires hors compensation TAT, pour les véhicules légers, ont été comprises, suivant les sociétés, entre 0,85 fois l'inflation hors tabac et l'inflation hors tabac + 1,8 %. Ces différences selon les sociétés tiennent en effet compte des charges financières et des coûts d'exploitation et d'entretien spécifiques.

Les hausses tarifaires ont été également modulées :

– par **classe de véhicule**, pour parvenir à une meilleure proportionnalité du péage aux coûts générés par les différentes catégories d'usagers ;

– par **axe autoroutier**, afin de favoriser l'orientation des flux de trafic par le péage.

#### **4. Le transport routier**

##### *a) Le trafic et l'économie du secteur*

En dépit d'un certain fléchissement à la fin de l'année, le transport routier de marchandises a enregistré en 1998 une progression supérieure à celle de 1997. On relève que l'écart de croissance entre le « compte d'autrui » et le « compte propre » continue de s'accroître.

**TRAFICS ROUTIERS INTÉRIEURS EFFECTUÉS PAR LES VÉHICULES  
IMMATRICULÉS EN FRANCE**

	Evolution en %		Niveau 1998
	1997/1996	1998/1997	Milliards de T-Kms
Trafic routier total (tous véhicules)	+2,0	+3,6	184,7
dont compte d'autrui (véhicules > 3 T de charge utile)	+4,8	+6,1	132,2
dont compte propre (véhicules > 3 T de charge utile)	-6,7	-5,0	35,0

*Source : Commission des comptes des transports de la Nation*

Cette amélioration de l'activité a généré une progression des recettes de 6 %. En raison de la baisse du prix du gazole, les consommations intermédiaires ont évolué moins vite que la production, entraînant une **hausse et de l'excédent brut d'exploitation** de 17 %, permettant un relèvement d'un point du taux de marge des entreprises du secteur, qui est passé de 15 % en 1997 à 16 % en 1998. Le regain d'activité s'est aussi traduit par une hausse des immatriculations de poids lourds neufs de +20 % et par une demande de travail faisant progresser l'emploi du secteur d'environ 7 %.

**COMPTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES**

	Evolution en %		Niveau 1998
	1997/1996	1998/1997	Milliards de francs
Chiffre d'affaires hors taxes	+8,1	+6,3	175,2
Consommations intermédiaires (hors sous-traitance)	+8,1	+4,4	87,8
Valeur ajoutée	+6,6	+9,0	64,8
Rémunération	+6,6	+7,7	50,2
Excédent brut d'exploitation	+6,9	+17,2	10,2

*Source : Commission des comptes des transports de la Nation*

Le trafic routier de marchandises a enregistré un ralentissement au cours des deux premiers mois de 1999 puis s'est redressé les deux mois suivants. Au total, sur les quatre premiers mois de l'année le trafic, pour le compte d'autrui devrait être stabilisé par rapport à la même période de 1998.

Selon les prévisions établies par la Direction de la prévision du Ministère des finances (croissance du PIB en volume comprise entre 2,2 % et 2,5 % pour 1999, et, entre 2,5 % et 3,0 % pour l'an 2000), l'activité du transport routier de marchandises devrait se poursuivre à un rythme conséquent. De plus, ces perspectives de croissance sont à mettre en regard

d'une situation financière satisfaisante, le secteur ayant consolidé ses comptes en 1997 et 1998.

*b) Les contrats de progrès*

On rappellera que la démarche dite des « contrats de progrès », engagée depuis 1994, a débouché sur de nouveaux droits pour les transporteurs :

– droit d'exiger du donneur d'ordres un document cadrant l'opération (article 25 de la loi du 1<sup>er</sup> février 1995 concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial) ;

– droit à une juste rémunération couvrant le service rendu (article 6 de la LOTI, prolongé par les textes sur les prix abusivement bas) et la sous-traitance ;

– droit de refuser de participer au chargement ou déchargement d'un envoi de 3 tonnes ou plus, lorsque cette participation n'a pas été prévue lors de la commande (article 7 du contrat-type général ; article 25 de la loi précitée du 1<sup>er</sup> février 1995) ;

– droit à un complément de rémunération en cas d'attente anormale au chargement ou au déchargement et, plus généralement, pour toutes prestations annexes (article 26 de la loi de 1995) ;

– droit d'obtenir paiement à réception de leur facture et de percevoir des intérêts à compter de cette date (article 17 du contrat type général) ;

– garantie générale et réciproque de l'expéditeur et du destinataire pour le paiement du prix de transport, y compris en cas de défaillance du commissionnaire (nouvel article 101 du code de commerce) ;

– droit de dénoncer à l'administration des retards de paiement importants et répétés de la part des commissionnaires (article 21 du décret du 5 mars 1990) ;

– possibilité de faire reporter la responsabilité pénale de certaines infractions sur le donneur d'ordres (décret du 23 juillet 1992, dit de coresponsabilité pénale) ;

– droit à la sécurité (arrêté du 26 avril 1996 sur le protocole de sécurité : lors des opérations de chargement et déchargement) ;

– droit de rétention de la marchandise en cas de non paiement (nouvel article 108-1 du code de commerce) ;

- action directe reconnue au loueur de véhicule industriel avec conducteur (article 34 modifié de la LOTI) ;

- ouverture de la possibilité de paiement direct par le client lorsqu'il y a des intermédiaires, dans les conditions prévues par la loi du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance (loi du 6 février 1998) ;

Soulignons que le fonds régional d'aide au conseil (FRAC), co-financé par l'Etat et la région, a pour objectif de faciliter l'adaptation des entreprises de transport en finançant pour partie leurs recours à des conseils extérieurs dans les domaines suivants : gestion des ressources humaines, organisation, prospection de nouveaux marchés, modernisation et stratégie d'ensemble de l'entreprise, amélioration de la production.

En matière d'accès à la profession et au marché, l'effort a porté notamment sur

- le relèvement du niveau d'accès à la profession ;

- l'amélioration du niveau de connaissances et de compétences des futurs professionnels nouveaux chefs d'entreprises en rendant plus sélectif, notamment, le niveau de difficulté de l'examen de l'attestation de capacité professionnelle ;

- le renforcement de la condition d'honorabilité ;

- le relèvement du niveau de la capacité financière des entreprises, fixé à 60.000 F pour le 1<sup>er</sup> véhicule et 33.000 F pour les véhicules suivants ;

- la restructuration du secteur en soumettant les entreprises utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes, jusqu'alors non encadrées, à des conditions d'accès à la profession adaptées à leur activité.

Au plan social, on rappellera que les partenaires sociaux du transport routier ont conclu, le 23 novembre 1994, un accord sur le temps de service, la rémunération et les repos récupérateurs des conducteurs marchandises « grands routiers ». Cet accord prévoyait un processus de transparence effective, de rémunération intégrale et de réduction programmée des temps passés par ces conducteurs au service de leur employeur. Il a été progressivement complété, en matière de durée du travail des personnels roulants du transport routier, par d'autres dispositions conventionnelles ou réglementaires.

Sur le plan conventionnel, il faut encore mentionner l'accord collectif de branche signé le 7 novembre 1997, sur la transparence et l'augmentation programmée de la rémunération de toutes les heures travaillées par les personnels roulants marchandises, et l'accord du 12 novembre 1998, qui a, en

outre, institué, spécifiquement pour les conducteurs « grands routiers », une garantie de rémunération basée sur l'amplitude de la journée de travail et calculée au mois.

Le Conseil national des transports a procédé, en 1999, à une évaluation des résultats de ce processus. Les différentes données statistiques disponibles semblent indiquer que la transparence des heures effectivement travaillées par les personnels roulants du transport routier de marchandises a considérablement progressé, tandis que les **tendances à la réduction progressive de ces temps ont peut-être été un peu moins partagées.**

S'agissant du développement de la formation professionnelle, l'accord de branche du 20 janvier 1995 a prévu la mise en place, pour les conducteurs salariés du transport routier public de marchandises :

– d'une part, d'une formation initiale minimale obligatoire (FIMO) de quatre semaines pour les conducteurs nouvellement embauchés et ne disposant pas d'un diplôme ou titre de conducteur routier ;

– d'autre part, d'une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) de trois jours tous les cinq ans pour les conducteurs en place.

Ces formations, qui ont été confirmées par un décret du 31 mai 1997, se sont rapidement développées :

**FIMO (nombre d'attestations délivrées à l'issue des stages) :**

1995 :	1 256
1996 :	4 792
1997 :	6 584
1998 :	9 445
<b>TOTAL :</b>	<b>22 077</b>

**FCOS (nombre d'attestations délivrées à l'issue des stages) :**

1995 :	194
1996 :	2960
1997 :	14 051
1998 :	51 804
<b>TOTAL :</b>	<b>69 009</b>

Des travaux ont été engagés en 1998 dans une douzaine de branches professionnelles comptant des effectifs importants de conducteurs routiers dans la perspective d'accords paritaires. Au 6 février 1999, trois accords collectifs de branche relatifs à la mise en œuvre de l'obligation de formation professionnelle initiale et continue prévue par l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 6 février 1998 avaient été signés :

– l'accord du 18 novembre 1998 sur *la formation obligatoire des conducteurs des entreprises de négoce et de distribution de combustibles solides, liquides, gazeux et produits pétroliers* ;

– l'accord du 24 novembre 1998 sur *la formation obligatoire des conducteurs des coopératives agricoles de céréales, de meunerie, d'approvisionnement, d'aliments du bétail et d'oléagineux* ;

– l'accord du 26 janvier 1999 sur *la formation obligatoire des conducteurs des entreprises de la récupération pour la gestion industrielle de l'environnement et du recyclage*.

c) *L'application de la loi n° 98-69 du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier*

Elle marque une étape dans l'évolution de la réglementation en inscrivant le transport routier dans le cadre du marché européen.

Un certain nombre des dispositions de la loi du 6 février 1998 tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier ont été d'application directe et notamment celles qui :

– fixent une périodicité trimestrielle pour réunir les commissions des sanctions administratives (article 4) ;

- précisent les mentions obligatoires à faire figurer dans le document de suivi du transporteur (article 5.I) ;

- créent une sanction d'immobilisation du véhicule et de son chargement (article 5.II) ;

- prévoient que les dépassements du temps de conduite et la réduction du temps de repos sont calculés en incluant les périodes des temps de conduite et de repos effectués à l'étranger (article 6) ;

- élargissent la portée du privilège du voiturier (article 7) ;

- alignent le régime de la commission des sanctions administratives (CSA) de la région Ile de France sur le régime commun des autres régions (article 8) ;

- renforcent le dispositif pénal (article 9) ;

- reconnaissent l'action directe du voiturier ou du loueur de véhicules avec conducteur à l'égard de l'expéditeur et du destinataire (article 10 ; article 12) ;

- créent une nouvelle habilitation des contrôles des transports terrestres en matière de prix et d'activité sous traitée (article 13).

En revanche, d'autres dispositions exigeaient des actions complémentaires :

En matière de formation, la loi du 6 février 1998, qui a généralisé l'obligation de formation initiale et continue à l'ensemble des conducteurs routiers, a renvoyé à des dispositions conventionnelles ou réglementaires. C'est ainsi que pour les conducteurs « artisans » du transport routier de marchandises, le décret du 18 novembre 1998 a prévu l'application du même dispositif que pour les salariés. En matière de transport routier de voyageurs, la négociation d'un accord collectif de branche a commencé le 20 octobre 1998. Dans le transport pour compte propre, trois accords ont été conclus dans les combustibles et carburants (18 novembre 1998), les coopératives agricoles des céréales (24 novembre 1998) et le recyclage des matériaux (26 janvier 1999).

La loi du 6 février a mis fin, d'autre part, au régime de l'autorisation de transport qui était délivrée auparavant sous condition, a soumis à la réglementation des transports les entreprises ayant des véhicules d'au moins deux essieux, quel que soit le tonnage et a, enfin, créé une sanction d'immobilisation administrative des véhicules des entreprises ayant commis des infractions délictuelles aux dispositions relatives aux transports, aux conditions de travail et à la sécurité.

Ces dispositifs ont rendu nécessaire l'abrogation du décret du 14 mars 1986 relatif aux transports routiers de marchandises.

Le décret en cours de préparation portera en conséquence :

- sur les conditions d'inscription au registre des transporteurs et des loueurs ;
- sur les titres administratifs de transport et les documents de transport exigibles à bord des véhicules ;
- enfin, sur les sanctions administratives et pénales applicables aux entreprises infractionnistes.

Un second décret précisera le régime d'attribution des titres de transports pour les départements d'outre mer

Relevons que l'article 14 de la loi, qui précise que l'identification du véhicule constitue le point de départ à partir duquel court le délai de chargement et de déchargement, a fait l'objet d'un premier décret approuvant le nouveau contrat type général (décret n°99-299 du 6 avril 1999)

La mise à jour des autres contrats types, qui portera notamment sur ce point, est attendue pour début 2000.

Un bilan de l'application et de l'efficacité de l'ensemble des dispositions concernant les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier ainsi que du dispositif de contrôle est en cours d'élaboration. Il sera, conformément à la loi, présenté au Parlement.

## CHAPITRE III

### LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

#### 1. Les statistiques

##### ● Nombre d'accidents corporels, de tués et de blessés

##### Indice base 100 en 1994

ACCIDENTS CORPORELS	1994	1995	1996	1997	1998
Rase campagne	41 866 100	41 661 100	40 082 96	40 953 98	41 239 99
Milieu urbain	90 860 100	91 288 100	85 324 94	84 249 93	83 148 92
Ensemble des réseaux	132 726 100	132 949 100	125 406 94	125 202 94	124 387 94

TUES	1994	1995	1996	1997	1998
Rase campagne	5 786 100	5 655 98	5 528 96	5 463 94	5 829 101
Milieu urbain	2 747 100	2 757 100	2 552 93	2 526 92	2 608 95
Ensemble des réseaux	8 533 100	8 412 99	8 080 95	7 989 94	8 437 99

<b>BLESSES</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>
Rase campagne	64 745	64 477	61 003	62 484	62 644
	100	100	94	97	97
Milieu urbain	116 087	116 926	109 114	107 094	105 891
	100	101	93	98	99
Ensemble des réseaux	180 832	181 403	170 117	169 578	168 535
	100	100	94	94	93

En cinq ans, le nombre d'accidents corporels a diminué de 6 %, celui des tués de 1 % et celui des blessés de 7 %. On relèvera, cependant, que le nombre des tués passe de 7.989 à 8.437 de 1997 à 1998.

**● NOMBRES D'ACCIDENTS CORPORELS ET DE TUES PAR TYPES DE VOIES**

**Indice base 100 en 1994**

**Autoroutes**

	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>
Accidents corporels	4 815	5 254	5 255	5 593	5 910
	100	109	109	116	123
Tués	446	440	429	446	471
	100	99	96	100	106

**Routes nationales (rase campagne et agglomérations < 5 000 habitants)**

	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>
Accidents corporels	12 974	12 460	11 895	11 787	11 807
	100	96	92	91	91
Tués	2 086	2 026	1 919	1 846	1 928
	100	97	92	88	92

**Routes départementales (rase campagne et agglomérations <5000 habitants)**

	1994	1995	1996	1997	1998
Accidents corporels	31 406	30 926	29 585	29 782	29 552
	100	98	94	95	94
Tués	3 822	3 710	3 640	3 690	3 919
	100	97	95	97	103

En cinq ans, le nombre d'accidents corporels a augmenté de 23 % sur les autoroutes, il a diminué de 9 % sur les routes nationales et de 6 % sur les routes départementales.

● **Nombres de tués par catégories d'usagers**

**Indice base 100 en 1994**

TUES	1994	1995	1996	1997	1998
Piétons	1 126	1 027	987	929	988
	100	91	88	83	88
Cyclistes	321	374	300	329	301
	100	117	93	102	94
Cyclomotoristes	472	471	478	471	418
	100	100	101	100	89
Motocyclistes	816	780	741	831	901
	100	96	91	102	110
Usagers de voitures de tourisme	5 423	5 389	5 240	5 069	5 491
	100	99	97	93	101
Usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds	375	371	334	360	338
	100	99	89	96	90

En cinq ans, quatre catégories d'usagers ont vu leur nombre de tués diminuer plus ou moins fortement : -12 % pour les piétons, -11 % pour les cyclomotoristes, -10 % pour les usagers de véhicules utilitaires et -6 % pour les cyclistes. Deux catégories enregistrent une hausse de ce nombre : les automobilistes (+1 %) et les motocyclistes (+10 %).

● **Nombre de blessés par catégories d'usagers**

**Indice base 100 en 1994**

<b>BLESSES</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>
Piétons	21 810 100	21 197 97	19 789 91	19 152 88	18 493 85
Cyclistes	7 429 100	7 681 103	6 771 91	7 191 97	6 366 86
Cyclomotoristes	20 072 100	21 487 107	20 156 100	20 526 102	20 106 100
Motocyclistes	17 044 100	17 248 101	16 356 96	18 066 106	17 953 105
Usagers de voitures de tourisme	106 741 100	106 290 100	100 281 94	98 259 92	99 034 93
Usagers de véhicules utilitaires et de poids lourds	7 736 100	7 500 97	6 764 87	6 384 83	6 583 85

En cinq ans, quatre catégories d'usagers ont vu leur nombre de blessés diminuer plus ou moins fortement : -15% pour les piétons et les usagers de véhicules utilitaires, -14% pour les cyclistes et -7% pour les automobilistes. Une seule catégorie voit ce nombre augmenter : il s'agit de celle des motocyclistes (+5%) et une autre catégorie le voit rester à peu près stable : celle des cyclomotoristes.

Le bilan des cinq premiers mois de 1999 apparaît dans le tableau ci-dessous :

	<b>Accidents corporels</b>	<b>Tués</b>	<b>Blessés graves</b>	<b>Blessés légers</b>	<b>Total blessés</b>
5 mois 1999	47 114	2 982	11 840	51 331	63 171
5 mois 1998	48 928	3 154	13 021	52 831	65 852
Différence	-1 814	-172	-1 181	-1 500	-2 681
Évolution	-3,7%	-5,5%	-9,1%	-2,8%	-4,1%

Les vitesses pratiquées de jour par les voitures de tourisme sur la période 1994-1998 sont retracées dans le tableau ci-dessous :

	1994	1995	1996	1997	1998
<b>Autoroutes de liaison</b> (130 km/h)					
vitesse moyenne	122	120	119	121	122
% dépassement vitesse limite	37	35	30	35	40
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	20	19	15	20	22
<b>Autoroutes de dégagement</b> (110 km/h)					
vitesse moyenne	107	106	106	104	109
% dépassement vitesse limite	49	43	44	42	53
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	29	23	24	23	32
<b>Routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées</b> (110 km/h)					
vitesse moyenne	109	110	111	111	111
% dépassement vitesse limite	48	52	57	54	53
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	27	30	34	30	31
<b>Routes nationales</b> (90 km/h)					
vitesse moyenne	89	90	90	90	89
% dépassement vitesse limite	49	52	56	50	50
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	27	29	31	26	27
<b>Routes départementales à grande circulation</b> (90km/h)					
vitesse moyenne	91	93	93	92	92
% dépassement vitesse limite	58	58	62	55	56
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	35	34	37	31	32
<b>Traversées d'agglomérations</b> (<5 000 habitants) <b>par RN</b> (50km/h)					
vitesse moyenne	61	62	64	62	61
% dépassement vitesse limite	81	82	85	82	81
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	51	52	58	53	51
<b>Traversées d'agglomérations</b> (20 000 à 100 000 habitants) <b>par artères en agglomération</b> (50km/h )					
vitesse moyenne	53	52	52	51	50
% dépassement vitesse limite	58	55	55	51	51
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	27	24	25	23	21
<b>Traversées d'agglomérations</b> (20 000 à 100.000 habitants) <b>par voies d'entrées en agglomération</b> (50km/h)					
vitesse moyenne	62	60	63	62	62
% dépassement vitesse limite	81	79	85	84	84
% dépas. vitesse lim. + 10 km/h	51	46	56	55	54

Source : sondage DSCR

Ces vitesses sont plutôt en hausse sur le réseau autoroutier, principalement sur les autoroutes de dégagement. Elles sont stables ou en légère baisse sur les autres réseaux.

- Les enquêtes, effectuées sur les accidents mortels depuis 1982 dans le cadre du programme REAGIR, permettent de connaître avec précision les différents facteurs qui interviennent dans les accidents de la route.

Une analyse réalisée sur 20.000 rapports d'accidents survenus de 1983 à 1996 indique, par thème, les principaux facteurs retenus par les commissions d'enquêtes. Ces facteurs ne préjugent en rien de responsabilités éventuelles, qui restent du domaine des enquêtes judiciaires.

### ● Répartition globale des accidents

Sur les 20 000 enquêtes effectuées, on relève :

- \* 95% des accidents comportant des facteurs se rapportant à l'utilisateur,
- \* 47% des accidents comportant des facteurs se rapportant à l'infrastructure,
- \* 28% des accidents comportant des facteurs se rapportant au véhicule,
- \* 7% des accidents comportant des facteurs se rapportant à l'alerte, aux soins et aux secours,
- \* 22% des accidents comportant des facteurs se rapportant à des éléments divers (météo...).

### – facteurs se rapportant à l'utilisateur

Sur l'ensemble des 20 000 enquêtes analysées, on relève :

- \* 48% dans lesquelles on relève une vitesse inadaptée,
- 27% dans lesquelles on relève la présence de l'alcool,
- \* 30% dans lesquelles on relève un défaut de sécurité individuelle (ceinture, casque),

- \* 18% dans lesquelles on relève la présence de la fatigue,
- \* 16% dans lesquelles on relève un mauvais comportement face à une situation d'urgence,
- \* 17% dans lesquelles on relève l'inattention des conducteurs,
- \* 15% dans lesquels on relève l'inaptitude à la conduite,
- \* 14% dans lesquelles on relève un problème physique du conducteur (malaise, maladie, prise de médicaments, handicap...).

**Le facteur « vitesse »** se retrouve dans 59 % des accidents de motos, 44 % des accidents de voitures de tourisme et dans 22 % des accidents de poids lourds.

Pour ce qui concerne **le facteur « alcool »**, la moyenne des taux d'alcoolémie relevés est de 1,8 g/l de sang ; 41% des taux étant supérieurs à 2 g/l de sang. On retrouve ce facteur :

- \* chez les conducteurs de voitures de tourisme dans 25 % des accidents les impliquant ;
- \* chez les motocyclistes ou cyclomotoristes dans 22 % des accidents les impliquant ;
- \* chez les piétons dans 15 % des accidents les impliquant ;
- \* chez les chauffeurs de poids lourds dans 6 % des accidents les impliquant.

Si l'on examine **le facteur « sécurité individuelle »**, on trouve le « non port du casque » chez les usagers de deux roues dans 23 % des accidents de motos et 42 % des accidents de cyclomoteurs. Le facteur « fatigue » se trouve chez les conducteurs de voitures légères dans 18 % des accidents de VL, chez les motocyclistes dans 9 % des accidents de motos et chez les chauffeurs routiers dans 8,5 % des accidents de poids lourds. Enfin, « la manœuvre dangereuse » est plus présente chez les deux roues (19,5 %) que chez les véhicules légers (13 %). Il s'agit principalement de dépassements dangereux (1/3 des accidents) et d'une mauvaise appréciation des distances (37 %).

**– facteurs se rapportant à l'infrastructure**

Le facteur « conception de l'infrastructure » se retrouve dans 34 % des accidents. Parmi ceux-ci, 20 % ont un rapport avec la configuration de la route et 15 % avec les abords. Ce facteur varie peu, quelque soit le type d'accident (moto, VL, PL, etc...).

Le facteur « entretien et exploitation de l'infrastructure » se retrouve dans 24 % des accidents.

### – facteurs se rapportant au véhicule

Sur les 20.000 accidents mortels, le facteur « conception du véhicule » se retrouve dans 14 % des cas. Il s'agit essentiellement des dispositifs de sécurité (3 %), de résistance aux chocs (4 %) ou de problèmes de visibilité (5 %).

Le facteur « entretien du véhicule » se retrouve, quant à lui, dans 16,5 % des enquêtes, essentiellement des problèmes de pneumatiques (8,5 %) ou de mauvais entretien général (8 %).

## 2. Les mesures législatives et réglementaires

La loi n° 99-505 du 18 juin 1999 relative à la sécurité routière et aux infractions sur les agents a porté sur les points suivants

– obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière pour les conducteurs novices auteurs d'infractions graves ;

– dispositions relatives à l'accès à la profession et au fonctionnement des établissements d'enseignement de la conduite ;

– mise en jeu de la responsabilité pécuniaire des propriétaires de véhicules en cas d'infraction sans interception ;

– création d'un délit en cas de récidive dans un délai d'un an pour excès de vitesse de plus de 50 km/h au-delà de la limite réglementaire ;

– dépistage systématique de la drogue pour les conducteurs impliqués dans des accidents mortels.

S'agissant des **textes réglementaires**, on relèvera notamment :

– le décret du 24 mars 1998 instaurant une contravention de 5<sup>e</sup> classe pour sanctionner l'excès de vitesse égal ou supérieur à 50 km/h et modifiant les articles R.232 et R.232-1 du code de la route ;

– le décret du 1<sup>er</sup> septembre 1998 modifiant l'article R.138 du code de la route. Transpose en droit français les dispositions de la directive n° 97/54/CE du Parlement européen et du conseil du 23 septembre 1997 qui prévoit le passage de la vitesse par construction des tracteurs agricoles de 30 à 40 kilomètres par heure ;

– le décret du 14 septembre 1998 relatif à la circulation des cycles et modifiant le code de la route ;

– le décret du 8 décembre 1998 modifiant certaines dispositions du code de la route relatives au permis de conduire. Ce texte transpose les dernières dispositions de la directive n° 91/439/CEE du 29 juillet 1991 relatives au permis de conduire ; il s'agit de la reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les Etats-membres ainsi que les nouvelles définitions ou appellations de sous-catégories de permis de conduire ;

– la circulaire du 24 juin 1998 modifiant la circulaire du 31 janvier 1997 relative à la circulation des transports exceptionnels sur autoroute ;

– la circulaire du 17 août 1998 relative à la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

### **3. Le traitement spécifique des endroits dangereux**

Les endroits dangereux du réseau routier national, font l'objet d'aménagements qui sont inventoriés dans les plans régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS), élaborés par les directions régionales de l'Equipement et validés par la direction des routes. Une deuxième génération de PRAS, liée à la préparation des XIIe contrats Etats-régions, a été élaborée en 1998-1999.

Pour 1999, le montant des autorisations de programme prévues à ce titre devrait s'élever à 210 millions de francs, répartis de la façon suivante :

– crédits d'initiative locale : 80 millions de francs ;

– opérations spécifiques de sécurité : 130 millions de francs dont près d'un tiers servent à financer des opérations relevant des contrats de plan

Etat-régions et un peu plus des deux tiers des opérations du programme général de sécurité.

Le programme général de sécurité (hors contrats de plan) est consacré exclusivement au traitement des endroits les plus dangereux du réseau national au moyen d'aménagements d'un coût modéré, compte tenu de l'enveloppe disponible. En 1999, 67 opérations ont fait l'objet d'autorisations de programme soit pour des études, soit pour des travaux.

Les contrats Etat-régions permettent de réaliser des opérations d'un montant plus élevé comme, par exemple, des traitements d'itinéraires. En 1999, les dotations ont concerné 38 opérations.

Les crédits demandés pour 2000 s'élèvent au total à 200 millions de francs en autorisations de programme et 174,20 millions de francs en crédits de paiement, ce qui constitue une évolution positive pour poursuivre l'amélioration des infrastructures du point de vue de leur sécurité.



## **CHAPITRE IV**

### **LES VOIES NAVIGABLES**

#### **I. LE TRAFIC FLUVIAL**

Dans le prolongement de l'exercice 1998, le bilan du premier semestre de l'année 1999 est plutôt positif. Avec un cumul sur six mois de 26,1 millions de tonnes contre 23,0 millions et de 3,36 milliards de tk contre 2,86 milliards, la variation est respectivement de +13,5 % et + 17,3 %.

La plupart des principaux produits de la voie d'eau et notamment les combustibles minéraux solides bénéficient d'une croissance soutenue de leur activité.

Dans le secteur agro-alimentaire, les produits céréaliers, avec 3,7 millions de tonnes contre 3,0 millions et 0,67 milliard de tk contre 0,52 milliard (+23,0 % en tonnes et +27,7 % en tk) continuent de progresser fortement. En revanche, les denrées alimentaires enregistrent une réduction des flux (1,27 million de tonnes contre 1,31 milliard et 0,180 milliard contre 0,184 milliard de tk soit une baisse respective de -3,0 % et -2,0 %).

En ce qui concerne la filière des produits énergétiques, l'ensemble des indicateurs est à la hausse. Ainsi, pour les combustibles minéraux solides, dans le prolongement de la tendance du deuxième semestre 1998 et pour les mêmes raisons, on constate une augmentation des tonnages de +47,5 % (3,18 millions de tonnes contre 2,15 millions) et un doublement des tk (0,527 milliard de tk contre 0,262 milliard).

Les produits pétroliers, quant à eux, progressent de 39,8 % en volume (3,45 millions de tonnes contre 2,47 millions) et de 17,9 % en tk (0,424 milliard de tk contre 0,360 milliard).

L'activité de la filière métallurgique est désormais en retrait tant sur les produits amont (1,27 million de tonnes contre 1,29 million soit -1,4 % et 0,098 milliard de tk contre 0,104 milliard soit -5,3 %) que sur les produits aval (0,91 million de tonnes contre 1,03 million soit -12 % et 0,162 milliard de tk contre 0,173 soit -5,9 %).

La reprise de l'activité du « bâtiment travaux publics » a permis d'amorcer un renversement de tendance des frets relatifs aux minéraux bruts et matériaux de construction.

**Ce secteur, premier marché du transport fluvial, représente sur les six premiers mois 40,3 % du volume total et près de 30 % des tk réalisées sur le réseau national.**

Le transport fluvial a ainsi connu un bon premier semestre 1999 avec un trafic moyen mensuel de l'ordre de 4,3 millions de tonnes et de 560 millions de tk. Si ce rythme de production se prolonge jusqu'à la fin de l'exercice, la croissance annualisée en tonnes serait comprise entre +1 et +2 % et pourrait se rapprocher d'une croissance à deux chiffres pour les tk (entre +8 et +10 %).

Ce maintien de l'activité à un niveau élevé reste un objectif envisageable en raison de la forte reprise des marchés traditionnels de la voie d'eau (produits agricoles, charbons, hydrocarbures et matériaux de construction).

Pour l'exercice 2000, on estime que le volume d'activité peut encore progresser.

Signalons que le trafic réalisé pour l'ensemble de l'exercice dans les principaux pays d'Europe du Nord sont les suivants :

Belgique :	5,6 milliards de tk
Allemagne :	60,7 milliards de tk
Pays-Bas :	35,3 milliards de tk

## **II. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)**

### ***A. LES MOYENS EN PERSONNEL DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE***

En 1999, l'établissement a disposé de 287 emplois administratifs sont prévus auxquels il convient d'ajouter 15 ouvriers des passages spéciaux et 18 agents d'entretien, ces derniers représentant 8 équivalents temps plein. L'effectif budgétaire total de V.N.F. est donc de 310 agents.

**EMPLOIS ADMINISTRATIFS EN 1999  
(NOMBRE DE CONTRATS DE TRAVAIL)**

	A	B	C	Total
Siège	51	54	13	<b>118</b>
Services déconcentrés	34	40	56	<b>130</b>
Mis à disposition	7	13	9	<b>29</b>
CDD	1	3	6	<b>10</b>
<b>Total</b>	<b>93</b>	<b>110</b>	<b>84</b>	<b>287</b>

Au siège, les agents sont répartis autour de cinq pôles ayant vocation à impulser la stratégie de l'établissement public sur tout le territoire, à savoir :

- infrastructure et environnement;
- développement de la voie d'eau, patrimoine et affaires juridiques;
- ressources humaines, services et budget
- communication. et promotion de la voie d'eau,
- informatique et systèmes d'information.

Les autres agents interviennent sur l'ensemble du territoire dans les vingt-cinq bureaux d'affrètement, les neuf arrondissements « développement de la voie d'eau » et les sept agences comptables secondaires, qui constituent les unités déconcentrées de l'établissement public.

VNF dispose par ailleurs des 5 500 agents de l'Etat répartis dans les dix-sept entités régionales ou locales, constituées par des services spécialisés de navigation (six) et des services maritimes et de navigation (quatre) et certaines directions départementales de l'Equipement (sept), mis à disposition de l'établissement depuis sa création. Ces personnels occupent des emplois administratifs ou techniques liés à l'entretien et à l'exploitation du réseau confié à VNF.

***B. L'ACTIVITÉ DE « VOIES NAVIGABLES DE FRANCE »***

Elle comporte deux branches :

- la branche traditionnelle consistant en la gestion du transport par voies navigables, héritée de l'Office national de la navigation. Ces initiatives ont permis le retour de trafics traditionnels de pondéreux sur la voie d'eau et un développement notable du trafic conteneurs. En outre le tourisme fluvial a connu ces dernières années un net développement ;

- la branche nouvelle consistant en l'exploitation, l'entretien et le développement du réseau des voies navigables de l'Etat (6.800 kilomètres).

**C. LES RESSOURCES ET LES DÉPENSES DE « VOIES NAVIGABLES DE FRANCE »**

Les ressources de Voies navigables de France proviennent des utilisateurs du réseau et sont complétées par des subventions de l'Etat, des collectivités territoriales et de l'Allemagne (au titre des travaux du polder d'Erstein sur le Rhin). Les ressources propres de l'établissement comprennent trois types de contributions à partir desquelles sont financés ses moyens de fonctionnement et d'investissement :

– **la taxe hydraulique** payée par les personnes et organismes qui prélèvent de l'eau dans le réseau ou qui en rejettent. C'est la principale ressource de Voies navigables de France. Elle s'établit à 501 millions de francs en 1998. Son estimation pour 1999 est de l'ordre de 521 millions de francs ;

– **les péages** payés par les transporteurs de marchandises, les transporteurs de passagers et, plus généralement, tous les bateaux circulant sur le réseau, hormis quelques exceptions. Le péage marchandises a rapporté près de 44 millions de francs en 1998 et le péage plaisance plus de 19,5 millions de francs. L'estimation 99 s'élève globalement à 63 millions de francs ;

– **les ressources du domaine** confié par l'Etat à Voies navigables de France. Les différentes amodiations du domaine public fluvial ont rapporté près de 42 millions de francs en 1998 contre 29 millions de francs en 1997. L'évolution des barèmes, la mise en œuvre progressive d'une démarche plus commerciale se référant au prix du marché et la mise en place sur le domaine public fluvial de réseaux de fibres optiques, devraient porter cette ressource à 50 millions de francs en 1999.

Au total, les ressources propres ont donc été légèrement supérieures à 606 millions de francs en 1998.

A ces ressources s'ajoutent la contribution de l'Etat aux investissements (334,237 MF en 1998 et 436,632 MF en 1999), de même que la participation des collectivités territoriales aux travaux de restauration du réseau dans le cadre des programmes cofinancés ou d'extension et de développement du réseau ainsi que des contrats de plan (94 MF en 1998 et 112 MF pour 1999). La quasi totalité des contributions de l'Etat fait l'objet d'une dotation du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN).

**LES RESSOURCES PROPRES DE VNF SUR 1998 1999 ET 2000  
S'ÉTABLISSENT AINSI :**

*(en millions de francs)*

	1998	1999	2000
Taxe hydraulique	501,0	521,0	530,0
Péages			

marchandises	43,8	43,0	44,0
plaisance	19,5	20,0	20,5
Redevances domaniales	37,7	46,0	63,0
Droits de pêche et de chasse	4,0	4,0	4,0
<b>TOTAL</b>	<b>606,0</b>	<b>634,0</b>	<b>661,5</b>

**LES SUBVENTIONS DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT  
ONT LES ORIGINES SUIVANTES :**

	1998	1999	2000
Etat (1)	334,24	436,63	- (2)
collectivités territoriales et Union européenne	33,89	111,00	186,00
Allemagne (3)	60,00	1,00	0
<b>TOTAL</b>	<b>428,13</b>	<b>548,63</b>	<b>-</b>

(1) FITTVN annuel + autres subventions Etat

(2) la répartition de la dotation du FITTVN pour 2000 n'est pas arrêtée pour l'instant.

(3) réalisation du polder d'Erstein sur le Rhin.

Les dépenses comprennent deux volets : entretien et investissement.

**Dépenses d'entretien :**

**DÉPENSES D'ENTRETIEN ET EXPLOITATION DU RÉSEAU CONFIE À VNF**

*(en millions de francs)*

	1998	1999 (prévision)	2000 (prévision)
entretien-exploitation	218,734	250,00	250,00
fonds de concours à l'Etat	36,000	36,593	36,000
<b>TOTAL</b>	<b>254,734</b>	<b>286,593</b>	<b>286,00</b>

**Dépenses d'investissement :**

**Pour 1998**, les investissements d'un montant de 504,272 millions de francs sont répartis comme suit :

– pour les opérations de développement du réseau au titre des contrats de plan (Deûle - Lys - Moselle - Rhône à Sète), VNF a consommé un crédit de 93,713 millions de francs, y compris 21 millions pour le polder d'Erstein financé par l'Allemagne ;

– la restauration du réseau existant s'est poursuivie pour un montant de 396,477 millions de francs ;

– les dépenses se sont élevées à 5,012 MF pour les études générales et à 9,070 MF pour l'environnement.

Un montant de 5,764 MF a, en outre, été versé aux concessionnaires de l'établissement pour la réalisation d'investissements sur des ouvrages implantés sur le domaine qui leur est concédé.

**Pour 1999**, l'investissement devrait connaître une forte augmentation grâce à la hausse de la subvention du FITTVN pour atteindre environ 666,8 millions de francs qui seraient principalement affectés pour 162,5 millions à la poursuite du développement du réseau (dont 45 millions pour le polder d'Erstein financé par l'Allemagne), pour 479,6 millions de francs à la restauration des canaux et rivières confiés à VNF, pour 19 millions de francs à la réalisation d'opérations d'environnement et pour 5,7 millions de francs pour la réalisation d'études générales.

Un montant de 3,587 millions de francs sera en outre versé à EDF pour l'achèvement des travaux d'aménagement des ouvrages de Kembs (domaine concédé).

**DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET DE RESTAURATION  
DU RÉSEAU CONFIE À VNF**

*(en millions de francs)*

	1998	1999 (prévision)	2000 (prévision)
restauration du réseau	396,477	479,630	414,000
développement du réseau	93,713	162,513	321,267
études générales et environnement	14,082	24,700	22,700
travaux réalisés par la CNR et EDF	5,764	3,587	
<b>TOTAL :</b>	<b>510,036</b>	<b>670,430</b>	<b>757,967</b>

### **III. LE FITTVN ET LES VOIES NAVIGABLES**

En 1999, **450 millions de francs** ont été alloués aux voies navigables : 410 millions de francs pour les subventions à Voies navigables de France, dont 390,4 millions de francs de programme principal comportant les études des grandes liaisons (15 millions de francs) ainsi que les travaux sur le réseau existant (375,4 millions de francs) et un programme complémentaire d'un montant de 19,6 millions de francs réservé à la poursuite des études des grandes liaisons ou à l'accélération de la restauration du réseau ; **6 millions de francs** de subventions à la Compagnie nationale du Rhône ; **15 millions de francs** pour l'aménagement de la vallée du Lot et **19 millions de francs** pour les travaux de sécurité et de préservation d'ouvrages fluviaux sur les voies restant gérées par l'Etat.

Pour 2000, **500 millions de francs** sont prévus avec une dotation qui progressera de 11 % par rapport à 1999. Pour l'essentiel, ils sont destinés à renforcer l'effort de modernisation et de restauration du réseau géré par Voies Navigables de France, en particulier des voies qui offrent un intérêt au titre du transport et du tourisme, à financer des travaux de sécurité et de préservation d'ouvrages fluviaux sur les voies restant gérées par l'Etat, ainsi qu'à poursuivre le financement des études du projet « Seine-Est ».

## **IV. LES LIAISONS À GRAND GABARIT**

### **● Liaison Seine-Nord**

Le choix du fuseau de tracé, dans la partie centrale du projet, entre Compiègne et le canal Dunkerque-Escaut a, d'ores et déjà fait l'objet d'un rapport du préfet de la région Picardie remis au ministre chargé des transports au mois de juin 1998.

D'autres aspects de ce dossier ont fait l'objet d'analyses spécifiques. Il s'agit en particulier de l'évaluation socio-économique du projet et des aménagements connexes sur l'Oise à l'aval de Compiègne et sur le canal Dunkerque-Escaut, ainsi que de l'appréciation de l'impact du futur canal sur les ports normands et Dunkerque.

Sur la base de ces études, le ministre chargé des transports a confié au début de l'année 1999 au Conseil général des ponts et chaussées une mission d'évaluation du projet et de proposition d'un scénario d'aménagement. Les conclusions de cette mission permettront d'élaborer les futures étapes du projet dans le cadre de l'élaboration du futur schéma de services de transport de marchandises et des prochains contrats de plan entre l'Etat et les régions.

### **● Liaison Seine-Est**

Le projet de liaison Seine-Est fait toujours l'objet d'études préliminaires visant à évaluer sa faisabilité technique et son opportunité sur le plan socio-économique. Les conclusions de ces études seront prises en compte, dans le cadre du schémas de services de transport de marchandises.

## **V. LES LIAISONS À PETIT GABARIT**

En 1998, un montant de 225,453 millions de francs a été affecté par Voies navigables de France à l'aménagement et l'entretien du réseau à petit gabarit, soit près de 45 % du programme d'investissement global de l'établissement.

En 1997, un rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées a proposé la segmentation du réseau en quatre catégories de voies et a évalué les moyens financiers à mettre en œuvre pour réaliser une restauration minimale de ce réseau, avec des travaux répartis de manière uniforme sur une période de dix ans :

Catégorie 1 - Voies d'intérêt majeur pour le transport des marchandises (1.801 km/173 millions de francs/an) ;

Catégorie 2 - Réseau complémentaire utile au transport de marchandises et liaisons entre bassins (909 km de voies utiles au transport de marchandises/94 millions de francs/an - 565 km de liaisons inter-bassins/65 millions de francs/an) ;

Catégorie 3 - Voies d'intérêt majeur pour le tourisme fluvial (914 km/99 millions de francs/an) ;

Catégorie 4 - Autres voies (2.488 km/293 millions de francs/an).

Ont été reprises, au titre des voies à petit gabarit, les voies de catégorie 2,3 et 4. La répartition des dépenses d'aménagement et d'entretien (restauration + développement) exécutées en 1998 et prévues pour les exercices 1999 et 2000 pour les voies des catégories précitées, est la suivante :

	<b>1998 exécution</b>	<b>1999 prévision</b>	<b>2000 prévision</b>
Catégorie 2	81,992	149,181	159,000
Catégorie 3	43,066	74,000	50,000
Catégorie 4	100,395	89,63	174,000
<b>TOTAL</b>	<b>225,453</b>	<b>312,811</b>	<b>383,000</b>

L'effort entrepris sur les voies à petit gabarit a été multiplié par l'implication des collectivités territoriales, dans le cadre de programmes cofinancés.

Les programmes suivants sont en cours :

#### **Région Bourgogne**

Le montant global des travaux s'élève à 30,554 millions de francs par an.

#### **Région Franche-Comté**

Le programme en cours, d'un montant de 15,400 millions de francs par an, porte sur le canal du Rhône au Rhin actuel et la petite Saône.

#### **Région Centre**

Le montant global des travaux s'élève à 8 millions de francs par an pour la restauration du canal latéral à la Loire et des canaux de Briare et du Loing.

#### **Régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Aquitaine**

Le programme correspond essentiellement à des travaux de restauration du canal des Deux-Mers et en particulier du canal du Midi classé patrimoine mondial par l'UNESCO. Conscientes de l'intérêt économique et culturel de cet ouvrage, les

collectivités territoriales ont engagé un programme de restauration parallèlement au programme défini par VNF d'un montant de 36 millions de francs dont 15 à la charge des collectivités locales et 21 à celle de VNF.

En 1999, l'établissement a, d'autre part, pris en considération, le projet de réaménagement du canal de Roubaix dans le cadre du projet de rénovation urbaine et d'aménagement social des quartiers. Il s'agit d'un projet de 160 millions de francs financé à hauteur de 25 millions de francs par VNF.

Une autre opération d'importance a été retenue en 1999. Il s'agit de la restauration du canal du Rhône au Rhin entre Mulhouse et la Saône. Ce programme a été estimé à 405 millions de francs.

**Les crédits d'entretien et d'exploitation du réseau à petit gabarit ont atteint près de 125 millions de francs en 1998, et seront de l'ordre de 145 millions de francs en 1999 et en 2000.**

## **VI. LES CONTRATS DE PLAN EN MATIÈRE DE VOIES NAVIGABLES**

### **Région Nord-Pas-de-Calais**

#### **● Aménagement de la Deûle et de la Lys**

L'objectif poursuivi est la mise au gabarit de 1350/1500 tonnes de la Deûle entre Lille et Deûlemont et, conformément aux engagements pris dans la convention franco-belge du 3 février 1982, de la Lys mitoyenne entre Deûlemont et Halluin.

**X° plan** : le programme révisé s'élève à 243 MF, répartis pour 149,07 MF sur la Deûle et 93,93 MF sur la Lys. Le financement est assuré par l'Etat et VNF (75 %), la région (6,25 %) et le département du Nord (18,75 %).

L'aménagement de la Lys sur les sections Deûlemont-Comines et Wervicq-Bousbecque ainsi que les travaux sur la Deûle s'achèveront en 1999.

**XI° plan** : Le programme prévoit l'aménagement de la section Lille-Quesnoy de la Deûle (157,10 MF) ainsi que quelques travaux paysagers sur la Lys (4,9 MF). Son financement est assuré par l'Etat (30 %), VNF (30 %) et les collectivités territoriales (40 %).

L'exécution du programme sera achevée en 2001.

Afin d'améliorer la « requalification environnementale » des abords du nouveau canal et des délaissés, l'Etat et VNF se sont engagés sur un programme "objectif II" complémentaire des opérations X° et XI° Plans sur la Deûle et la Lys.

Ce programme d'un montant global de 25 MF est financé, d'une part sur les opérations du X° plan pour 10 MF (projet de requalification environnementale des berges et des chemins de service), d'autre part sur le XI° plan pour 2,5 MF (projet de requalification des abords du pont de Comines). Le FEDER, enfin, apporte 12,5 MF au titre du projet de requalification environnementale des terrains de dépôt.

L'achèvement des travaux est prévu en 1999.

#### ● **Réhabilitation du canal à grand gabarit Dunkerque Escaut**

Le contrat de plan Etat/VNF/Région Nord Pas-de-Calais a prévu à hauteur de 175 MF la restauration et l'aménagement paysager de la voie d'eau existante. Cette opération est financée à hauteur de 114 MF par l'Etat/VNF, 38 MF par la Région Nord/Pas-de-Calais, 12,6 MF par le département du Nord et 10,4 MF par le département du Pas-de-Calais.

Le programme doit s'achever en 2001.

#### ● **Etude de mise à niveau du canal à grand gabarit entre Dunkerque et Lille**

Un montant de 10 MF a été consommé pour la réalisation d'une étude technique et économique portant sur les conditions de mise au gabarit européen du canal par le rehaussement des ponts.

Ce programme a été financé à hauteur de 60% par l'Etat/VNF et 40% par les collectivités territoriales.

#### **Région Languedoc-Roussillon : canal du Rhône à Sète**

**X° Plan** : le montant global des travaux d'aménagement du canal du Rhône à Sète s'est élevé à 141,7 MF. Le financement a été assuré par l'Etat et V.N.F. (60 %), la région (25 %) et les départements de l'Hérault et du Gard (15 %). L'objectif poursuivi était d'ouvrir le canal du Rhône à Sète à tous les automoteurs du Rhône à pleine charge. Les travaux aujourd'hui sont achevés.

**XI° Plan** : la deuxième et dernière phase de la digue de protection en mer permettant l'accès du trafic fluvial au port de Sète par tous temps est inscrite dans le contrat de plan pour un montant de 115 millions de francs. La clé de financement de cette opération est la suivante : Etat (60 %), région (25 %), départements (15 %).

La première phase des travaux de construction de la digue en mer, d'un montant de 24 MF, qui représentait l'essentiel du programme d'études, a été réalisée hors contrat de plan et a été financée, outre par un financement européen au titre du plan intégré méditerranéen (PIM), par les collectivités territoriales et VNF.

La seconde tranche intègre le déplacement et le rejet en mer du débouché de la station d'épuration du SIVOM de Sète Frontignan.

Ces travaux devraient s'échelonner jusqu'en 2001.

#### ● **Région Lorraine : *La Moselle***

**X° Plan** : Il concerne l'approfondissement à 3 mètres de la Moselle entre Apach, à la frontière germano-luxembourgeoise, et le port de l'Orne sur la commune de Richemont (soit environ 35 km). Le montant des travaux s'élève à 63 millions de francs. Le financement a été assuré par l'Etat et V.N.F. (75 %), la région (8,34 %) et le département de la Moselle (16,66 %).

L'opération est à ce jour terminée.

**XI° Plan** : ce plan prévoit :

– de terminer la mise à 3 m de la Moselle entre Richemont et Frouard (Nancy) pour un montant de 63 MF. La répartition financière est la suivante : Etat (18 millions de francs), VNF (18 millions de francs), région lorraine (12 millions de francs) et départements de la Moselle et de Meurthe-et-Moselle (12 millions de francs).

Les travaux doivent se dérouler jusqu'en 2001.

– d'allonger l'écluse de Clévant commandant l'accès au port de Nancy pour un montant de 20 millions de francs, dont : Etat : 6 millions de francs, VNF : 6 millions de francs, région Lorraine : 4 millions de francs et pour le département de Meurthe-et-Moselle : 4 millions de francs.

Les travaux relatifs à cet ouvrage sont achevés.

## **VII.L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX**

Le trafic fluvial (chargements + déchargements) dans l'ensemble des ports français aura globalement augmenté en 1998.

Par ailleurs, le nombre de quais dépassant 100 000 tonnes de trafic est passé de 132 à 139.

- Sur le **bassin de la Seine**, l'activité fluviale du **Port Autonome de Paris** (PAP) qui s'établit à un peu moins de 18 millions de tonnes a enregistré une hausse de 7,3 %. La totalité des trafics fluviaux a progressé, y compris les matériaux de construction qui ont gagné 2,7 % avec 13,6 millions de tonnes.

Inversement, dans le domaine « fluvio-maritime », le trafic, avec 531.000 tonnes, a connu une baisse de 21,4 %.

Par ailleurs, le chiffre d'affaires du PAP, avec un peu moins de 306 millions de francs, s'est inscrit en hausse de + 3,1 % par rapport à 1997. Dans un contexte économique de reprise, cet accroissement du chiffre d'affaires est imputable pour l'essentiel aux produits des locations d'entrepôts et de bureaux (+ 8,1 %).

Enfin, l'activité fluviale des ports de la façade maritime a enregistré une hausse en ce qui concerne le port du Havre (3,2 millions de tonnes contre 3 millions de tonnes en 1997) et est resté stable sur le port de Rouen avec 2,7 millions de tonnes.

- Sur **l'Est**, le trafic rhénan du Port Autonome de Strasbourg, avec 9,4 millions de tonnes contre 9,2 millions de tonnes pour l'année précédente, a connu une augmentation de 2 %.

Par ailleurs, le trafic de conteneurs du Port Autonome de Strasbourg, avec près de 41.000 équivalents vingt pieds (EVP), a gagné + 19 %.

- Les ports et postes de transbordement établis le **long du Rhône** ont généré l'année dernière un trafic de 4 millions de tonnes (+4 % par rapport à 1997), dont 86 % traités « en fluvial » (la part des « fluvio-maritimes » a considérablement diminué en 1998; du quart, elle s'est réduite à 16 % des trafics).

Première place portuaire des ports intérieurs situés sur le Rhône, Lyon / port Edouard Herriot a enregistré une croissance de + 4 % de son trafic fluvial. Les deux débouchés maritimes du bassin Rhône-Saône ont par ailleurs fortement progressé en 1998 (+ 20 % pour Fos et + 42 % pour Sète).

- Enfin, sur le **réseau Nord**, l'ensemble des ports a enregistré une augmentation des chargements de + 20,5 % et une forte réduction des déchargements de - 11,5 %.

**L'année 1999** devrait se caractériser globalement par une augmentation sensible de la plupart des vracs et l'année 2000 voir ces évolutions se confirmer.

**Même si, avec 500 millions de francs, les crédits FITTVN consacrés aux voies navigables augmentent de 50 millions de francs en 2000, votre rapporteur pour avis se demande s'il existe une véritable « volonté politique » en matière de voies navigables. Le canal à grand gabarit « Rhin-Rhône » était un grand projet. Le Gouvernement l'a, on le sait, abandonné en 1997 en annonçant qu'il se consacrait désormais aux projets de liaison fluviale Seine-Nord et Seine-Est. Il convient d'être vigilant sur l'évolution de ces dossiers.**

\*

\*

\*

**Suivant les conclusions de son rapporteur pour avis, la Commission des Affaires économiques a émis un avis défavorable à l'adoption des crédits consacrés aux routes et aux voies navigables, inscrits dans le projet de loi de finances pour 2000.**