

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1974.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1975, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VII

Equipement.

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, *vice-présidents* ; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, Marcel Lemaire, Joseph Voyant, *secrétaires* ; Charles Allières, Octave Bajeux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Jean Francou, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Bernard Legrand, Louis Le Montagner, Léandre Létouart, Paul Malassagne, Louis Marré, Pierre Marzin, Henri Olivier, Louis Orvoen, Gaston Pams, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice PrévotEAU, Jean Proriol, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Travert, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Raymond Villatte, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5° législ.) : 1180 et annexes, 1230 (tomes I à III et annexe 17), 1235 (tome XI) et in-8° 169.

Sénat : 98 et 99 (tomes I, II et III, annexe 11) (1974-1975).

Lois de finances. — Equipement - Routes - Fonds d'investissement routier - Sécurité routière - Navigation intérieure.

SOMMAIRE

	<u>Pages.</u>
Brève présentation de l'avis	5
I. — Routes :	
A. — <i>Entretien</i>	9
B. — <i>Equipement :</i>	
1° <i>Dotation intéressant le réseau national</i>	11
2° <i>Le Fonds routier</i>	12
3° <i>Les autoroutes</i>	13
4° <i>Le réseau national classique</i>	16
C. — <i>Transfert des routes nationales secondaires aux départements</i>	18
D. — <i>Les accidents de la route</i>	19
II. — La navigation intérieure :	
A. — <i>Crédits d'entretien et d'équipement</i>	21
B. — <i>Principales opérations</i>	21
C. — <i>Rénovation des voies à petit gabarit</i>	23
D. — <i>La liaison Rhin—Rhône</i>	24
E. — <i>Liaisons fluviales Seine—Est et Seine—Nord</i>	25
F. — <i>Evolution du trafic</i>	25
Conclusion	27
Annexe : Le programme autoroutier jusqu'en 1980 (carte)	28

BREVE PRESENTATION DE L'AVIS

Le *sommaire* qui précède notre étude nous évite de résumer celle-ci, qui porte à la fois sur le réseau routier et la navigation intérieure, dont les crédits relèvent — dans ces deux domaines — du Ministère de l'Équipement.

En ce qui concerne LES ROUTES, supportant 88 % des déplacements de voyageurs et 47,3 % du trafic des marchandises, il faut souligner *un certain rattrapage du retard, notamment pour le réseau autoroutier.*

Si les crédits d'*entretien* marquent un accroissement insignifiant (ils sont de 21 438 F par kilomètre en 1974), ceux d'*équipement* ont été multipliés par quatre entre 1965 et 1974. Pour la première fois depuis sa création, le prélèvement sur la taxe intérieure sur les carburants — alimentant le fonds routier — dépasse le taux primitivement fixé, soit 22,5 % contre 22 %.

Votre commission regrette que *la voirie départementale continue d'être oubliée* au moment où elle s'accroît de plus de 50 000 kilomètres d'anciennes routes nationales.

Concernant *les autoroutes* (pour lesquels la France rattrapera ses voisins européens en 1978-1979), force est bien de constater que les incertitudes de la conjoncture se traduiront par un report du lancement de certaines opérations et conduiront peut-être à une remise en cause de la formule du financement privé ; cependant, le programme prévu n'est pas, pour l'essentiel, remis en cause.

La commission souhaite que le Gouvernement s'explique sur :

— le retard persistant des travaux sur *le réseau national « classique »* (58,76 % de l'hypothèse haute du VI^e Plan) ;

— l'insuffisance de la majoration du crédit (soit 2 % seulement) consacré aux *routes nationales secondaires transférées aux départements* ;

— les mesures prises pour diminuer le nombre d'*accidents* mortels concernant *les motocyclistes* (26,4 % du total des tués).

*

* *

En matière de VOIES NAVIGABLES, le retard pris par rapport aux objectifs pourtant limités du VI^e Plan souligne une fois de plus *le faible intérêt des pouvoirs publics* à l'égard de celles-ci, à l'exception, toutefois, de la rénovation des voies à petit gabarit.

L'aménagement de la Saône sera terminé en 1977 et celle du Bas-Rhône en 1978. La crise de l'énergie a même pesé d'un poids non négligeable sur la décision gouvernementale d'accorder *la priorité à la liaison Rhin—Rhône* (qui serait ouverte en 1982).

Par contre, il n'en est pas de même pour *les liaisons Seine—Est et Seine—Nord* sur l'importance desquelles la commission insiste afin qu'un effort exceptionnel soit décidé et réalisé dans le cadre du VII^e Plan.

Mesdames, Messieurs,

Dans la discussion de la loi de finances pour 1975, j'ai été chargé, au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan, de vous présenter son avis sur les routes nationales et les voies navigables qui relèvent du Ministère de l'Équipement.

Notre Commission des Finances ayant analysé dans le détail les crédits ouverts pour 1975, nous bornerons notre analyse aux objectifs à long terme, aux travaux en cours ou à prévoir et à leurs incidences économiques.

Toutefois, avant d'examiner la situation des routes et du réseau navigable, nous voudrions présenter une observation d'ordre général concernant *les méthodes de travail et la formation des personnels du Ministère de l'Équipement*.

La multitude et l'importance des tâches nouvelles confiées à ce département obligent, en effet, l'administration à prendre des mesures permettant d'y faire face par la modernisation des méthodes (informatique) et la formation professionnelle continue des fonctionnaires devant utiliser les techniques nouvelles mises en œuvre.

La Commission des Affaires économiques et du Plan souhaite que les efforts, déjà entrepris dans ce sens, soient poursuivis malgré la réduction des crédits qui concernent ce chapitre.

Cette observation préliminaire faite, nous examinerons successivement les deux parties du budget qui nous concerne : les routes et les voies navigables.

I. — ROUTES

Avant d'examiner les crédits affectés au réseau routier, nous voudrions rappeler le rôle essentiel que joue le transport automobile dans l'activité économique du pays. L'infrastructure routière supporte, en effet, 88 % des déplacements de voyageurs et 47,3 % du mouvement de marchandises. Certes, la crise de l'énergie peut entraîner un certain report de cette activité sur le chemin de fer, mais il faut cependant considérer *l'omniprésence de la route* qui dessert pratiquement toutes les communes de France et à l'intérieur d'entre elles les moindres hameaux, alors que le réseau ferré est limité à 30 000 kilomètres. De ce fait, l'acheminement d'une marchandise comprendra presque toujours un élément de parcours sur route au départ ou à l'arrivée.

En ce qui concerne le réseau national, objet plus particulier de notre examen, il faut savoir que, en dépit de sa réduction à 31 000 kilomètres environ, celui-ci supporte 37 % du trafic en rase campagne, ce qui suffit à souligner son importance et la nécessité de l'entretenir et de l'améliorer.

Ces mêmes motifs justifient la poursuite des efforts entrepris pour doter notre pays d'un réseau d'autoroutes reliant entre elles la capitale et les grandes métropoles régionales. Nous sommes donc heureux de noter que le Gouvernement n'a pas renoncé à doter notre pays de kilomètres d'autoroutes de liaison et de voies rapides urbaines, nous permettant ainsi de rattraper d'ici 1978 le retard pris sur nos voisins européens.

A. — Entretien.

Les crédits consacrés à l'entretien et à l'exploitation du réseau marquent un accroissement insignifiant puisqu'ils passent de 689,3 millions de francs en 1974 à 693,4 millions pour le prochain exercice. Si l'on prend en considération la progression très sensible du coût des travaux intervenus depuis un an, cette progression nominale va se traduire en fait par une sensible diminution des réalisations en 1975.

Il convient de noter, cependant, que les dotations prévues pour 1975 ne concernent plus que 31 457 kilomètres de routes nationales contre 32 151 kilomètres l'an dernier, cette diminution s'expliquant par de nouveaux classements de routes nationales secondaires dans la voirie départementale. Rappelons, à ce propos, qu'en raison de ces déclassements, les crédits d'entretien par kilomètre étaient passés de 7 630 F, en 1972, à 14 868 F, en 1973, et 21 438 F en 1974. Quoi qu'il en soit, cette réduction de l'entretien courant par rapport à l'an dernier est heureusement compensée par une progression très sensible des crédits consacrés aux renforcements coordonnés, qui passent, pour leur part, de 630 à 764,5 millions de francs (+ 21,3 %), et à diverses opérations concernant, notamment, les équipements de sécurité, la viabilité hivernale, la formation des conducteurs et la recherche technique. A l'ensemble de ces titres, la direction des routes va disposer, en 1975, d'une dotation de 1 717 millions de francs, en progression de 11 % sur celle de 1974.

Dans la situation économique actuelle, on peut donc être assez satisfait de ces dotations qui permettront au moins de poursuivre les opérations engagées visant à une totale et durable remise en état de nos principaux axes routiers qui seront, en outre, mis « hors gel ». Il apparaît, en effet, qu'en dépit de la hausse des coûts des produits et des travaux, 1 200 kilomètres de sections routières pourront encore être traitées l'an prochain contre 1 300 en 1973 et 1974. A la fin de 1975, environ 10 000 kilomètres de chaussées auront donc été renforcés depuis le lancement de ce programme. Il est moins certain qu'on puisse maintenir le rythme des travaux concernant les simples revêtements en raison, notamment, de l'accroissement très important du prix de l'asphalte.

Sous ces réserves, votre commission insiste pour que l'effort entrepris pour enrayer la dégradation du réseau routier soit poursuivi. Elle tient, à ce propos, à rappeler que la reconstruction totale d'une chaussée de 7 mètres peut atteindre 850 000 F par kilomètre alors que le coût du renforcement de cette même voie ne dépasse pas 500 000 F. C'est dire l'économie réalisée en effectuant à temps les travaux de modernisation et d'entretien nécessaires.

B. — Equipement.

1° DOTATIONS INTÉRESSANT LE RÉSEAU NATIONAL

Suivant la nouvelle présentation, les crédits consacrés à l'équipement du réseau routier national ont évolué comme suit de 1974 à 1975 (en millions de francs) :

	1974	1975
Construction d'autoroutes en rase campagne.....	785,7	900
Amélioration et extension du réseau national en rase campagne.....	1 395	1 493
Amélioration et extension du réseau urbain.....	1 750	1 674
Total	3 930,7	4 067

Votre commission déplore la stagnation des crédits consacrés au réseau national et la réduction de ceux relatifs au réseau urbain. En ce qui concerne les autoroutes de rase campagne, il lui faut préciser qu'aux crédits budgétaires s'ajoutent les ressources financières des concessionnaires publics et privés qui sont estimées, pour 1974, à 1 600 millions de francs.

En tenant compte de cet apport et des divers fonds de concours, l'ensemble des crédits consacrés aux routes nationales et aux autoroutes est évalué à 8 815 millions pour 1974 et 9 285 pour 1975 contre 1 949 millions de francs en 1965, soit 4,5 fois plus de crédits qu'il y a 9 ans. Le rapprochement de ces chiffres montre l'ampleur de l'effort entrepris pour rénover et développer notre réseau.

2° LE FONDS ROUTIER

Bien que ce fonds ne contribue que partiellement au financement des travaux de modernisation du réseau, nous pensons utile d'indiquer la répartition de la *dotation globale* qui se présente comme suit, en millions de francs :

	AUTORISATIONS de programme	CREDITS de paiement.
Réseau national.....	3 218	3 201
Voirie départementale.....	91	75
Centres urbains.....	219	170
Voirie communale.....	56,5	60
Ponts détruits par faits de guerre.....	46	30
Frais de fonctionnement.....		18
Dépenses diverses.....	139,2	116
	3 769,7	3 670

Votre commission observe avec satisfaction que, pour la première fois depuis la création de ce fonds, le prélèvement sur la taxe intérieure sur les carburants routiers qui l'alimente dépasse le taux primitivement fixé, soit 22,5 % contre 22 %.

Par rapport à l'exercice 1974, on note donc une progression des ressources de l'ordre de 5 % malgré une légère régression attendue de la consommation d'essence, mais la dotation du réseau départemental reste au même niveau tandis que celle de la voirie communale ne progresse que de 5 millions de francs.

Votre commission regrette en particulier que la voirie départementale continue à être ainsi oubliée au moment où la longueur de ce réseau s'est accrue de plus de 50 000 kilomètres d'anciennes voies nationales, le plus souvent mal entretenues.

Elle estime par ailleurs qu'il aurait été préférable et plus logique de faire figurer à cette ligne du Fonds routier les crédits accordés aux départements en compensation de la charge nouvelle qui leur est échue plutôt que de prélever cette dotation sur celle de la voirie nationale.

3° LES AUTOROUTES

a) Le développement du réseau (1).

Le réseau autoroutier français a évolué comme suit en un an :

	31 DECEMBRE 1973	31 DECEMBRE 1974
Autoroutes de liaison.....	1 727 kilomètres.	2 045 kilomètres.
Voies rapides urbaines.....	699 kilomètres.	791 kilomètres.
Total	2 426 kilomètres.	2 836 kilomètres.

Le fait le plus marquant de l'année est, après la mise en service de la section Aix-en-Provence—Brignoles et du contournement de Vienne, l'achèvement de la liaison Dunkerque—Nice.

On notera également la réalisation des liaisons : Paris—Tours, Lyon—Chambéry et Beaune—Dijon.

Au cours de l'année 1975, la cadence des mises en service va subir une sensible amélioration avec l'ouverture de 559 kilomètres de voies nouvelles (dont 486 kilomètres d'autoroutes de liaison).

Les principales mises en service prévues concernent :

- les sections Château-Thierry—Reims et Verdun—Metz, parties de la future autoroute Paris—Strasbourg ;
- la section Montpellier—Béziers qui assurera la continuité autoroutière jusqu'à Narbonne à partir de la vallée du Rhône ;
- le prolongement jusqu'à La Ferté-Bernard de l'autoroute Paris—Chartres ;
- la section Bourneville—Troarn, qui marquera l'achèvement de l'autoroute Paris—Caen ;
- la prolongation jusqu'à Grenoble de l'autoroute Lyon—Bourgoin, tronc commun à Lyon—Grenoble et Lyon—Chambéry.

En ce qui concerne le proche avenir, les autres grandes liaisons autoroutières attendues seraient réalisées dans les délais suivants :

- Paris—Le Mans : mars 1977 ;
- Paris—Poitiers : mars 1977 ;
- Saint-Etienne—Clermont : 1978 ;
- Poitiers—Bordeaux : 1980 ;
- Bordeaux—Toulouse : 1980.

(1) Carte en annexe, page 28.

b) *Comparaison avec l'Italie, l'Allemagne fédérale et la Grande-Bretagne.*

La longueur du réseau autoroutier italien atteignait, au 30 juin 1974, 5 260 kilomètres. Il ne semble pas que l'objectif fixé pour la fin de 1975, soit 6 740 kilomètres, puisse être atteint.

Les renseignements concernant l'Allemagne fédérale font état d'un réseau d'autoroutes de 5 831 kilomètres au 1^{er} janvier dernier ; 300 kilomètres seraient mis en service en 1974 portant ce réseau à 6 131 kilomètres.

En Grande-Bretagne, où un ralentissement sensible des travaux est intervenu au cours des cinq dernières années, le réseau autoroutier atteignait, au 30 juin 1974, 2 000 kilomètres environ et serait de 2 250 kilomètres à la fin de la présente année.

Comme on le voit, la France est en train de combler en partie le retard qu'elle avait pris, dans ce domaine, et, avec une cadence de mise en service de 700 kilomètres par an, à partir de 1976, elle devrait, sauf modification majeure du programme entrepris, avoir rattrapé ses voisins européens d'ici 1978 ou 1979.

c) *L'équilibre financier des sociétés concessionnaires.*

Trois facteurs pèsent actuellement sur la situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes :

— l'accroissement du coût des travaux qui, fortement influencé par la dévaluation et la hausse des produits dérivés du pétrole est estimé à 26 % ;

— le trafic, dont dépend le niveau des péages, a subi en 1974, un important ralentissement (+ 2 à 3 % contre 20 % prévu) et tout permet de penser que cette quasi-stagnation se poursuivra en 1975 ;

— les charges financières se trouvent aggravées par la hausse du taux des emprunts passé de 9 % en 1973 à 12 % actuellement.

Les incertitudes de la conjoncture, outre leurs conséquences éventuelles sur la situation des sociétés, pourraient se traduire par un report du lancement de certaines opérations se répercutant sur les mises en service à partir de 1977-1978.

Elles pourraient également conduire à une remise en cause de la formule de financement privé sur laquelle est basée actuellement la plus grande partie des réalisations autoroutières. Votre commission souhaiterait vivement connaître sur ce point la position du Gouvernement.

d) *Autoroutes ou routes à quatre voies ?*

A l'heure où une remise en cause du programme d'autoroutes ne peut être totalement écartée compte tenu des répercussions de la crise énergétique sur la circulation automobile, il nous est apparu intéressant d'effectuer une comparaison entre les routes à quatre voies et les autoroutes au double point de vue du coût d'investissement et de la capacité d'écoulement.

En se plaçant dans des conditions moyennes, on peut estimer les coûts kilométriques actuels de construction à environ :

— 5,5 millions de francs pour une autoroute de liaison à deux fois deux voies ;

— 60 à 75 % du coût autoroutier pour une route neuve à deux fois deux voies avec terre-plein central de 3 à 6 mètres ;

— 50 à 60 % du coût autoroutier pour une route neuve à quatre voies sans terre-plein central.

Ces chiffres restent naturellement indicatifs, car il est bien évident que les coûts de construction des routes à deux fois deux voies et quatre voies varient en fonction du nombre des carrefours et de leur aménagement.

Il ne faut pas écarter par ailleurs le cas de l'élargissement à quatre voies d'une chaussée existante, solution (souvent difficile à réaliser) qui ramène les frais à 20 ou 25 % du coût autoroutier.

Les capacités d'écoulement en véhicules/jour se présentent comme suit :

	SEUIL DE GENE	SEUIL de congestion.
Autoroute à deux fois deux voies.....	25 000	35 000
Route à deux fois deux voies avec terre-plein central	15 000	20 000 à 25 000
Route à quatre voies.....	12 000	16 000 à 20 000

Pour les routes à deux fois deux voies et quatre voies, ces seuils, surtout celui de l'encombrement comme on le voit ci-dessus, dépendent largement du nombre et des caractéristiques des carrefours.

Les éléments de comparaison ci-dessus font apparaître, d'une part, la nette supériorité de l'autoroute pour les itinéraires à fort trafic et, d'autre part, l'intérêt d'une terre-plein central sur les routes très fréquentées. Par ailleurs, les chaussées à deux fois deux voies séparées constituent une solution d'attente dans la mesure où elles peuvent être ultérieurement intégrées au réseau autoroutier.

4° LE RÉSEAU NATIONAL « CLASSIQUE »

Au vu des crédits qui lui sont affectés, on constate une fois de plus que le plus clair des économies effectuées portera sur le réseau national. Ainsi, à la fin de 1974, le pourcentage de réalisation du VI^e Plan intéressant ce secteur routier (évaluée en francs courants) ressort à 58,76 % de l'hypothèse haute ou 65,6 % de l'hypothèse basse, alors que ce taux est de 95,2 % pour les autoroutes de liaison. Il apparaît donc certain, dès maintenant, que les objectifs établis en 1970 ne seront atteints, au mieux, qu'aux trois quarts.

Votre commission souhaiterait que le Gouvernement s'explique sur ce retard persistant des travaux mettant en cause la capacité de nos grandes liaisons routières et leur sécurité.

a) Principaux travaux entrepris.

Nous retiendrons particulièrement dans cette rubrique l'aménagement des grands axes routiers, les contournements d'agglomérations et la suppression des points noirs.

1° Aménagements d'ensemble de grands axes routiers.

D'importantes opérations coordonnées sont prévues pour réaliser de grands axes routiers modernes devant prolonger les autoroutes. C'est, en particulier, le cas de la R. N. 7, après Dordives, sur laquelle sont prévus de nombreuses déviations (Briare,

Cosne, etc.) et l'élargissement à trois voies de la quasi-totalité de la chaussée jusqu'à Nevers, et de la R. N. 10 qui sera progressivement mise à quatre voies au Sud de Bordeaux.

C'est par ailleurs dans cette catégorie d'opérations qu'il convient de placer *le plan routier breton* dont l'objectif déjà en partie atteint est la réalisation d'une voie rapide moderne des routes côtières de Rennes à Brest et de Nantes à Quimper et l'amélioration de la route centrale de Rennes à Brest.

2° Contournements d'agglomérations.

En dehors des opérations comprises dans les aménagements coordonnés évoqués ci-dessus, de nombreuses déviations sont en cours. La proximité des zones urbaines les rend particulièrement coûteuses et, pour le seul exercice 1974, les dépenses engagées à ce titre atteignent 271 millions de francs. Nous avons noté parmi les plus importantes celles de Louvres (Seine-et-Marne), de Château-bourg (Ille-et-Vilaine), de Toul (Meurthe-et-Moselle), de Mâcon et de Coudes (Puy-de-Dôme).

3° Suppression de points noirs.

Cette opération, inaugurée en 1955, est poursuivie depuis à la cadence moyenne de 250 aménagements par an ; 57 millions de francs y seront consacrés en 1974. Pour 1975, le crédit sera sensiblement moins important en raison de la réduction du réseau national. On prévoit ainsi que le nombre des opérations sera ramené de 275 en 1974 à 190 en 1975, ce qui en réduira le coût de 57 à 40 millions de francs.

b) *Caractéristiques actuelles du réseau et trafic supporté.*

Pour une longueur actuelle d'environ 31 000 kilomètres, on compte :

- 1 820 kilomètres de routes à deux fois deux voies ;
- 3 100 kilomètres de routes à trois voies.

Du 30 juin 1973 au 30 juin 1974, les réalisations mises en service ont été les suivantes :

— déviation et routes neuves : à trois voies : 25 kilomètres ;
à quatre voies : 74 kilomètres ;

— élargissements : à trois voies : 60 kilomètres ; à quatre voies : 181 kilomètres.

Votre commission note avec satisfaction que, dans la plupart des cas, les déviations et aménagements sont effectués à quatre voies et plus exactement à deux chaussées séparées.

En ce qui concerne le trafic (en rase campagne), 12 600 kilomètres supportent une circulation supérieure à 5 000 véhicules/jour, dont 3 900, plus de 10 000 véhicules/jour. Même sur la partie la moins fréquentée, la moyenne a atteint en 1973 3 100 véhicules/jour.

En dépit des travaux effectués, le kilométrage des voies qualifiées « encombrées » est passé de 2 965 à 3 860 kilomètres de 1970 à 1974.

C. — Transfert des routes nationales secondaires aux départements.

Au 10 septembre 1974, 52 657 kilomètres de routes nationales secondaires avaient été transférés aux départements dont 2 205 feront l'objet d'un étalement dans le temps. A la même date, le réseau national se trouvait ainsi ramené à 32 151 kilomètres contre environ 81 000 il y a deux ans et trois départements seulement, l'Aude, les Bouches-du-Rhône et l'Essonne avaient refusé le transfert.

Le crédit total accordé en compensation aux départements prenant en charge ces voies routières devrait atteindre en 1975 345 millions de francs. Rappelons que la subvention moyenne accordée pour l'exercice en cours s'élève à 6 000 F par kilomètre. La majoration du crédit ne ressort qu'à 2 % par rapport à celui de l'an dernier. Votre commission s'élève contre l'insuffisance de cette majoration qui est loin de correspondre à la hausse moyenne des prix.

Sur les 301,9 millions de francs prélevés ainsi sur les dotations budgétaires, 78 l'ont été sur l'entretien et le reste sur l'équipement.

D. — Les accidents de la route.

1° DONNÉES STATISTIQUES

Pour les années 1971, 1972 et 1973, le nombre des accidents, des tués et des blessés a évolué comme suit :

	1971	1972	1973
Accidents	242 464	259 965	256 315
Tués	16 061	16 545	15 570
Blessés	345 463	371 818	358 800

Ces chiffres doivent être appréciés au regard de l'accroissement de la circulation qui a été de 3,6 % en 1972 et 2 % en 1973.

Pour les douze mois s'écoulant d'août 1973 à juillet 1974, le nombre des tués s'élève à 14 214 contre 16 155 au cours de la période correspondante de 1972-1973, soit une diminution de 12 %.

On notera que la réduction de la mortalité a été nettement plus importante sur les autoroutes (— 45 %) en dépit du relèvement de la vitesse à 140 kilomètres/heure et sur les routes nationales (— 38 %) en raison des améliorations apportées à la voirie et de la meilleure surveillance des usagers.

Concernant la répartition des tués par catégorie d'usagers, il est particulièrement frappant de constater la proportion très élevée des utilisateurs des « deux roues » : 26,4 % et des piétons : 10,8 %.

Parmi les principales infractions relevées figurent toujours au premier rang l'excès de vitesse et les dépassements irréguliers.

Observations. — Les derniers résultats connus, en particulier pour 1974, doivent être appréciés en fonction des mesures prises pour limiter la vitesse depuis le 1^{er} juillet 1971 (110 kilomètres/heure) et le 4 décembre 1973 (90 kilomètres/heure) et de l'obligation du port de la ceinture de sécurité (juillet 1973). On peut en effet être déconcerté par le fait que la diminution du nombre des tués n'ait été que de 3,6 % en juillet dernier par rapport au même mois

de 1973 alors que la réduction avait été de 19 % pour le premier semestre, mais il convient de noter que l'incidence conjuguée des mesures de sécurité et d'économie de carburant adoptées par le Gouvernement s'était déjà manifestée au début de l'été 1973.

En dépit de la gêne certaine que ces mesures apportent aux usagers, nous ne pouvons donc que nous féliciter que cette réglementation ait permis d'« économiser » près de 2 000 morts, en dépit de l'augmentation du nombre des véhicules et de la circulation.

En revanche, nous constatons avec inquiétude l'accroissement des accidents mortels concernant les motocyclistes, situation due, à notre sentiment, à l'inobservation par eux des règles les plus élémentaires de prudence relatives en particulier au port du casque et à la vitesse. Il y a là un problème sur lequel nous souhaitons que le Gouvernement se penche avec d'autant plus d'attention que la motocyclette connaît aujourd'hui un regain de faveur chez les jeunes et même chez beaucoup d'adultes.

Enfin, si le plus grand nombre des accidents est imputable à une faute des conducteurs, on ne peut nier que l'état de la chaussée ait également une influence. Comment pourrait-on expliquer autrement la relative sécurité des autoroutes, 334 tués en 1973, et la continuelle régression des accidents sur les routes nationales (antérieure aux mesures prises pour limiter la vitesse) ?

II. — LA NAVIGATION INTERIEURE

A. — Crédits d'entretien et d'équipement.

1° ENTRETIEN

Comme l'an dernier, les crédits affectés à cette rubrique ne progressent que de 9 % en passant de 93,4 à 101,5 millions de francs. L'élévation de coût des travaux absorbera, et au-delà, ce relèvement nominal. Dans la situation économique présente, on doit regretter qu'une fois de plus le Gouvernement ne porte pas à ce moyen de transport l'intérêt que justifie l'importance des services qu'on peut en attendre à un moment où l'économie d'énergie est au premier plan de nos préoccupations.

Au titre de l'équipement, les crédits de programme passent de 351,7 millions de francs à 371,8 et les dépenses de 310 à 350 millions de francs. Le retard pris par rapport aux objectifs pourtant limités du VI^e Plan va donc se creuser davantage encore. Nous ne pouvons que déplorer, une fois de plus, le faible intérêt que paraissent porter les pouvoirs publics à notre réseau navigable.

B. — Principales opérations poursuivies ou à entreprendre en 1975.

BASSIN DU NORD

Canal Dunkerque—Denain : aménagements complémentaires.

Antenne Bauvin—Lille—Marquette : aménagement de l'antenne Bauvin—Lille ; aménagement partiel de la voie Lille—Marquette.

Escaut : aménagement du bief de Trith (achèvement) ; aménagement de la section Trith—Fresnes ; amorce de l'aménagement de la section Fresnes—Frontière.

BASSIN DE LA SEINE

Seine à l'aval de Paris : aménagement des biefs fluviaux et maritimes.

Canal de Tancarville : construction d'une nouvelle écluse ; aménagements en bief et divers.

Oise et canal latéral à l'Oise : mise à grand gabarit de l'Oise et mise au mouillage de 3 mètres du canal latéral à l'Oise entre Compiègne et le canal du Nord.

Mise à grand gabarit de la liaison Compiègne—Reims (en partie).

Seine à l'amont de Paris : achèvement de la mise à grand gabarit de la section Corbeil—Montereau et divers.

Petite Seine : aménagement à grand gabarit de la section Montereau—Bray.

Yonne : aménagement à grand gabarit de la section Montereau—Port Renard.

Marne : aménagement de la desserte du port de Bonneuil (achèvement) ; aménagement au gabarit de 1 000 tonnes de la section Saint-Maur—Chalifert.

BASSIN DE LA MOSELLE

Aménagement à grand gabarit de la section Frouart—Toul—Neuves-Maisons de la Moselle.

BASSIN DU RHIN

Travaux divers.

BASSIN DU RHÔNE ET DE LA SAÔNE

Rhône : participation du budget des voies navigables aux travaux de la C. N. R.

Saône : aménagement à grand gabarit de la section Lyon—Auxonne.

Dessertes du port de Marseille-Fos.

Participation du budget des voies navigables au raccordement du Rhône au canal du Rhône à Sète.

Etudes et acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation progressive du schéma directeur des voies navigables et travaux expérimentaux.

C. — Rénovation des voies à petit gabarit.

Les voies à petit gabarit font l'objet d'une attention particulièrement soutenue. Un volume important de travaux y a été financé en 1973 et 1974 : respectivement 47 millions de francs et 75 millions de francs. La progression des crédits qui leur sont affectés a été très rapide et implique que l'exécution du VI^e Plan sera sensiblement plus avancée pour ces opérations que pour l'ensemble des voies navigables.

Les usagers de la voie d'eau sont tout particulièrement associés à l'élaboration du programme des travaux sur le réseau Freycinet et notamment à la répartition, tant en 1974 qu'en 1975, des dotations prévues. En effet, le Ministre de l'Équipement a créé, dès juillet 1973, un groupe de travail chargé :

— de procéder à l'inventaire de la totalité des travaux à effectuer sur le réseau des voies navigables au gabarit Freycinet en vue du rattrapage reconnu nécessaire ;

— de chiffrer le montant des crédits nécessaires pour réaliser ces travaux ;

— d'établir un programme pluriannuel, compte tenu de l'ordre d'urgence des diverses opérations et de leur intérêt pour l'économie nationale.

Ce groupe de travail, dit « du réseau Freycinet », a déposé au milieu de 1974 ses conclusions qui ont été approuvées par le Ministre de l'Équipement en août dernier.

Ainsi, dans le cadre d'une large concertation avec les milieux professionnels intéressés à la voie navigable, une très grande attention est accordée à l'équipement des voies à petit gabarit en particulier à celles qui supportent un trafic potentiel suffisant, en raison du complément qu'elles apportent au réseau à grand gabarit sur lequel elles s'embranchent.

Au-delà de la période couvrant la fin du VI^e Plan, le programme pluriannuel établi est considéré comme une référence. D'après le groupe de travail, le coût de la restauration du réseau à petit gabarit est évalué au total à 407 millions de francs (1973). Les deux tiers des opérations concernent le bassin de la Seine et les voies du Nord et de l'Est.

D. — La liaison Rhin—Rhône.

1° SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES CONCERNANT L'AXE SAÔNE—RHÔNE

La Saône.

Prévu dans le VI^e Plan, l'aménagement de la Saône sera en principe terminé en 1977. Sur les cinq écluses prévues, la première, celle de Couzon, est en service depuis plusieurs années. Celle de Thoissey, en aval de Mâcon, devrait être entreprise à la fin de cette année, tandis que celle de Gigny devrait démarrer l'an prochain. L'aménagement suivant comporte le barrage de Charnay, achevé depuis deux ans et l'écluse d'Ecuelles dont les travaux ont commencé l'an dernier. La mise en service de ces ouvrages interviendra l'an prochain. Les travaux ont également commencé en 1973 pour l'aménagement de la dernière chute comportant le barrage de Pagny, l'écluse de Seurre et une dérivation de 10 kilomètres entre ces deux ouvrages. La canalisation à grand gabarit de la Saône devrait donc être terminée dans trois ans.

Le Rhône.

L'aménagement du palier d'Arles doit être terminé à la fin de cette année, de même que les dragages entre Beaucaire et Arles. La mise en service de l'aménagement de Caderousse est prévue pour le printemps 1975. La voie navigable sera alors continue sur 250 kilomètres de Port-Louis à Saint-Rambert-d'Albon. Avancé de six mois, l'aménagement de Péage-du-Roussillon est en cours et sa mise en service est prévue pour la fin de 1976. En ce qui concerne l'aménagement de Vaugris, la déclaration d'utilité publique n'est toujours pas intervenue et il ne sera pas possible de commencer les travaux principaux en 1974. Ainsi l'achèvement de la canalisation du Bas-Rhône aura lieu vraisemblablement en 1978 et non en 1967 comme cela avait été espéré.

2° RÉALISATION DE LA BRANCHE ALSACIENNE

Les études de l'avant-projet détaillé de la branche alsacienne de la liaison Rhin—Rhône confiées, en juin 1973, à la Compagnie nationale du Rhône ont été aussitôt engagées activement. A l'heure

présente, l'essentiel du tracé a été défini ainsi que les normes des ouvrages et, point particulièrement important, leur alimentation en eau. La détermination du coût des travaux est en cours et le dossier complet devrait être remis prochainement au Ministre de l'Équipement.

Rien ne s'oppose donc à ce que les travaux soient entrepris dès 1976, ce qui permettrait d'ouvrir la liaison en 1982. En ce qui concerne la volonté politique, les récentes déclarations du Premier Ministre, le 5 septembre, du Ministre de l'Équipement, le 17 septembre, ont confirmé l'intention du Gouvernement d'accorder la priorité au projet de liaison Rhin—Rhône et tout permet de penser que ces engagements seront tenus. La crise de l'énergie a pesé d'un poids non négligeable dans cette décision et *la voie d'eau apparaissant sans conteste le moyen de transport le plus économique au plan énergétique.*

E. — Liaisons fluviales Seine—Est et Seine—Nord.

Dans le contexte économique actuel, ces deux liaisons fluviales prennent une importance accrue.

La réduction des coûts du transport et l'économie d'énergie qui serait réalisée par la mise à grand gabarit de ces voies fluviales, devraient conduire le Gouvernement à donner à leur exécution un ordre prioritaire.

Il n'en est rien malheureusement et votre commission a tenu à marquer l'intérêt qu'elle portait à la réalisation de ces projets dont celui de la liaison Seine—Est a déjà reçu un commencement d'exécution. Elle insiste pour qu'un effort exceptionnel soit enfin décidé et réalisé en faveur de la mise au gabarit international de ces deux liaisons fluviales essentielles qui permettrait, en outre, à Dunkerque et au Havre, d'étendre considérablement leur interland.

F. — Evolution du trafic de la voie d'eau.

Le tonnage total transporté sur les rivières et canaux en 1973 s'est élevé à 108,8 millions de tonnes, soit un chiffre équivalent à celui atteint en 1972 : 108,7. Exprimé en tonnes-kilomètre, le trafic est en légère régression : 13,79 milliards de tonnes-kilomètre

contre 14,16. Les nombreuses grèves qui se sont produites sur la voie d'eau ont pesé sur les résultats de l'an dernier plus encore que la conjoncture économique.

1° RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES CHARGEMENTS

De façon générale, les transports effectués sur les voies internationales telles que le Rhin et la Moselle se sont développés sensiblement en passant de 29,6 à 32,6 millions de tonnes, tandis que le trafic intérieur régressait de 3,5 %.

Ce sont les bassins de la Seine (près de 40 millions de tonnes) et du Rhin (23 millions de tonnes) qui viennent largement en tête, suivis des voies du Nord, du Lyonnais, du Sud-Ouest et de la basse Loire.

2° NATURE DES MARCHANDISES

En ce qui concerne la nature des marchandises, les deux premières places restent occupées par les matériaux de construction (59 % du trafic intérieur) et les produits pétroliers (22 %). Il en est de même aux exportations, tandis qu'aux importations, les combustibles minéraux sont au premier rang, suivis par les matériaux de construction, les produits métallurgiques et les minerais.

En conclusion, le trafic des voies navigables est pratiquement stagnant depuis 1969, situation qui contraste avec la vive progression du trafic routier et ferroviaire. Le malaise qui règne dans la batellerie, dû notamment, à l'opposition qui se manifeste entre les grands armements et les artisans, n'est pas étranger à cette situation. Il paralyse tout effort de modernisation de la flotte et surtout de réorganisation des méthodes d'exploitation au moment où la voie d'eau devrait retrouver une place importante dans notre économie.

*
* *

Sous réserve de ces observations votre commission donne un avis favorable à l'adoption des crédits de la loi de finances pour 1975 concernant les routes et les voies navigables.

CONCLUSION

L'an dernier, votre Commission des Affaires économiques et du Plan avait manifesté sa satisfaction devant l'effort méritoire qui avait été fait dans le budget 1974 en faveur des routes nationales et des voies navigables.

Elle ne peut, aujourd'hui, que regretter que cet effort ne se traduise plus avec la même vigueur dans la présentation du budget de 1975.

Elle n'ignore pas que la lutte contre l'inflation oblige à des choix et exige des sacrifices, mais elle a tenu à vous faire connaître, mes chers collègues, ses observations et ses regrets, ces derniers visant, en particulier, l'insuffisance des dotations accordées aux voies navigables.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable à l'adoption des dispositions de la loi de finances pour 1975 relatives aux ROUTES et aux VOIES NAVIGABLES.

ANNEXE

PROGRAMME AUTOROUTIER JUSQU'EN 1980

