

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983- 1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1983

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1984, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

TOME XII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Jacques BRACONNIER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Jean Colin, Richard Pouille, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Daunay, André Rouvière, Raymond Dumont, secrétaires ; MM. François Abadie, Bernard Barbier, Georges Berchet, Marcel Bony, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Jean-Paul Chambriard, William Chervy, Auguste Chupin, Marcel Costes, Roland Courteau, Lucien Delmas, Bernard Desbrière, André Diligent, Gérard Ehlers, Henri Elby, Jean Faure, Philippe François, Jean-François Poncet, Alfred Gérin, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Jean Huchon, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Léchenault, Yves le Cozannet, Charles-Edmond Lenglet, Maurice Lombard, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Guy Malé, René Martin, Paul Masson, Serge Mathieu, Louis Mercier, Mme Monique Midy, MM. Louis Minetti, Georges Mouly, Jacques Moutet, Lucien Neuwirth, Henri Olivier, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Claude Prouvoyeur, Jean Puech, Albert Ramassamy, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Roger Rinchet, Josselin de Rohan, Jules Roujon, Michel Sordel, Michel Souplet, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) : 1726 et annexes, 1735 (annexes n° 40), 1740 (tome XV), et in-8° 458.
Sénat : 61 et 62 (annexes n°s 34 et 35) (1983-1984).

Loi de Finances - Autoroutes - Routes - Sécurité routière - Voies navigables.

SOMMAIRE

	Pages
I. LES ROUTES	5
A. LE PROGRAMME D'ENTRETIEN	7
B. LE PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE	9
1. Le programme autoroutier	9
2. Le réseau routier et la voirie urbaine	17
C. LES PROGRAMMES D'ACTION PRIORITAIRE (P.A.P.)	17
1. Le programme d'action prioritaire N° 5	17
2. Les accords Etat-régions.....	20
D. LE PROGRAMME D'EQUIPEMENT ET D'EXPLOITATION	22
1. La sécurité routière	22
2. La régulation du trafic	24
3. Les mesures destinées à la réalisation d'économies d'énergie dans le secteur routier	25
II. LES VOIES NAVIGABLES	27
A. LES OPERATIONS D'EQUIPEMENT	29
1) La liaison mer du Nord-Méditerranée.....	29
2) Les liaisons Seine-Nord et Seine-Est	31
3) Les autres opérations d'équipement	32
a) les liaisons Nord-Belgique.....	32
b) l'aménagement de la petite Seine	32
c) le raccordement du port Ouest de Dunkerque	32

d) <i>l'aménagement de la Meurthe de Frouard à Dombasle</i>	33
e) <i>le canal du Rhône à Sète</i>	33
4) <i>La poursuite de la remise en état et de la modernisation du réseau Freycinet</i>	33
B. LES CREDITS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION ..	35
C. L'EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL	36
1) <i>La chute du trafic</i>	36
2) <i>Une évolution différenciée selon la nature du trafic</i>	36
3) <i>Le trafic par type de réseau</i>	39
4) <i>La participation du transport fluvial aux échanges extérieurs</i>	41
5) <i>Les perspectives du trafic fluvial</i>	41
D. LA SITUATION DES PROFESSIONNELS DE LA BATELLERIE	41
1) <i>Les effectifs</i>	41
2) <i>Les mesures économiques et sociales</i>	42
3) <i>La réforme de la réglementation du transport fluvial et l'amélioration des structures de la profession</i>	43

LES ROUTES

Dans un budget des transports en progression de 11,2 % pour les moyens d'engagement et de 8,5 % pour les moyens de paiement, le **domaine des routes apparaît relativement sacrifié** puisque les autorisations de programme d'un montant de 6.760,9 MF ne progressent que de 6,1 %, ce qui signifie une régression de 3 % en francs constants par rapport à 1983 (dans l'hypothèse vraisemblable d'une progression de 9 % de l'indice des prix en 1983). L'évolution des crédits de paiement est encore plus défavorable puisqu'ils passent de 6.632,4 MF à 6.431,3 MF pour 1984, soit une diminution de 3,2 % en francs courants et de plus de 12 % en francs constants. Votre commission regrette d'autant plus ce recul du volume des investissements routiers que la rigueur ne frappe pas de la même façon tous les modes de transport. Ainsi, les crédits accordés à la SNCF progressent de 18,4 %. Cette distorsion témoigne d'une conception pour le moins curieuse du « développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transport », qui devait être assuré en application de l'article 3 de la loi d'orientation des transports intérieurs.

Le ministre des Transports considère toutefois que l'avenir du patrimoine routier est préservé puisque les crédits budgétaires sont complétés par le Fonds spécial de grands travaux.

En effet, la première tranche de ce fonds comprenait 1.250 MF affectés aux travaux routiers, et notamment à la construction de déviations et de rocade urbaines. Elle a permis de lancer environ 1 milliard de francs de commandes en 1982 et 250 millions en 1983. La seconde tranche, quant à elle, annoncée au début de 1983, mais qui ne sera finalement mise en oeuvre qu'au cours du 4ème trimestre, devrait générer 995 MF de travaux routiers. Ainsi, à la fin de 1983, le fonds spécial n'aura permis de réaliser que 50 % des travaux prévus. Enfin, au cours de l'examen par l'Assemblée nationale du projet de loi augmentant la taxe sur les carburants permettant de financer ce fonds, une troisième tranche a été annoncée pour 1984, dont le montant n'est pas encore connu et dont le calendrier de réalisation paraît fort lointain. Votre commission observe cependant que ce fonds n'a pas favorisé une relance de l'effort routier, compte tenu des annulations et blocages des crédits routiers inscrits pour l'exercice 1983 et intervenus en cours d'année : les annulations se sont, en effet, élevées à 819 MF d'autorisations de programme et à 293 MF de crédits de paiement en 1983, et à l'heure actuelle, 473 MF d'autorisations de programme et 164 MF de crédits de paiement sont encore bloqués, sans indication sur la date de leur éventuelle libération.

Il apparaît donc qu'au lieu d'accroître l'effort budgétaire en faveur des routes, le fonds spécial de grands travaux ne sert qu'à compenser les crédits gelés précédemment. Les craintes exprimées par votre commission se trouvent hélas confirmées par l'expérience de 1983 qui risque de se renouveler pour 1984. Une fois encore, votre commission ne peut que déplorer cet habile jeu d'écritures qui masque la diminution des crédits routiers et permet au Gouvernement, par ce mécanisme extrabudgétaire, d'échapper au contrôle du Parlement.

Le budget présenté à notre examen marque donc **la poursuite du désengagement de l'Etat** dans le domaine routier (selon les statistiques de l'Union routière, 0,97 % de ses dépenses budgétaires en 1982 contre 2,40 % en 1973) et le transfert de ses charges aux dépens des collectivités locales qui assurent maintenant près de 55 % des réalisations (les établissements régionaux ont dépensé 1,940 milliard en 1983 et les collectivités locales 18.760 millions de francs en 1975, dernier chiffre connu). Or, la dotation globale d'équipement ne fait que diminuer d'année en année, ce qui contraint ces collectivités à de nombreux sacrifices pour l'entretien du réseau déclassé. Ce désengagement compromet donc gravement l'avenir de notre patrimoine routier en raison de l'importance des besoins restant à satisfaire. Comme le constate de façon fort juste le dernier rapport de l'Union routière : *« En dépit des cofinancements approuvés par les collectivités locales et les régions, on est ainsi tombé sur le réseau national à une situation de pénurie dommageable aussi bien pour les investissements que pour la modernisation et l'entretien »*.

Par ailleurs, le recul du volume des investissements qui résultera de cette réduction des dépenses publiques risque d'être catastrophique pour le secteur des travaux publics qui se trouve déjà dans une situation alarmante : 30.000 emplois perdus en 1983 sur un total de 280.000 et selon l'INSEE, le carnet de commandes le plus bas jamais constaté depuis sa première enquête de 1974 (- 9,5 % en un an). Dans ce marasme, le budget pour 1984 était attendu avec espoir par la profession qui voit les dépôts de bilans se multiplier. Le recul des investissements routiers qui résultera de la rigueur budgétaire risque de signer la condamnation d'un secteur déjà en chute libre. Votre commission tient à lancer un **cri d'alarme** pour que le gouvernement prenne conscience de la gravité de la situation de ce secteur vital de notre économie.

Elle émet, enfin, le vœu que la discussion de la seconde loi de IXe Plan permette la prise en compte des problèmes d'adaptation du développement des infrastructures.

I. LES ROUTES

A. LE PROGRAMME D'ENTRETIEN

Cette action comporte des dépenses ordinaires pour l'entretien proprement dit, des crédits d'équipement pour les opérations d'entretien et des crédits consacrés aux renforcements coordonnés.

Compte tenu de la priorité affirmée à la sauvegarde et à la rénovation du programme routier, cette action dispose de moyens accrus globalement de 8,8 % (3 092 MF), mais qui correspondent à une quasi stagnation en francs constants.

- Les crédits prévus pour l'*entretien* des chaussées, équipements et dépendances du réseau national, s'élèvent à 1 725,8 MF contre 1 572,7 MF en 1983, soit une progression de 9,7 %.

- Ceux destinés à la *rénovation des ouvrages d'art* sont de 251,7 MF, soit une augmentation de 6,2 %.

Les principaux emplois de ces crédits sont les suivants (en millions de francs) :

Année	Autoroutes non concernées	Entretien préventif	Entretien curatif	Entretien des équipements	Ouvrages d'art
1981	251	426	304	124	85
1982	286	563	359	160	93
1983 estimation	329	652	342	183	107
1984 estimation	350	730	340	198	114

- Il faut également mentionner des dépenses d'équipement pour la construction de *parcs et de centres* autoroutiers qui s'élèvent à 226,6 MF (+ 3,9 %, soit une diminution par rapport à 1983).

- Enfin, la campagne de *renforcements coordonnés* qui consiste en des réfections complètes d'itinéraires entiers, amorcée en 1962, a permis de rénover 16 030 km au 1er janvier 1983 et 17 300 km si l'on tient compte des itinéraires assimilés (routes neuves, plan routier breton...). Mais on peut regretter que le rythme de renforcements diminue d'année en année : en effet, en 1983, 451 km seulement ont été financés en équipements d'axes (au lieu des 550 km prévus) alors qu'on avait atteint 550 km en 1981, 640 km en 1980 et 760 km en 1979.

La hausse des crédits prévus pour 1984 (+ 8,8 % en crédits de paiement, soit un montant de 888,8 MF) ne devrait pas permettre de maintenir un rythme élevé de rénovation, compte tenu des hausses de prix du bitume (9,66 %). Votre commission doute que l'objectif annoncé (640 km en 1984) puisse être réalisé. Or, il reste environ 11.000 km de chaussées à renforcer sur l'ensemble du réseau national. Au rythme actuel, il est douteux que ce programme soit achevé au cours du IXe Plan.

Il convient de noter que ce programme de renforcements de chaussées est le cadre d'une rationalisation des interventions destinées à améliorer la sécurité des usagers et l'action de l'Etat. Cette action, amorcée en 1983 avec la réalisation concomitante des équipements de sécurité, est développée en 1984 par la réalisation des travaux d'accompagnement qui constituent le complément indispensable des renforcements. Votre commission approuve cette rationalisation visant à accroître la sécurité des usagers.

Compte tenu de cette stagnation des dotations en francs constants, en dépit des énormes besoins à satisfaire, votre commission estime que l'avenir de notre patrimoine routier risque d'être compromis.

B. LE PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT DES INFRA-STRUCTURES

En raison de la priorité affirmée à la sauvegarde et à la rénovation du patrimoine routier, le programme de développement de l'infrastructure se trouve sacrifié sur l'autel de la rigueur. Les crédits prévus pour 1984, d'un montant de 3 668,6 millions de francs en autorisations de programme ne progressent que de 3,9 %. Quant aux crédits de paiement qui s'élèvent à 3 463,7 MF, ils diminuent de 12,9 % en francs courants, soit près de 21 % en francs constants !

Dans une enveloppe budgétaire en régression, les choix en matière de développement des infrastructures sont déterminés selon les priorités retenues par le IXe plan, en particulier dans les programmes prioritaires d'exécution (P.P.E.) n° 9 (« Répondre aux besoins de la décentralisation et de la déconcentration et aux exigences de l'équilibre territorial ») et n° 12 (« Améliorer la justice et la sécurité »). Les efforts sont concentrés autour des contrats Etat-régions qui font l'objet de ces P.P.E.

1) Le programme autoroutier

a) Réalisations 1983 et prévisions pour 1984

D'ici la fin de l'année 1983, les sections suivantes seront réalisées :

- Autoroutes de liaison concédées (en km)

A. 26 : Nordausques Ouest – Saint Omer	14
A.42 : Neyron – Dagneux – Chazey	30
A.31 : Montigny – Tilchatel	70
A.26 Beauchemin – Semoutiers	20
TOTAL	134

- Autoroutes de liaison non concédées (en km)

A7/A.47 Givors – Chasse	2
C.26 Dourges (A1) – Rocade Nord de douai	6
TOTAL	8

Soit un total général de 142 km auxquels il convient d'ajouter 36 km de voies rapides urbaines pour 1983.

Ces chiffres mesurent bien le **ralentissement** intervenu depuis 1981 où l'on avait enregistré la mise en service de 470 km d'autoroutes et même 1982, qui en avait totalisé 218 km.

L'année 1984 ne sera pas marquée par le changement puisque les prévisions n'atteignent que 166 km se répartissant comme suit :

<i>- Autoroutes de liaison concédées (en km)</i>	
A8 Saint Isidore – Nice Nord (2e chaussée)	(10)
A.31 Toul – Montigny	88
A.72 Chabreloche – Feurs	52
TOTAL	140

<i>- Autoroutes de liaison non concédées</i>	
A.15 Le Hode – Harfleur	10
A.15 Le Hode – Tancarville (doublement)	7
A.35 Munwiller – Ile Napoléon (échangeur A.35/A.36)	16
TOTAL	26

En ce qui concerne l'année 1984, les ressources budgétaires affectées aux autoroutes s'élèveront à 855 MF en crédits de paiement, soit une progression de 12,6 % par rapport à 1983, ce qui signifie une progression de 3,6 % en francs constants. Compte tenu de la hausse des coûts dans le secteur routier (+ 9,6 %), il faudra que les autorisations d'emprunts accordées par le F.D.E.S. aux sociétés d'autoroutes soient importantes pour permettre, outre la poursuite des opérations déjà engagées, le lancement d'une section significative de l'autoroute A.72 Bourges – Clermont, de Mâcon – Bourg (A.40) et de Cadarache – Manosque (A.51) qui sont actuellement envisagées.

b) Les perspectives

La programmation autoroutière s'effectue, jusqu'à présent, dans le cadre du programme élaboré en 1977 et qui prévoyait, d'ici 1985, la mise en service de 3 150 km d'autoroutes de liaison et de 350 km de voies rapides urbaines, devant porter notre réseau autoroutier à 7 500 km.

Compte tenu des modifications économiques intervenues depuis 1977 et des nouveaux choix d'aménagement du territoire, les perspectives de réalisation de ce programme ont été revues.

L'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ayant prescrit l'obligation d'établir des schémas directeurs des infrastructures de transport, un projet de schéma directeur des autoroutes, de leurs prolongements et des grandes liaisons d'aménagement du territoire, a été adopté en Comité interministériel d'Aménagement du Territoire (C.I.A.T.) le 18 avril 1983.

C'est ce document qui servira donc désormais de base à la programmation autoroutière, notamment pour le IXe Plan. Il a été soumis à la consultation des régions qui doivent se prononcer, notamment, sur les projets d'autoroutes à concéder traversant leur territoire, l'alternative consistant en un aménagement progressif des routes nationales assurant les mêmes liaisons. Au terme de cette consultation, le schéma directeur définitif des autoroutes et de leurs prolongements sera approuvé par le gouvernement.

Ce schéma prévoit la réalisation de *1 380 km d'autoroutes nouvelles* et de *1 600 km de « prolongements »* dont la fonction essentielle est d'assurer la continuité logique du réseau autoroutier (il s'agit, pour l'essentiel de liaisons à 2 x 2 voies). Il s'inscrit dans la perspective d'achèvement d'une armature autoroutière de base autour de laquelle s'organisent les autres aménagements routiers qui en prolongent et en complètent les effets, afin d'assurer un maillage cohérent du territoire français.

Force est de constater que ce schéma s'inscrit en retrait par rapport au programme de 1977 : en effet, le réseau autoroutier ne comptera, à la fin de 1983, que 6 113 km (4 772 km d'autoroutes et 1 341 km de voies rapides) alors que l'objectif initial était de 7 500 km en 1985. Or, le schéma directeur ne propose de le compléter que par 1 380 km supplémentaires, ce qui ne fait qu'ajouter 400 km au programme précédent.

En réalité, ce *nouveau schéma directeur*, qui ne précise d'ailleurs aucun délai de réalisation, ne constitue donc guère qu'un plan de rattrapage à échéance fort lointaine du retard pris depuis six ans.

Le schéma directeur laisse en outre subsister à l'horizon 2000 un profond déséquilibre entre l'aménagement de l'Ouest et celui de l'Est, la ligne de démarcation continuant de passer approximativement par Dunkerque, Paris, Clermont-Ferrand et Marseille.

Votre commission exprime le souhait que ce schéma soit rapidement assorti d'un calendrier de financement de de mises en service .

Elle tient à souligner une fois encore l'importance de l'armature autoroutière dans le développement économique du pays. Or, la France est très en retard sur ses voisins européens au plan de l'équipement autoroutier : les comparaisons de kilométrages rapportés aux surfaces et populations sont, à cet égard, significatives. Si nous nous situons au

second rang européen en nombre de km d'autoroutes, nous ne sommes qu'au 7e rang pour le nombre de km par million d'habitants et au 10e rang pour la densité d'autoroutes. Quand on sait que, de plus, la République fédérale d'Allemagne a décidé de construire 3 000 km d'autoroutes nouvelles d'ici l'an 2000 alors que notre schéma directeur n'en prévoit, sans échéance précise, qu'environ 2 000, on peut s'inquiéter des risques d'aggravation des handicaps que subissent déjà les régions de l'Ouest de la France.

Enfin, votre commission ne peut que rappeler l'importance de ce réseau pour la sécurité routière : chacun sait en effet que l'autoroute est cinq fois moins meurtrière que la route traditionnelle. De surcroît, par leur effet de décongestion à l'égard du réseau classique, elles en améliorent le niveau de sécurité et de fluidité.

c) La politique tarifaire dans le domaine autoroutier

Définie en Conseil des Ministres le 13 juillet 1982, la politique suivie en matière tarifaire tend à l'harmonisation après une phase de réajustement, à la prise en considération de la spécificité de certaines catégories d'usagers et à l'amélioration des modalités de règlement.

● La politique d'harmonisation tarifaire

En 1981 et 1982, diverses mesures ont été adoptées :

– décalage du réajustement tarifaire prévu pour le 1er juillet 1981 au mois de septembre de la même année, afin de ne pas pénaliser les usagers empruntant l'autoroutes pour leurs déplacements liés aux vacances ;

– hausse uniforme des tarifs en valeur absolue (de 2,5 ct/km en 1981 et de 2,2 ct/km en 1982) permettant de réduire les disparités tarifaires.

En 1983, un nouveau seuil a été franchi : les tarifs des péages autoroutiers ont été réajustés à compter du 1er avril 1983 selon les principes suivants :

– augmentation moyenne de 8 %, conformément aux règles prévues pour l'augmentation des tarifs publics en 1983 ;

– modulation des augmentations autour de la moyenne, mais limitée à 11 % ;

– blocage des tarifs des sections où le péage est le plus cher. Ce réajustement a eu pour effet de diminuer sensiblement l'écart existant entre les tarifs extrêmes.

Cette dernière mesure s'est inscrite dans le cadre de l'harmonisation tarifaire, dont le Conseil des Ministres du 13 juillet 1982 a défini les conditions générales de mise en oeuvre dans les termes suivants :

« Les tarifs seront progressivement harmonisés sur la base d'un même tarif de référence modulé pour tenir compte notamment du coût des ouvrages exceptionnels ; l'évolution moyenne des péages restera modérée, sans renoncer au principe de leur suppression à terme.

Cette politique, qui vise à l'égalité de traitement des usagers du réseau autoroutier, n'est bien entendu concevable que dans le cadre de la maîtrise publique des sociétés concessionnaires de ce réseau, assortie de la mise en place d'un mécanisme de péréquation des ressources entre sociétés d'économie mixte actuelles ou futures.

- L'amélioration des modalités de règlement

Afin de faciliter l'ensemble des transactions, les barrières de péage seront progressivement munies de lecteurs de cartes de crédit « grand public » d'ici à la fin 1984.

- La prise en considération de la spécificité de certaines catégories d'usagers

Dans un but d'équité sociale, le gouvernement a successivement décidé :

– la généralisation à l'ensemble du réseau de la réduction de 40 % dont bénéficient les motocycles, grâce à la création d'une catégorie tarifaire spécifique ;

– le déclassement tarifaire des véhicules légers attelés d'une remorque à bagages, ainsi que les minibus familiaux, en catégorie I (même tarif que les véhicules légers), ce qui représente une réduction de tarif de 30 %. Ce déclassement est entré en application le 5 août 1982.

En outre, un système de carte unique d'abonnement pour les poids lourds, valable sur l'ensemble du réseau autoroutier, permettant des réductions tarifaires progressives fortement incitatives, sera expérimenté

puis généralisé d'ici la fin de l'année 1984 ; l'avantage tarifaire procuré et la grande facilité de gestion que ce système introduit au profit des professionnels auront pour effet d'accroître la fréquentation des autoroutes par les poids lourds et de ménager ainsi la sécurité et la tranquillité dans les traversées d'agglomérations.

d) La situation des sociétés concessionnaires

L'assainissement du système de concession devrait bientôt devenir effectif avec la mise en place, le 1er septembre 1983, de l'établissement public « Autoroute de France » dont la création a été prévue par l'article 29 de la loi de finances rectificative pour 1982. Cet établissement a pour objet d'assurer une péréquation des ressources des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes et de contribuer ainsi à l'équilibre de leur trésorerie.

Outre ce rôle de redistribution, l'établissement public marque la volonté de l'Etat d'assurer une certaine maîtrise publique sur le fonctionnement global du système.

Mais compte tenu du fait que cet établissement n'a compétence que sur les sociétés d'économie mixte exploitant des autoroutes (elles sont au nombre de six), l'Etat tente de son côté de reprendre le contrôle des sociétés privées chargées de réseaux. Celles-ci sont au nombre de quatre, mais une seule n'a pas de difficultés de gestion. C'est pourquoi les pouvoirs publics ont profité de leurs demandes d'aides pour imaginer un dispositif permettant de les intégrer à des établissements publics : c'est ainsi que l'A.P.E.L. sera désormais contrôlée par la Caisse des dépôts et consignations et qu'elle sera progressivement intégrée à une société d'économie mixte, la S.A.N.E.F.

Les résultats d'exploitation de chacune des sociétés sont les suivants :

- La société des autoroutes du Sud de la France (ASF) dispose d'un réseau en exploitation très étendu (A7 Vienne - Aix/Berre, A9 Orange - Le Perthus, A61/A62 Carcassonne - Toulouse - Labrede, A10 Poitiers - Bordeaux, A72 Clermont - Chabreloche et A64 Orthez - Artix, soit au total 1 197 km) et très fréquenté. En 1982, les recettes de péage ont été de 1 826 MF, le solde d'exploitation avant remboursements d'emprunts (y compris charges de fonctionnement, T.V.A., grosses réparations et frais financiers) de 319 MF, le solde d'exploitation après remboursements d'emprunts de - 92 MF. La société poursuit la construction de son réseau : A72 Chabreloche - Andrieux (St Etienne) 79 km et A64 Artix

- Pau (32,5 km) moyennant une aide complémentaire de l'Etat et, bien sûr, comme les autres sociétés le recours à l'emprunt. Déjà concessionnaire de la liaison Bayonne - Orthez, elle a récemment été désignée comme concessionnaire des sections d'autoroutes A.64 Soumoulou - Tarbes et A11 Le Mans - Angers.

- La société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (S.A.N.E.F.) dispose elle aussi d'un réseau étendu et fréquenté, avec A1 Paris - Lille, A2 Comblès - Hordain, A4 Metz - Strasbourg et A26 Cambrai - Nordausques, soit au total 472 km. En 1982, les recettes de péage ont été de 601 MF, le solde d'exploitation avant remboursements de 78 MF, le solde d'exploitation après remboursement de - 71 MF. La S.A.N.E.F. poursuit la réalisation de son réseau (A26 Cambrai - Saint Quentin sud, 35 km, dont les travaux viennent de débiter, et Saint Quentin Sud - Reims, 86 km), un apport du budget des routes limité à 15 % du montant des travaux ayant toutefois été prévu.

- La société des autoroutes Paris - Rhin - Rhône (S.A.P.R.R.) exploite les autoroutes A6 Paris - Lyon, A36 Beaune - Mulhouse, A31 Beaune - Dijon et Montigny - Tilchatel et A42 Neyron - Chazey, soit au total 770 km. En 1982, les recettes de péage ont été de 1 124 MF, le solde d'exploitation avant remboursements de 204 MF. La société poursuit l'extension de son réseau : A26/A31 Beauchemin - Semoutiers, Toul - Montigny, A40 Mâcon - Chatillon-en-Michaille, A42 Chazey - Pont d'Ain, moyennant une faible contribution de l'Etat et des régions sur A26/A31. Elle a été désignée comme concessionnaire de la section Bourges - Clermont de l'autoroute A71.

- La société de l'autoroute Paris - Normandie (S.A.P.N.) a achevé la construction de son réseau (A13 Paris - Caen, 187 km). Les recettes de péage ont été en 1982 de 214 MF, le solde d'exploitation avant remboursements de 54 MF, le solde d'exploitation après remboursements de 5 MF.

- La société de l'autoroute Esterel - Côte d'Azur (Escota) exploite les autoroutes A8 Aix - Frontière italienne et A50/A52 Aix - Toulon, soit 281 km au total. En 1982, ses recettes de péage ont été de 666 MF, le solde d'exploitation avant remboursements de 117 MF, le solde d'exploitation après remboursements de - 65 MF. La société réalise la section Aix - Cadarache de l'autoroute A51 et le doublement du contournement de Nice entre Saint-Isidore et La Turbie.

- La société de l'autoroute Paris Est - Lorraine (A.P.E.L.), exploitant l'autoroute Paris - Metz (303 km) a connu des difficultés financières

en raison de l'insuffisance des recettes de péage (251 MF en 1982) eu égard aux charges à couvrir, notamment les charges financières ; elle a dû faire appel, depuis 1977, à l'aide de l'Etat : jusqu'au 31 décembre 1982, l'Etat a versé 821 MF au titre de l'intervention de sa garantie donnée aux emprunts émis. En juillet 1983, dans le cadre de la maîtrise publique des sociétés privées concessionnaires d'autoroutes, le rachat de la quasi-totalité des actions de cette société a été effectué par la Caisse des dépôts ; une solution définitive de rapprochement avec une société d'économie mixte existante -la S.A.N.E.F.- est actuellement à l'étude.

- La compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute) exploite les autoroutes A10 Paris - Poitiers, A11 Paris - Le Mans et Angers - Nantes, A81 Le Mans - Vitré et A71 Orléans - La Source, soit au total 628 km. En 1982, ses recettes de péage ont été de 885 MF, son solde d'exploitation avant remboursements de 160 MF et son solde d'exploitation après remboursements de 10 MF.

Grâce à ses excédents et à un apport complémentaire de l'Etat et, bien entendu, au recours à l'emprunt, cette société finance l'extension de son réseau sur l'autoroute A71 La Source - Salbris - Bourges.

- La société du tunnel sous le Mont-Blanc (STMB) exploite, outre le tunnel, l'autoroute A40 Chatillon-en-Michaille - Le Fayet (106 km). En 1982, les recettes de péage ont été de 186 MF (autoroute A40 et tunnel), le solde d'exploitation avant remboursements de - 3 MF, le solde d'exploitation après remboursements de - 29 MF.

- La société de l'autoroute de la Côte basque (A.C.C.B.A.) exploite l'autoroute A63 Frontière espagnole - Saint Geours de Maremne (68 km). En 1982, les recettes de péage se sont élevées à 72 MF. Ne pouvant faire face à des charges financières élevées, cette société privée a dû faire appel à la garantie de l'Etat pour 46 MF ; en 1983, les prévisions d'appel en garantie sont de l'ordre de 69 MF.

- La société des autoroutes Rhône - Alpes (A.R.E.A.) exploite les autoroutes A43 Lyon - Chambéry - Scientrier, A48 Bourgoin - Grenoble et A41 Grenoble - Chambéry, soit au total 270 km. En 1982, ses recettes de péage ont atteint 404 MF ; cette société privée connaît, du fait de ses charges financières élevées, des difficultés de trésorerie qui l'ont amené à faire appel à la garantie de l'Etat à titre transitoire en 1982 et pour 1983 à un montant estimé, en l'état des prévisions, à 220 MF.

2) Le réseau routier national et la voirie urbaine

Le budget de 1984 prévoit 1 718,82 millions de crédits de paiement pour les investissements routiers en *rase campagne* et dans les D.O.M., soit une régression de 19,1 % par rapport à 1983 et de plus d'un quart en valeur réelle !

Votre commission s'indigne de ce désengagement de l'Etat dans le domaine du réseau routier national. Sans doute faut-il y voir *la volonté de transférer ces dépenses routières aux collectivités locales* qui apportent déjà un concours financier important à la route (1 240 millions de francs en 1983). C'est pourquoi il y a tout lieu de redouter qu'elles ne soient pas en mesure de faire face à la mise en place du réseau interrégional sans lequel la politique de régionalisation ne sera qu'un leurre.

Les investissements routiers en milieu urbain ne sont guère plus favorisés puisqu'ils ne bénéficieront que de 889,8 MF de crédits de paiement en 1984 contre 1 235,6 MF en 1983 et 1 705 MF si l'on tient compte des deux tranches du Fonds spécial de grands travaux. La diminution atteint près de 100 % et contredit la volonté maintes fois réaffirmée d'améliorer la circulation urbaine.

C. LES PROGRAMMES D'ACTION PRIORITAIRE (P.A.P.)

1) Le P.A.P. n° 5

L'effort entrepris pour améliorer l'infrastructure routière des régions bénéficiant d'un programme routier spécial s'est poursuivi en 1983, notamment avec la mise en oeuvre du plan routier breton, du plan routier Massif Central et du plan Grand Sud-Ouest.

Votre commission regrette que les programmes concernant l'année 1984 ne soient pas encore établis. Elle exprime le souhait que ces plans routiers ne fasse pas les frais de la rigueur du budget proposé par le ministère des transports, tant la mise en place de ce réseau régional est déterminante pour le développement économique des régions concernées.

a) Bilan du plan routier breton

L'effort financier accompli pour la mise en oeuvre du plan routier breton a été assumé presque entièrement par l'Etat et s'est traduit, depuis

son lancement en 1969 et jusqu'à la fin 1982, par la mise en place de 3,2 milliards de francs d'autorisations de programme de l'Etat, comme en témoigne le tableau ci-après :

ANNEES	A.P. de l'Etat affectées en MF courants
1969	67,7
1970	102,1
VIe Plan (1971/1975)	1 064,3
VIIe Plan (1976/1980)	1 306,1
1981	342,9
1982	345,0 (1)

(1) dont 17,8 MF du F.S.G.T., 1ère tranche

L'action de l'Etat a porté en priorité sur les axes nord (Brest – Saint-Brieuc – Rennes) et sud (Brest – Lorient – Vannes – Nantes) dont l'aménagement est financé à 93 %, pour une réalisation comportant certaines sections en première phase à une chaussée et plus de 450 km à 2 x 2 voies.

En ce qui concerne l'axe central, celui-ci a été aménagé en route moderne à 7 m.

Sur les autres axes, des aménagements ponctuels ont été réalisés, et une action concertée visant à la mise à 2 x 2 voies de la RN 137 entre Nantes – Rennes et Saint-Malo, mise au point par l'Etat et les régions des Pays de la Loire et Bretagne et les départements intéressés.

La dotation de 1983 s'est établie, après application des mesures de rigueur décidées par le gouvernement en mai dernier, à 336,4 MF dont 42,8 MF provenant de la première tranche du Fonds spécial grands travaux et 43,2 MF à venir de la 2^e tranche du fonds.

b) Bilan du plan routier Massif Central

La poursuite de la mise en oeuvre du plan routier Massif Central constitue une des priorités de la politique qu'entend mener le gouvernement dans le domaine des investissements routiers.

Cet effort s'inscrit dans le cadre des engagements pris par le Président de la République lors de son voyage dans le Limousin en 1982 : jusqu'en 1988, dernière année du IX^e Plan, le plan routier Massif Central devrait voir son « enveloppe de 370 MF maintenue en francs constants ».

C'est une dotation de ce montant (en A.P. de l'Etat affectées) qui a pu ainsi être mise en place en 1982, grâce à l'apport qu'a constitué en fin d'année le déblocage de la 1^{ère} tranche du Fonds spécial de grands travaux (dans le Massif Central, le montant de cette première tranche s'est élevé à 187,6 MF, dont 96,5 MF rattachés à l'exercice budgétaire de 1982).

En 1983, de la même façon, le déblocage de la deuxième tranche du Fonds spécial de grands travaux (75,9 MF pour le Massif Central) permettra, avec les dotations de la première tranche (ressources 1983) d'honorer les engagements précédemment évoqués, et cela malgré les annulations budgétaires décidées par le gouvernement au mois de mai dernier.

Du point de vue des réalisations physiques, les grandes priorités du plan routier Massif Central demeurent en premier lieu l'aménagement de la RN 9 et de la RN 20, mais aussi d'autres itinéraires.

La RN 20 a fait l'objet d'un engagement du Président de la République qui doit se traduire par la mise en place d'un crédit supplémentaire de 60 MF (francs 1982) pour les travaux de mise à 2 x 2 voies entre Limoges et Vierzon.

Sur la RN 9, les travaux se poursuivent à un rythme élevé en particulier au sud de Lodève.

D'une façon générale, les actions entreprises pour l'aménagement des axes du plan routier Massif Central seront poursuivies au cours des années du IX^e Plan.

c) Bilan du Plan Grand Sud-Ouest

Annoncé en 1979, le plan Grand Sud-Ouest prévoyait, en six ans (1980-1985), l'engagement de plus de quatre milliards de francs (y compris les crédits autoroutiers et ceux destinés aux départements du Grand Sud-Ouest faisant partie du plan routier Massif Central) en autorisations de programme de l'Etat.

A la fin de 1982, 1 641,4 MF ont été consacrés au plan Grand Sud-Ouest dont 385 MF au titre du plan routier Massif Central.

Pour l'exercice 1983, le gouvernement a décidé de mettre en place 617,1 MF au profit du Grand Sud-Ouest. Cet engagement sera tenu, malgré les annulations des crédits budgétaires, grâce notamment aux dotations du Fonds spécial de grands travaux.

d) Bilan pour la route Centre Europe-Atlantique

L'aménagement de la route Centre Europe-Atlantique permettra de faciliter les échanges entre le littoral atlantique et la vallée du Rhône et de relier le réseau routier national à l'Europe centrale en se raccordant à l'autoroute A36 Beaune – Mulhouse et à la future autoroute A40 Mâcon – Pont d'Ain prolongée en direction de Genève.

Les crédits d'Etat déjà affectés dans le passé au bénéfice de cet axe s'élèvent à :

750 MF au VI^e Plan,
626 MF au VII^e Plan,
182 MF pour l'année 1981,
270 MF en 1982.

En 1983, il est prévu une dotation globale de 431 MF dont 270 MF en autorisations de programme de l'Etat (programme budgétaire + F.S.G.T. 1^{ère} tranche + projet F.S.G.T. 2^e tranche).

Les actions entreprises en faveur de la route Centre Europe- Atlantique dans le cadre des programmes cofinancés avec les Etablissements publics régionaux seront activement poursuivies à la faveur des ressources 1983 du Fonds spécial grands travaux et de la mise au point des nouveaux contrats de plan qui interviendront entre l'Etat et les régions concernées.

2) Les accords Etat – régions

Le ministère des transports mène depuis quelques années une politique d'actions concertées avec les régions dans le domaine des investissements sur routes nationales. Ces actions constituent, pour la plupart d'entre elles, la poursuite des programmes d'action prioritaire d'initiative régionale lancés pour le VII^e Plan ou concernent des régions en difficulté.

La répartition des crédits au titre des accords Etat – régions était la suivante en 1983 (y compris les deux tranches du Fonds spécial de grands travaux), en millions de francs :

REGIONS	prévu en 1983	dont budget après annulation
Nord – Pas de Calais	134,1	80,6
Picardie	22,8	9,6
Ile de France (A86)	226,9	156,6
Centre	64,4	32,9
Haute-Normandie	72,2	21,7
Basse-Normandie	35,4	14,3
Pays de la Loire	67,4	23,8
Poitou-Charentes	67,2	44,9
Aquitaine	28,2	28,2
Midi Pyrénées	30,3	30,3
Champagne Ardenne	53,8	17,5
Lorraine		
. Plan vosges	48,9	40,6
. Plan sidérurgique	36,3	36,2
. RN 4	68,4	25,4
Alsace	30,3	15,6
Franche Comté	25,8	18,0
Bourgogne	36,2	26,2
Rhône Alpes	114,9	52,6
Languedoc Roussillon	31,9	31,9
Provence – Alpes-Côte d'Azur	127,3	21,3
Total général	1 322,7	728,2

Il convient de noter que, si la décentralisation n'a pas modifié le domaine d'intervention des régions sur le réseau routier national, les principes de la planification du IX^e Plan réaffirment cependant l'importance de la politique contractuelle avec les collectivités territoriales et, en premier lieu, les régions.

Votre commission renouvelle le voeu que cette affirmation ne se traduise pas par un désengagement financier de l'Etat au détriment des régions.

D. LE PROGRAMME D'EQUIPEMENT ET D'EXPLOITATION

1) La sécurité routière

a) Evolution des accidents de la route

En 1982, le nombre des accidents s'est élevé à 230 000 (- 3,8 % par rapport à 1981) pour un accroissement de la circulation automobile de 3 %. Si le nombre des blessés a diminué dans la même proportion, le nombre de tués est resté excessif (12 409 contre 12 450 en 1981) ainsi que le nombre de blessés graves (79 000).

Les autoroutes demeurent quatre à cinq fois moins meurtrières que les routes nationales et départementales. Trois accidents sur quatre se produisent en milieu urbain et occasionnent plus des 2/3 des blessés ; en revanche, 2/3 des tués le sont hors agglomération. En 1983, le coût global des accidents corporels s'est élevé à 34 milliards de francs, ce qui justifie l'intensification de la politique suivie par les pouvoirs publics.

b) Bilan des mesures prises en faveur de la sécurité routière

Un comité interministériel du 13 juillet 1982 avait adopté l'objectif d'une réduction d'un tiers en cinq ans du nombre de tués sur les routes et avait pris les mesures suivantes.

● Dans le domaine de la mobilisation sociale contre les accidents de la route et de la prise en charge locale de l'action de sécurité routière :

- lancement du programme REAGIR qui permettra, à l'aide d'enquêtes techniques systématiques sur tous les accidents mortels ou très graves (environ 10 000 par an) de déterminer les causes réelles de ces accidents, de sensibiliser les acteurs locaux de la sécurité routière (fonctionnaires et élus) et de mettre au point, par l'accumulation des observations, des actions de prévention adaptées aux caractéristiques de la collectivité locale concernée ;

- lancement de programmes contractuels décentralisés de sécurité routière (dits « objectif - 10 % ») proposant aux départements et communes ou groupements de communes de plus de 50 000 habitants de s'engager avec l'Etat à réduire de 10 % en un an le nombre des accidents corporels relevés sur leur territoire.

- Dans le domaine de la formation des conducteurs :

- mise en place d'une large concertation entre les administrations, les professionnels de l'enseignement de la conduite et les associations de consommateurs, afin de mettre au point l'ossature d'un nouveau système d'éducation routière fondé sur les idées de continuité, de progressivité et de recyclage dans l'acquisition des connaissances à l'école, pour l'obtention du permis de conduire et dans les années qui suivent celles-ci ;

- principe de la création d'une école nationale de formation à la conduite automobile, dont la mise en place progressive permettra à terme la formation des inspecteurs et moniteurs de la conduite et l'innovation en matière de pédagogie routière ;

- intégration du Service national des Examens du Permis de Conduire (S.N.E.P.C.) dans l'administration d'Etat et mise sous la seule tutelle du ministère des transports de l'enseignement de la conduite, afin de conférer une plus grande efficacité à l'action de l'Etat dans ces deux domaines ;

- création de 40 postes supplémentaires d'inspecteurs du S.N.E.P.C. au budget de 1983.

Votre commission souhaiterait connaître les intentions du gouvernement concernant la *réforme du permis de conduire* , annoncée l'an dernier.

- Dans le domaine de la sécurité des motocyclistes et des véhicules lourds, suivi attentif des travaux des deux commissions nationales instituées à cet effet et définition d'un programme d'action multiforme dans ces deux secteurs.

- Dans le domaine des contrôles et des sanctions, lancement d'une réflexion devant aboutir à terme à un profond réexamen de ces champs d'intervention dans le sens d'une plus grande responsabilité des acteurs et d'une clarification des règles du jeu.

- Dans le domaine de la lutte contre l'alcool au volant, préparation d'un projet de loi visant à donner plus d'efficacité aux dispositions de la loi du 12 juillet 1978.

- En matière de communication sociale, un réexamen attentif du contenu et des méthodes d'information sera effectué débouchant sur une nouvelle stratégie faisant appel à la responsabilité des usagers.

Par ailleurs, le Conseil des Ministres vient d'adopter un projet de loi visant à renforcer la lutte contre l'alcoolisme au volant, qui est responsable chaque année de 5 000 accidents mortels de la route. Désormais, la conduite en état d'ivresse constituera un délit à partir d'un taux d'alcool pur dans le sang de 80 g par litre au lieu de 1,20 g. En outre, le dispositif de contrôle sera amélioré (nouveaux matériels à indications numériques incontestables).

Enfin, deux mesures nouvelles seront envisagées en 1984 : la relance d'un programme d'aménagement des points dangereux sur routes nationales et le développement d'une unité expérimentale de formation à la conduite automobile.

Votre commission souhaite connaître la position du gouvernement concernant l'éventuelle mise en place de contrôles techniques des véhicules.

2) La régulation du trafic

Les mesures prises pour améliorer la fluidité du trafic le sont soit à l'occasion des petites vacances, soit à l'occasion des vacances d'été.

Dans le premier cas, il s'agit surtout d'enquêtes menées auprès des automobilistes pour établir les prévisions de départ et formuler les conseils aux usagers par le canal de la presse (opération dite « heure H »).

Dans le second cas, en plus des enquêtes, une campagne d'information d'envergure s'appuyant notamment sur la diffusion d'une carte routière est mise en oeuvre (opération dite « Bison Futé »).

Enfin, des mesures touchant l'infrastructure sont mises en place tout au long de l'année.

Quatre opérations d'information « heure H » ont été conduites en 1982 et quatre au cours du premier semestre 1983. Pour la plupart de ces périodes, une enquête a été menée auprès d'environ 10 000 ménages motorisés afin de connaître leurs intentions de départs et de retours. Leur coût s'est élevé à 740 000 F. en 1982 et 387 000 F. pour le début de 1983.

En ce qui concerne l'opération « Bison Futé », les efforts ont porté en 1983 sur l'information des chefs d'entreprise pour obtenir un meilleur étalement des congés : 8 960 établissements ont été contactés représentant 3,6 millions de salariés.

Depuis 1976, année où est née l'opération, les encombrements des 15 jours de pointe de l'été sont passés de 2 millions à 1,4 millions d'heures perdues, en dépit d'un accroissement continu de trafic. Le budget de l'opération s'est élevé à 9 MF en 1983.

Enfin, pour ce qui concerne les équipements d'exploitation, l'effort a été réduit, tant sur les voies rapides urbaines qu'en rase campagne. Le tassement en volume du montant des crédits est dû à la contrainte de la régulation budgétaire.

C'est ainsi que les crédits destinés aux équipements dynamiques sur les voies rapides urbaines sont passés de 7,2 MF en 1982 à moins de 2 MF en 1983. Si les investissements pour les équipements de sécurité ont été relativement maintenus, ce sont ceux contribuant à la fluidité du trafic qui ont fait les frais de la rigueur budgétaire.

Quant aux crédits consacrés au réseau de rase campagne, ils sont passés de 31,8 MF à 24,61 MF (- 22,61 %) et ont vu leur objet réduit à l'amélioration du traitement des itinéraires bis et des délestages encore nécessaires, ainsi qu'à la mise en place de l'opération Palomar sur l'axe Saône Rhône.

3) Les mesures destinées à la réalisation d'économies d'énergie dans le secteur routier

En 1981, la consommation d'énergie s'est élevée à 184,3 milliers de t.e.p. dont 90,7 milliers de t.e.p. de produits pétroliers. Le secteur des transports a absorbé 36,2 milliers de t.e.p. et la consommation par le transport routier a atteint 26,6 milliers de t.e.p. constitués essentiellement par des produits pétroliers. En milieu urbain, la consommation de carburant représente environ 10 milliers de t.e.p. La construction et l'entretien des chaussées représentent environ 10 % de la consommation faite par les véhicules.

La Direction des Routes poursuit donc depuis plusieurs années des recherches pour mieux prendre en compte de la façon la plus exhaustive possible le facteur énergie dans le domaine routier et l'intégrer dans sa méthodologie d'évaluation des effets économiques des investissements routiers.

Elle invite surtout les services projeteurs à calculer pour chaque projet qu'ils présenteront, un bilan énergétique global construction-usage-entretien destiné à rationaliser les choix compte tenu du facteur énergétique.

Les études réalisées en 1983 montrent, par exemple, que la construction de déviations et rocadés urbains permet, en écartant le trafic de transit et en améliorant la circulation sur les voiries libérées, de réaliser des économies de l'ordre de 20 à 30 % de la consommation de carburant.

De même, les études d'évaluation des gains susceptibles de découler de la mise en oeuvre des systèmes de coordination des feux de circulation laissent présager un gain à terme de l'ordre de 300 000 t.e.p. par an pour l'ensemble des villes françaises ; une expérience est en cours dans la ville de Caen, en liaison avec l'Agence nationale pour la Maîtrise de l'Energie, en vue de définir les stratégies de régulation les mieux adaptées à l'objectif visé.

Enfin, les efforts d'amélioration des véhicules ont conduit à des gains sensibles : la consommation moyenne des voitures produites en France est passée, en cinq ans, de 8,17 à 6,9 litres aux 100 km. Les programmes de recherche se poursuivent (Viage pour les utilitaires, Vera et Eve pour les voitures particulières) et les constructeurs travaillent sur les projets Vesta et Eco 2000 qui doivent déboucher, à l'horizon 1990, sur des voitures consommant environ 3 litres aux 100 km.

II. LES VOIES NAVIGABLES

L'année 1983 a été marquée par la publication du rapport sur le transport fluvial remis au ministre des Transports et au ministre du Plan et de l'Aménagement du Territoire par M. Roger Grégoire, au nom de la Commission qu'il présidait depuis le 5 mars 1982.

Cette Commission était, en effet, chargée par le ministre des Transports d'établir un schéma directeur des voies navigables et de proposer les mesures propres à favoriser l'évolution de l'organisation professionnelle et commerciale du transport fluvial.

Constatant que la collectivité nationale ne tire pas pleinement parti de ce que le transport par eau pourrait lui apporter, en raison notamment des insuffisances du réseau et des faiblesses de l'organisation professionnelle et commerciale, la Commission Grégoire propose certaines priorités pour le réseau et met l'accent sur la nécessité impérieuse de l'entretien correct et de la restauration des voies existantes. Elle s'efforce de tracer un schéma directeur des voies navigables visant à construire « un véritable réseau à grand gabarit », assorti d'hypothèses financières pour le IXe Plan, ainsi qu'un schéma de développement du transport fluvial tendant à améliorer les structures commerciales.

Ce schéma propose une évaluation des moyens nécessaires pour restaurer le réseau qui a souffert du désengagement de l'Etat pour son entretien depuis 1962 : le seul rattrapage de la moitié du retard pris dans l'entretien du réseau existant nécessiterait 1,6 milliard de francs dont la moitié à engager dans les cinq ans. Ensuite, compte tenu de l'importance des investissements, la Commission Grégoire propose cinq scénarii allant plus ou moins loin dans l'amélioration des caractéristiques de certaines parties du réseau Freycinet et l'extension du réseau à grand gabarit, en indiquant les projets prioritaires : les liaisons Seine Nord, Seine Est et Méditerranée Rhin. Selon les cas de figure, le montant des investissements nécessaires varierait de 30 à 660 milliards de francs pour l'extension du réseau à grand gabarit : soit une addition totale de 2,5 à 7,5

milliards de francs à prévoir pour toute la durée du IXe Plan (et donc de 500 millions à 1,5 milliard de francs par an) pour se donner une chance de voir relier, dans une dizaine d'années, les trois grands bassins fluviaux français.

Ce schéma directeur a été adopté par le Conseil des Ministres du 1er juin 1983 et proposé aux régions au début de l'été, sans que le choix de l'hypothèse retenue par le gouvernement n'ait été rendu public. Le communiqué du Conseil des Ministres s'est contenté de faire référence à « une volonté de développement ». Les régions sont sollicitées pour se prononcer sur les priorités ultérieures des aménagements, notamment dans les liaisons interbassins. Leurs conclusions devraient permettre de réaliser la programmation du schéma directeur. Votre commission souhaite que l'objectif « Engager une première tranche d'extension du réseau à grand gabarit concernant l'aménagement des vallées », qui a été évoqué au cours des travaux préparatoires au IXe Plan, soit bien inscrit dans la seconde loi de Plan.

Or, en dépit de l'insistance du rapport Grégoire sur le besoin élevé de financement de la voie d'eau afin d'enrayer son déclin, et bien que l'année 1984 marque le début du IXe Plan, le gouvernement ne fait pas preuve d'un volontarisme remarquable en faveur du fluvial. Une enveloppe budgétaire de 408 millions de francs sera consacrée à la voie d'eau en 1984 auxquels s'ajouteront 150 millions de francs au titre du fonds spécial des grands travaux, soit 558 millions de francs au total. Or, cette somme constituait une hypothèse minimale pour la Commission Grégoire qui, de toute façon, s'avérait insuffisante pour relancer ce mode !

Dans ces conditions, il semble peu probable que notre pays puisse rattraper son retard sur ses voisins et, notamment l'Allemagne qui consacre à son réseau fluvial des sommes deux fois plus importantes que nous pour un réseau beaucoup moins long (4.000 km contre 7.000).

Votre Commission s'était félicitée de l'élaboration du schéma directeur des voies navigables, y voyant la marque d'un regain d'intérêt des pouvoirs publics pour la voie d'eau. Elle espère que l'espoir qu'a fait naître ce schéma de développement du transport fluvial chez les professionnels de la batellerie ne sera pas déçu au cours des années prochaines.

A. LES OPERATIONS D'EQUIPEMENT

Concernant l'équipement, le budget 1984 s'attache essentiellement à la poursuite des opérations engagées : achèvement du raccordement du port ouest de Dunkerque au réseau des voies navigables ; poursuite des travaux sur le canal du Rhône à Sète et sur les liaisons avec la Belgique ; engagement des travaux de la dérivation du port de Mâcon. Il prévoit également :

- l'engagement de l'aménagement de la liaison Compiègne- Soissons (déclaré prioritaire par la Commission Grégoire), par la construction d'un barrage ;

- le financement de la part de l'Etat dans les acquisitions foncières de Frouard-Dombasle. Les dotations budgétaires consacrées à ces investissements s'élèveront à 408,36 millions de francs en 1984 contre 381,51 millions de francs l'an dernier en autorisations de programme, soit une progression de 7 %. En crédits de paiement, on passe de 317 à 328,3 millions de francs, soit une progression de 3 % seulement.

1) La liaison mer du Nord-Méditerranée

Cette liaison faisait l'objet du programme d'action prioritaire n° 6 révisé lors de l'adaptation du VIIe Plan. Elle supposait que soient assurées :

- sur la Saône, la construction des ouvrages permettant d'achever en 1980 la canalisation à grand gabarit jusqu'à Saint Symphorien ;

- sur le Rhône, la participation de l'Etat à l'équipement des chutes du péage de Roussillon et de Vaugris ainsi que le raccordement à grand gabarit, du port de Fos dont les travaux devraient commencer en 1978 et être terminés en 1980 ;

- sur le Rhin la participation à l'équipement des chutes réalisées par l'Allemagne ;

- sur le canal Rhin-Rhône, la réalisation des acquisitions foncières sur l'ensemble du trajet à concurrence des 3/4 de l'emprise totale, ainsi que la construction des deux écluses à grand gabarit à Niffer, point de jonction avec le Rhin, et à Brunstatt.

Où en sont ces différentes réalisations ?

La Saône est actuellement au gabarit de 4.000 tonnes de Lyon à Chalon-sur-Saône, hormis le point noir de Mâcon, qui sera supprimé par la réalisation d'une dérivation dans la plaine de l'Ain. Le projet correspondant sera prochainement soumis aux enquêtes réglementaires.

Les crédits budgétaires consacrés jusqu'à maintenant à la *liaison Saône-Rhin* ont permis de poursuivre des études (P.O.S., enquêtes parcellaires, environnement), et de faire face aux acquisitions foncières d'opportunité.

Par ailleurs, les *travaux d'aménagement du Rhône* sont achevés depuis la mise en eau de la chute de Vaugris en avril 1980.

Enfin, la *liaison Rhône-Fos* a été mise en service au mois de mai 1983.

Le problème de l'avenir de la liaison Saône-Rhin doit être replacé dans le cadre de la réflexion menée sur le schéma directeur des voies navigables. Cette opération a en effet été soumise à l'examen de la Commission Grégoire. La Commission a retenu l'engagement au cours du IXe Plan des deux extrémités de cette liaison (Niffer-Mulhouse, Chalon-sur-Saône - Dôle) si l'une des quatre dernières hypothèses financières qu'elle a formulées se trouvait réalisée.

Le Gouvernement a approuvé, dans ses principes, le projet de schéma d'infrastructures à long terme des voies navigables. Il a décidé, avant l'approbation définitive de ce dernier, de le soumettre pour avis aux Conseils régionaux.

Les Conseils régionaux pourront préciser quelles opérations ils estiment prioritaires pour le IXe Plan, et quelles participations financières locales pourraient être envisagées pour en avancer la réalisation.

Le programme des travaux à réaliser au cours des prochaines années sera précisé à l'occasion de la mise au point de la deuxième loi de Plan dont le Parlement sera saisi prochainement.

● **Les crédits prévus pour 1984 :**

Pour l'exercice 1984, 54,4 millions de francs de crédits budgétaires sont inscrits au titre de la liaison mer du Nord- Méditerranée. Ces crédits se décomposent comme suit :

– 15 millions de francs pour des acquisitions foncières nécessaires à la liaison Saône-Rhin ;

– 24 millions de francs pour permettre l'engagement des travaux sur la Saône (dérivation du port de Mâcon) ;

– 16,4 millions de francs seront consacrés à l'aménagement du Rhin dans le cadre de la convention franco-allemande.

2) Les liaisons Seine-Nord et Seine-Est

Dans le cadre de l'élaboration du schéma directeur des voies navigables, la Commission Grégoire a examiné les projets de liaisons à grand gabarit Seine-Nord et Seine-Est.

Pour la liaison Seine-Nord, elle s'est prononcée pour la solution consistant à réaliser un canal neuf passant par Saint-Quentin.

Actuellement, un groupe de travail administratif met au point les dossiers pour les deux variantes (nouveau canal par Saint-Quentin - Aménagements du canal du Nord) en vue de la consultation des régions intéressées. A la suite de cette consultation, une décision sera prise quant au tracé.

Quant à la liaison Seine-Est, la Commission a considéré son amorce (entre Compiègne et Soissons) comme prioritaire et signalé la nécessité d'entreprendre les études détaillées de la liaison.

Le projet de schéma directeur va être soumis aux Conseils régionaux, après avoir été approuvé, dans ses principes, par le Gouvernement.

Le programme des travaux à effectuer dans les prochaines années sera précisé à l'occasion de la mise au point de la deuxième loi de Plan.

Le budget de 1984 prévoit 7 millions de francs pour les études de ces deux liaisons et 23 millions de francs pour l'engagement des travaux sur la section Compiègne-Soissons par la construction d'un barrage sur l'Aisne.

3) Les autres opérations d'équipement

a) les liaisons Nord-Belgique

Ces liaisons avaient fait l'objet du P.A.P.I.R. n° 31 lors du VIIe Plan.

En juillet 1982, une première liaison à 1.350 tonnes a été ouverte par le canal de Mons à Condé.

En 1983, la suppression de l'écluse de Rodignies va placer l'Escaut en classe III ; son ouverture à 1.350 tonnes est prévue pour 1984.

Sur la Deûle, les travaux se poursuivent et les acquisitions foncières sont prévues sur la Lys mitoyenne.

En 1984, 50 millions de francs sont prévus pour l'aménagement de ces liaisons.

b) l'aménagement de la petite Seine

La petite Seine en amont de Paris est actuellement au gabarit de 3.000 tonnes jusqu'à Bray.

La mise à grand gabarit de cette voie entre Bray et Nogent fait partie des projets qui ont été examinés par la Commission Grégoire au cours de l'élaboration du schéma directeur des voies navigables.

Il s'inscrit dans les opérations d'aménagement des vallées qui se situent au troisième rang de priorité, après l'entretien et la restauration du réseau existant.

Son inscription éventuelle au 9ème Plan sera examinée dans le cadre de la préparation de la deuxième loi de Plan.

Le budget de 1984 ne prévoit en tous cas aucun crédit pour cette opération.

c) le raccordement du port Ouest de Dunkerque

Cette opération de raccordement du port Ouest de Dunkerque au réseau fluvial a été lancée en 1982 et 75 millions de francs y avaient été consacrés. 20 millions de francs sont prévus pour 1984 à ce titre.

d) l'aménagement de la Meurthe de Frouard à Dombasle

L'aménagement de la Meurthe sur 23 km entre ces deux points, entraînera le déclassement du canal de la Marne au Rhin sur ce tronçon. Cette opération présenterait également des aspects d'aménagement urbain importants dans les environs de Nancy.

14 millions de francs sont prévus dans le budget 1984 à ce titre, en vue de réaliser les acquisitions foncières nécessaires. Le coût total de l'opération est estimé à 550 millions de francs.

e) le canal du Rhône à Sète

Enfin, 15 millions de francs sont prévus pour l'aménagement du canal du Rhône à Sète en voie à grand gabarit, contre 17 millions de francs en 1983, ce qui est peu important puisque le coût total de l'opération a été estimé, par la Commission Grégoire, à 660 millions de francs.

4) La poursuite de la remise en état et de la modernisation du réseau Freycinet

Depuis 1974 a été engagée une politique de restauration sélective du réseau de voies navigables à petit gabarit, notamment sur la partie active de ce réseau qui draine le trafic vers les voies à grand gabarit ou assure des liaisons. Ce réseau a bénéficié des crédits ci-après depuis 1978.

**EVOLUTION DES CREDITS
CONSACRES AU RESEAU FREYCINET**

En millions de francs courants	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984 estimation
Crédits budgétaires	83,6	73,9	86,9	93,7	122,9	91,6	160
Fonds de concours	23,1	16,7	11,8	33,2	30,6	47,6	40
TOTAL	106,7	90,6	97,7	126,9	153,5	153,2	230

En millions de francs constants	1978	1979	1980	1981	1982	1983 Provisoire	1984 estimation
Crédits budgétaires	83,6	66,5	67,8	65,7	76,9	60,9	103,1
Fonds de concours	23,1	15,0	9,3	23,3	19,1	27,4	21,7
TOTAL	106,7	81,5	77,1	89,0	96,0	88,3	124,8

Les principales opérations engagées sur le réseau à petit gabarit sont des travaux destinés à améliorer la sécurité, la restauration des itinéraires Moselle-Saône, Seine-Saône et Seine-Moselle, l'amélioration du canal du Rhône à Sète et du canal du midi et la modernisation des méthodes d'exploitation.

Les crédits destinés à la restauration et à la rénovation du réseau Freycinet s'élèveront à 160 millions de francs pour 1984, contre 91,6 millions de francs en 1983, ce qui traduit bien la volonté de privilégier l'équipement de ces voies navigables à petit gabarit.

B. LES CREDITS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

Les travaux d'entretien devaient constituer une des priorités du budget 1984, conformément aux conclusions du rapport Grégoire approuvées en Conseil des Ministres du 1er juin dernier.

Or, la dotation budgétaire consacrée à l'entretien s'élève à 101,77 millions de francs contre 96,24 millions de francs en 1983, soit une progression de 5,75 % seulement et donc une régression en francs constants. Cette évolution est d'autant plus regrettable que l'effort engagé avait permis une augmentation de 38,5 % depuis 1981.

La Commission Grégoire avait d'ailleurs estimé que compte tenu des besoins courants, ceux-ci devraient se situer à hauteur de 180 millions de francs par an (valeur janvier 1982), qui auraient permis d'assurer le minimum de travaux, sans pour autant combler le retard accumulé au cours des dernières années. C'est dire combien les crédits prévus pour 1984 sont insuffisants et ne permettront pas de réduire les incidents techniques et les ruptures d'ouvrages qui se sont multipliés depuis quelques années.

Quant à la ligne budgétaire « grosses réparations » créée en 1979, dont la dotation complète les crédits d'entretien et permet de réaliser les

gros travaux de réparations rendus nécessaires par les retards accumulés au niveau de l'entretien courant, son évolution est la suivante :

(en millions de francs courants)

1979	1980	1981	1982	1983	1984
20	14	36	40	50	50

Là encore, votre commission ne peut que regretter cette stagnation qui se traduira par une diminution des réparations pourtant indispensables à la sécurité.

C. L'EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL

1) La chute du trafic

En 1982, le transport fluvial a subi une chute de trafic de 8,6 %, passant de 83,5 à 76,409 millions de tonnes.

Pour les six premiers mois de 1983, la baisse n'est que de 3,3 %, ce qui semble traduire l'amorce d'un ralentissement de la chute en tonnages.

En tonnes-kilomètres, on observe pour le premier semestre 1983 un maintien des trafics à leur niveau de 1982 (4865 milliards de tonnes kilomètres).

2) Une évolution différenciée selon la nature du trafic

L'analyse du tableau ci-contre fait ressortir les enseignements suivants sur l'évolution du trafic fluvial :

– la *non diversification des produits transportés* :

Quatre types de produits (produits agricoles, combustibles minéraux solides, produits pétroliers, matériaux de constructions) conservent une part largement prépondérante à eux seuls 83 % des tonnes transportées et 78 % des tonnes kilomètres.

– une *évolution variable selon la nature des marchandises transportées* :

Les produits agricoles ont enregistré une baisse moyenne en tonnage (-8,6 %) et importante en tonnes kilomètres (-20,1 %) en 1982. Au vu des résultats du 1er semestre 1983, cette tendance s'inverse, davantage en tonnages (+ 8,7 %) qu'en tonnes kilomètres (+ 3,5 %) à la faveur d'un certain retard intervenu dans le déstockage des silos.

Les combustibles minéraux solides ont poursuivi leur régression, sensible surtout en tonnages, durant les années 1981 (-9 %) et 1982 (- 8,4 %). Pour 1983, les six premiers mois semblent révéler une nette reprise des trafics mais celle-ci, d'une part est calculée par rapport à la même période de l'année antérieure, particulièrement mauvaise ; d'autre part ne devrait pas se confirmer durant le second semestre compte tenu de la politique d'approvisionnement des centrales E.D.F.

TABLEAU 4
TRAFIC EXPRIME EN MILLIARDS DE TONNES-KILOMETRES

Groupe de marchandises transportées	1981		1982		1983	
	1 ^{er} semestre	Année pleine	1 ^{er} semestre	Année pleine	1 ^{er} semestre	Année pleine
0. Produits agricoles	1,070 (- 2,2 %)	2,077 (- 5,1 %)	0,774 (-27,6 %)	1,660 (- 20,1 %)	0,802 (+ 3,5 %)	
1. Denrées alimentaires et fourrages	0,405 (- 2,8 %)	0,828 (- 9,4 %)	0,372 (- 8,3 %)	0,771 (- 6,9 %)	0,320 (- 13,8 %)	
2. Combustibles minéraux solides	1,005 (- 0,6 %)	2,056 (- 1,4 %)	0,800 (- 20,3 %)	1 973 (- 4,0 %)	1 015 (+ 26,9 %)	
3. Produits pétroliers	0,856 (- 24,2 %)	1,736 (- 22,0 %)	0,897 (+ 4,8 %)	1,777 (+ 2,4 %)	0,889 (- 0,9 %)	
4. Minerais et déchets pour la métallurgie	0, 121 (- 1,9 %)	0,220 (- 12,7 %)	0,095 (- 21,7 %)	0,175 (- 20,6 %)	0,073 (- 23,0 %)	
5. Produits métallurgiques	0,292 (- 18,0 %)	0,546 (- 17,3 %)	0,283 (- 3,2 %)	0,494 (- 9,6 %)	0,225 (- 20,5 %)	
6. Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	1,368 (- 6,8 %)	2,758 (- 5,3 %)	1,217 (- 11,1 %)	2,509 (- 9,0 %)	1,120 (- 8,0 %)	
7. Engrais	0,232 (- 5,5 %)	0,456 (- 6,3 %)	0,240 (+ 3,4 %)	0,479 (+ 5,2 %)	0,255 (+ 6,1 %)	
8. Produits chimiques	0,169 (+ 2,3 %)	0,313 (- 3,2 %)	0,148 (- 12,5 %)	0,283 (- 9,8 %)	0,135 (- 8,6 %)	
9. Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	0,043 (- 19,3 %)	0,078 (- 24,6 %)	0,038 (- 11,5 %)	0,069 (- 11,2 %)	0,031 (-)	
TOTAUX	5,561 (- 8,3 %)	11,068 (- 8,9 %)	4,864 (- 12,5 %)	10,190 (- 7,9 %)	4,865 (-)	

Les produits pétroliers font apparaître une baisse de l'ordre de 20 % en tonnages et en tonnes kilomètres en 1981. En 1982, et au cours du premier semestre 1983, on enregistre une décélération en tonnages (-8,8 % puis -3,4 %) et une stabilisation des trafics en tonnes- kilomètres (+2,4 % puis -0,9 %).

Enfin, les matériaux de construction continuent leur régression régulière, de l'ordre de 8 à 9 % par an, en tonnage comme en tonnes-kilomètres, du fait de la baisse d'activité du secteur.

– une *diminution importante des transports de produits liés à la métallurgie* :

Bien que peu importants, de l'ordre de 6 à 7 % des tonnes transportées et des tonnes-kilomètres, les minerais, déchets pour la métallurgie et produits métallurgiques enregistrent une régression de l'ordre de 20 % entre le premier semestre de 1983 et celui de 1982 ; régression qui s'ajoute à celle, sensible, des années antérieures.

3) Le trafic par type de réseau

Le tableau ci-après indique les densités de trafic par classe de voies navigables.

UNITES : MILLIONS DE TONNES KILOMETRE (TK)

DENSITE : MILLIONS DE TONNES DE T KM/KM

Classes de voies navigables	1981			1982		
	Km lignes principales	T. Km	Densité de trafic	Km lignes principales	T. km	Densité du trafic
0 moins de 250 T	1 683	24	14	1 683	21	12
I 250/339 T	3 743	1 555	415	3 743	1 373	367
II 400/649 T	228	124	545	228	102	447
III 650/999 T	394	594	1 507	394	554	1 406
IV 1000/1499 T	70	77	1 103	70	83	1 186
V 1500/2999 T	259	450	1 736	259	413	1 595
VI 3000 T et plus	1 654	8 244	4 984	1 654	7 644	4 622
Toutes voies	8 031	11 068	1 378	8 031	10 190	1 269

4) La participation du transport fluvial aux échanges extérieurs

En 1987, la voie d'eau a assuré 4 % de nos importations (10,3 millions de tonnes) et 14 % de nos exportations (17,5 millions de tonnes).

5) Les perspectives du trafic fluvial

Elles sont fortement dépendantes de celles des principaux produits transportés par la voie d'eau.

L'évolution du trafic fluvial de produits énergétiques est pour une part importante liée à la politique d'approvisionnement des centrales électriques ; en ce qui concerne les charbons, les perspectives faites par E.D.F. conduisent pratiquement à un arrêt des transports de charbons effectués par le transport fluvial.

Si le trafic de matériaux de construction a subi depuis 1970 une baisse du fait de la réduction des chantiers routiers, et du rapprochement des chantiers de construction de logements des lieux de production, il pourrait s'accroître avec le développement des extractions marines.

Le transport de céréales devrait maintenir sa croissance, et la voie d'eau devra montrer sa capacité à participer à ce développement.

D'une façon générale, les perspectives pour l'ensemble des transports lourds sont plutôt celles d'une stabilisation de la demande que d'une régression.

Dans d'autres secteurs, comme les denrées alimentaires, les engrais, les conteneurs et les masses indivisibles, un potentiel de trafic existe pour la voie d'eau.

D. LA SITUATION DES PROFESSIONNELS DE LA BATELLERIE

1) Les effectifs

Le transport public de marchandises est assuré sur les voies d'eau par trois catégories d'entreprises : la batellerie artisanale, les armements désignés sous le nom de « petites flottes » et les armements industriels.

La batellerie artisanale regroupe environ 2800 entreprises exploitant 3400 bateaux ; elle compte 2647 artisans.

Les petites flottes représentent environ une quarantaine d'entreprises exploitant 350 bateaux et emploient 576 personnes.

Enfin, la flotte industrielle comprend trois grands armements exploitant 400 bateaux et emploient 3150 salariés dont 2800 navigants.

2) Les mesures économiques et sociales

En 1983, la principale mesure sociale prise en faveur des artisans bateliers concerne les attentes à l'affrètement : 16 millions de francs y ont été consacrés contre 14,15 millions de francs en 1982.

Une indemnité pour cause de crues est en cours d'étude et sera versée prochainement aux bateliers concernés.

D'autres mesures économiques sont prévues en faveur des professionnels du secteur :

- 1,5 million de francs sont réservés au titre de l'aide à la côle vétuste instituée en 1974 en vue de favoriser le déchirage des bateaux vétustes ;

- 3 millions de francs de subventions de l'Etat sont accordés pour les opérations d'investissement consenties par les bateliers afin de moderniser leur matériel ;

- 5 millions de francs d'avance ont été accordés aux artisans bateliers pour leur permettre de développer leur activité commerciale : il s'agit de la constitution d'un fonds de roulement qui leur faisait défaut et qui a été préconisée par la Commission Grégoire ;

- 4,1 millions de francs d'aide seront accordés aux bateliers s'engageant à acquérir un matériel neuf d'un tonnage de 750 tonnes apte à naviguer sur le canal du Nord. Cette aide s'inscrivait dans le cadre d'un programme de construction de matériel neuf initié et aidé par la région Nord-Pas-de-Calais ;

– 17 millions de francs sont accordés à l'armement rhénan français ;

– enfin, 0,5 millions de francs sont destinés aux dépenses consacrées à l'amélioration des structures de la batellerie : aide à la formation professionnelle, financement d'études destinées à améliorer les performances techniques des bateaux etc...

Pour 1984, l'Etat consacrera 35,9 MF à l'exploitation réglementée des voies navigables, ce qui est satisfaisant.

3) La réforme de la réglementation du transport fluvial et l'amélioration des structures de la profession

Les orientations tracées en 1979 en vue d'une réforme de la réglementation du transport fluvial n'ont guère connu d'applications concrètes au cours des années suivantes. C'est ainsi que la réglementation de l'affrètement (définition des contrats, tour de rôle, tarification) et celle du contingentement (même si celle-ci a été quelque peu allégée par l'arrêté du 29 janvier 1980) souffrent encore de lourdeur et de rigidité.

Aussi, la loi d'orientation des transports extérieurs en date du 30 décembre 1982 a-t-elle institué la Chambre nationale de la Batellerie artisanale (C.N.B.A.) qui regroupera environ 2800 entreprises, soit 3400 bateaux et dont l'un des principaux rôles sera de proposer à l'Administration et d'étudier avec elle les réformes que les professionnels souhaitent voir aboutir.

Elle jouera auprès d'eux le rôle d'une chambre des métiers.

En outre, la Commission Grégoire a consacré une partie très importante de ses travaux à l'examen d'une nouvelle organisation commerciale de la batellerie artisanale et des conséquences de cette organisation sur la réglementation du tour de rôle et les relations entre les diverses catégories d'entreprises du transport par eau.

Traitant de l'organisation commerciale de la flotte artisanale, le rapport Grégoire montre que la C.N.B.A. ne peut à elle seule assurer cette organisation puisque ses attributions seront essentiellement d'ordre réglementaire et social à l'exclusion des missions commerciales. L'organisation commerciale de la batellerie artisanale nécessite donc la création d'un organisme collectif agissant pour l'ensemble des entreprises qui affrètent au tour de rôle : l'Entreprise Artisanale de Transport par eau (E.A.T.E.) dont le rapport précise les missions.

Ainsi, l'E.A.T.E. n'a pas pour vocation de devenir le service commercial exclusif du tour de rôle mais d'offrir à tous ses utilisateurs, qu'ils soient chargeurs ou auxiliaires de transport, un service plus complet, une plus grande souplesse d'utilisation et une meilleure fiabilité du tour de rôle.

L'E.A.T.E. a pour seconde fonction d'organiser les mouvements de l'ensemble de la flotte travaillant au tour de rôle. Cette fonction n'est pas liée à l'exécution d'un contrat précis mais à celle de l'ensemble des contrats sur lesquels intervient l'E.A.T.E. et au-delà à l'amélioration de la productivité de l'ensemble de la flotte. Pour remplir cette fonction, l'E.A.T.E. disposera d'un fonds de régulation qui lui permettra d'afficher en bourse des mesures incitatives telles que primes de déplacement ou d'attente sur fret, etc. Enfin, ses relations avec la C.N.B.A. lui permettront de proposer à celle-ci des améliorations de la réglementation du tour de rôle, susceptibles d'améliorer son efficacité et de mieux satisfaire les besoins des chargeurs.

L'E.A.T.E. devrait être constituée sous forme d'un groupement d'intérêt économique regroupant toutes les entreprises de transport fluvial travaillant au tour de rôle. Des négociations sont actuellement en cours entre les pouvoirs publics et la profession pour mettre en place un tel organisme.

Le rapport évoque ensuite la réglementation du tour de rôle et des bureaux d'affrètement et la maîtrise des conditions de concurrence à l'intérieur des transports fluviaux et avec les autres modes de transport.

Le rapport Grégoire insiste enfin sur la nécessité d'accentuer le caractère industriel et commercial de l'office national de la navigation en décloisonnant l'action des services extérieurs de l'administration.

Ainsi, avec la création de la Chambre nationale de la batellerie artisanale, les artisans vont prendre en charge leur sort. Compte tenu de la rapidité avec laquelle les effectifs de la profession ont diminué (2700 en 1980 contre 22000 en 1962), ceux qui restent doivent saisir cette chance. Leur succès dans la réorganisation de leur profession pourrait bien déterminer la hauteur de l'engagement des pouvoirs publics au cours des prochaines années. Votre commission approuve ces orientations et souhaite que leur approbation en Conseil des Ministres ne reste pas une déclaration de bonnes intentions. L'application à l'artisanat batelier du statut coopératif adopté par le Parlement en juillet dernier, de

même que la dotation importante consacrée à l'amélioration des structures de la batellerie pour 1984 (55,7 MF), semble marquer la volonté du gouvernement d'offrir des chances réelles à la profession. Votre commission souhaite que les pouvoirs publics poursuivent dans cette voie en intégrant les propositions du rapport Grégoire dans la seconde loi de IXe Plan qui sera soumise au Parlement à la fin de l'année 1983.



Les conclusions du rapporteur pour avis tendant à proposer le rejet des dispositions budgétaires relatives aux routes et voies navigables inscrites dans le projet de loi de finances pour 1984, ont été adoptées par la majorité de la commission, les commissaires socialistes et communistes ayant, pour leur part, voté contre ces conclusions.