

N° 76

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 novembre 2004

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 2005, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XIII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Georges GRUILLOT,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Émorine, *président* ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Hérisson, *vice-présidents* ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Christian Gaudin, Jean Pépin, Bruno Sido, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean Besson, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biver, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffét, Yves Coquelle, Roland Courteau, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Mme Michelle Demessine, MM. Marcel Deneux, Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, André Ferrand, Alain Fouché, François Gerbaud, Alain Gérard, Charles Ginésy, Georges Ginoux, Adrien Giraud, Mme Adeline Gousseau, MM. Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Mmes Sandrine Hurel, Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Paul Natali, Ladislas Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (12^{ème} législ.) : 1800, 1863 à 1868 et T.A. 345

Sénat : 73 et 74 (annexe n° 16) (2004-2005)

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
CHAPITRE I^{ER} - LE CONTEXTE DU PROJET DE BUDGET	7
I. L'ACTUALITÉ DES ROUTES ET DES VOIES NAVIGABLES DURANT L'ANNÉE ÉCOULÉE	7
A. LE CIADT DE DÉCEMBRE 2003.....	7
B. LA MISE EN PLACE DE L'AFITF.....	9
II. LE SECTEUR ROUTIER EN 2003	9
A. L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL.....	9
1. <i>Opérations sur le réseau autoroutier</i>	9
2. <i>Opérations sur le réseau routier national</i>	11
B. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.....	12
1. <i>Les statistiques pour 2003 et 2004</i>	12
2. <i>L'action des pouvoirs publics en matière de sécurité routière</i>	13
III. LE SECTEUR FLUVIAL EN 2003	16
A. L'ACTIVITÉ DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE.....	16
1. <i>Le budget de VNF</i>	16
2. <i>Les moyens humains</i>	16
3. <i>L'activité de VNF</i>	17
a) La gestion du transport par voies navigables.....	17
(1) <i>L'aide au transport fluvial</i>	17
(2) <i>Le développement du tourisme fluvial</i>	18
b) <i>L'exploitation, l'entretien et le développement du réseau</i>	19
B. BILAN DU TRANSPORT FLUVIAL.....	21
C. L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX	22

CHAPITRE II - L'EXAMEN DES CRÉDITS	23
I. LES CRÉDITS CONSACRÉS AU SECTEUR DES ROUTES	23
A. LES CRÉDITS DESTINÉS AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL.....	23
B. LES CRÉDITS D'ENTRETIEN ET DE RÉHABILITATION DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL.....	28
C. LES CRÉDITS AFFECTÉS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE ET À L'EXPLOITATION DE LA ROUTE.....	31
II. LES CRÉDITS DESTINÉS AUX VOIES NAVIGABLES	36

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget des routes et voies navigables pour 2005 est marqué par **deux innovations**.

La première est la création, annoncée lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003, de **l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF)**, à travers laquelle l'Etat participera au financement de nouvelles infrastructures grâce à l'affectation de recettes spécifiques (dividendes des sociétés d'autoroutes et redevances domaniales notamment). La mise en place de l'AFITF conduit à débudgétiser un certain nombre de dépenses, expliquant la diminution de certaines dotations destinées au développement du réseau routier national d'une part, à l'établissement Voies navigables de France d'autre part, habituellement examinées dans le cadre de cet avis budgétaire.

L'autre nouveauté est la conduite d'**expérimentations dans le cadre de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF)** du 1^{er} août 2001. A partir de l'an prochain, les crédits destinés aux routes devraient être répartis entre deux programmes de la future mission « transports » : le programme « *réseau routier national* » et le programme « *sécurité routière* », divisés chacun en un certain nombre d'actions. Quant aux crédits destinés aux voies navigables, ils devraient figurer dans deux actions du programme « *transports terrestres et maritimes* ». Les expérimentations dont il est ici question concernent ces différents programmes et sont, pour certaines d'entre elles, limitées aux crédits destinés à des régions déterminées (« *sécurité routière* » dans les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, « *réseau routier national* » en Nord-Pas-de-Calais et Pays-de-la-Loire). Donnant lieu à des diminutions de crédits aux chapitres structurant traditionnellement le budget des routes et voies navigables, **ces expérimentations en perturbent quelque peu la lecture** et rendent difficiles les comparaisons avec l'année dernière.

Compte tenu de ces évolutions, les **crédits affectés au développement des infrastructures routières** sont en augmentation (+21,4 %) en autorisations de programme, confirmant ainsi les ambitions affichées lors du CIADT de décembre 2003. Les crédits d'**entretien et de réhabilitation du réseau** sont également en hausse de 10,5%, à 674 millions d'euros. Comme l'année dernière, l'accent est mis, dans ce domaine, sur la sécurisation des tunnels routiers et sur les aménagements de sécurité, ce dont nous ne pouvons que nous féliciter. Enfin, les crédits affectés à la **sécurité routière et à l'exploitation de la route** progressent de 14 % en autorisations de programme et de 4 % en crédits de paiement, accompagnant ainsi la priorité donnée par le Gouvernement à la **lutte contre l'insécurité routière**. Cet avis évoquera, à cet égard, les **résultats particulièrement encourageants** de la politique conduite, avec un développement consacré au bilan des contrôles radars automatisés.

S'agissant, par ailleurs, des crédits destinés aux **voies navigables**, ils subissent une **baisse sensible (-22,5 %) en autorisations de programme** qui, malgré une progression en crédits de paiement, **apparaît préoccupante**.

En marge de la présentation de ces crédits, à l'adoption desquels la commission des affaires économiques a donné un avis favorable, votre rapporteur pour avis se fera l'écho en séance publique des préoccupations exprimées par ses collègues lors de l'examen en commission, concernant les **retards dans l'application du volet routier des contrats de plan Etat-régions (2000-2006)** et les **conditions du transfert** de plusieurs milliers de kilomètres de **routes nationales aux départements**.

Il évoquera également les **graves difficultés** que rencontrent actuellement les **entreprises françaises de transport routier en raison de l'augmentation du prix du gazole**, dans un contexte marqué par l'intensification de la concurrence à l'échelle européenne. Cette situation appelle de manière urgente des mesures d'harmonisation fiscale et sociale entre les Etats membres pour réduire de trop grandes divergences dans les conditions de concurrence.

CHAPITRE I^{ER}

LE CONTEXTE DU PROJET DE BUDGET

I. L'ACTUALITÉ DES ROUTES ET DES VOIES NAVIGABLES DURANT L'ANNÉE ÉCOULÉE

A. LE CIADT DE DÉCEMBRE 2003

Après la publication de plusieurs rapports sur le sujet, dont ceux de nos collègues Henri de Richemont sur le cabotage maritime, François Gerbaud et Hubert Haenel sur le fret ferroviaire, et la tenue, au printemps 2003, d'un grand débat sur l'avenir des infrastructures de transport, le Gouvernement a rendu publiques ses décisions lors du **comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003**.

A cette occasion, il a d'abord défini **les objectifs** que devrait concilier une **politique de transports renouvelée** :

– **permettre le développement économique**, en tenant compte des perspectives de croissance de la demande de transport pour les vingt prochaines années (+40 % pour les marchandises et +60 % pour les voyageurs d'ici 2020) ;

– **garantir l'attractivité des territoires**, par une politique ambitieuse d'équipement ;

– **prendre en compte les enjeux environnementaux**, conformément à l'idée de **développement durable**, notamment par le renforcement de l'efficacité des réseaux existants, par un rééquilibrage entre les différents modes de transport, par la poursuite de la lutte contre l'insécurité routière et par la conduite d'actions contre le bruit.

Pour le **secteur routier**, il a établi les priorités suivantes :

– **assurer la fluidité des grands axes de transit nord-sud** (Benelux-Paris-Bordeaux-Espagne, d'une part, Allemagne-Lyon-Italie-Espagne, d'autre part), ce qui implique de renforcer certains axes autoroutiers existants tels que l'A32 (Nancy-Luxembourg), l'A63(Bordeaux-Bayonne) et la vallée du Rhône, et d'aménager plusieurs axes alternatifs comme la liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique ou l'A51 (Grenoble-Sisteron) ;

– achever les **grandes liaisons autoroutières est-ouest**, en complétant plusieurs itinéraires tels que Nantes-Tours-Orléans-Langres ou encore Bordeaux-Clermont-Ferrand-Lyon ;

– faciliter la **circulation de transit autour des grandes agglomérations**. Pour la région Ile-de-France, il s’agira, par exemple, d’achever la Francilienne et d’améliorer le raccordement à celle-ci de l’autoroute A16 ;

– enfin, améliorer la **desserte des territoires enclavés**, par l’aménagement de liaisons interrégionales.

Dans le **domaine fluvial**, l’action du Gouvernement devrait d’abord viser la **modernisation du réseau magistral** (c’est-à-dire la partie du réseau fluvial utilisée pour le transport de marchandises) selon des priorités qui seront définies dans un **contrat d’objectifs et de moyens** entre l’Etat et **Voies navigables de France**.

En ce qui concerne le **développement de l’infrastructure fluviale**, **deux projets** ont été retenus comme prioritaires :

– la construction de **l’écluse fluviale de Port 2000**, qui vise à faciliter l’accès du transport fluvial au **port du Havre** et à renforcer le caractère multimodal de celui-ci. Sa mise en service est programmée pour 2007 ;

– l’aménagement du **canal Seine-Nord-Europe**, en vue de relier les bassins de la Seine et de l’Oise au bassin du Nord et au réseau fluvial d’Europe du Nord. Sa réalisation est envisagée à l’horizon 2020, les études devant avoir été conduites d’ici mars 2006. En outre, ce projet a été inscrit sur la liste des projets prioritaires du réseau trans-européen de transport (RTE-T), ce qui permettra une participation de l’Union européenne au financement des travaux.

Se félicitant de ces avancées, **votre rapporteur pour avis regrette pourtant que le projet de liaison Rhin-Rhône**, qui aurait permis de relier l’axe Rhône-Méditerranée au réseau fluvial de l’Europe du Nord, **n’ait pas été retenu lors du CIADT**.

Afin d’offrir aux acteurs concernés une bonne visibilité des infrastructures de transport à moyen/long terme, le Gouvernement a décidé, par ailleurs, de rendre publiques, à l’occasion de ce comité interministériel, les **cartes matérialisant les choix arrêtés en matière d’infrastructures de transport à l’horizon de 25 ans**.

Enfin, une grande décision du CIADT a été l’annonce de la mise en place d’une **Agence pour le financement des infrastructures de transport**. Votre rapporteur pour avis **salue cette initiative du Gouvernement qui répond à une demande maintes fois exprimée par les sénateurs**, en particulier au

moment du débat parlementaire de 2003 et qui permettra, dans une certaine mesure, de **garantir un financement autonome aux grands projets d'infrastructures** dans le domaine des transports.

B. LA MISE EN PLACE DE L'AFITF

Selon les informations recueillies par votre rapporteur pour avis, **l'Agence pour le financement des infrastructures de transport de France (AFITF)** devrait être créée tout prochainement par décret sous la forme d'un **établissement public**.

La **vocation de cette agence sera exclusivement financière** : elle aura pour mission d'apporter la participation de l'Etat au financement des projets d'infrastructures, indépendamment des contributions versées par celui-ci dans le cadre des contrats de plan Etat-régions ou de programmes parallèles. Ses interventions prendront la forme de subventions d'investissement ou d'avances remboursables.

L'AFITF sera alimentée par les **dividendes des sociétés d'autoroutes**, par le produit de la **redevance domaniale** payée par ces sociétés concessionnaires, ainsi que par une **dotations en capital de l'Etat**. Selon le ministère en charge de l'équipement, ces trois ressources devraient représenter en 2005 respectivement 280, 155 et 200 millions d'euros, soit un **budget total de 635 millions d'euros**. Pour la période 2004-2012, son niveau de ressources pourrait atteindre 7,5 milliards d'euros, ce qui permettrait à l'Etat de participer au financement, à hauteur d'un tiers du coût total, d'un programme de travaux de l'ordre de 22,5 milliards d'euros.

Une **grande partie des financements de l'AFITF devrait être affectée aux projets ferroviaires**. Pour 2005, seuls 187 millions d'euros en crédits de paiement devraient ainsi revenir aux infrastructures routières, contre 448 millions d'euros aux infrastructures terrestres et maritimes.

II. LE SECTEUR ROUTIER EN 2003

A. L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

1. Opérations sur le réseau autoroutier

Au 1^{er} janvier 2004, le réseau autoroutier français comportait **10.383 kilomètres de voies**, dont 7.400 kilomètres concédés et 2.543 kilomètres non concédés.

● **Le réseau autoroutier non concédé**

En 2003, **66 kilomètres** de sections autoroutières non concédées ont été mis en service (contre 76,1 kilomètres en 2002), pour un **coût total de 430,3 millions d'euros**. Les opérations concernées sont présentées dans le tableau ci-dessous.

MISES EN SERVICE SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER NON CONCÉDÉ EN 2003

Région	Dépt	Axe	Opération	Coût (en M€)	Longueur (en km)
Basse-Normandie	14	A 13	Déviation à deux fois deux voies de Bayeux	123	20,30
Basse-Normandie	50	A 84	Section Avranches - Villedieu	63	12,00
Bourgogne	58	A 77	Aménagement entre Cosne et Pouilly (section Pouilly Nord-Maltaverne)	14,34	3,20
Centre	37	A 85	Liaison Angers-Tours, section Langeais-Tours	160	18,60
Champagne-Ardenne	8	A 34	Section Faissault - Bertoncourt	65	10,50
Midi-Pyrénées	31	A 614	Mise à deux fois trois voies de la rocade de Toulouse (secteur Empalot-Rangeuil)	5	1,50
Total				430,34	66,10

Source : ministère de l'équipement

Au premier semestre 2004, **113 millions d'euros** ont été affectés à la réalisation de sections autoroutières sur le réseau non concédé. La liste des sections mises en service depuis le début de l'année 2004 grâce à ces crédits n'a pas été communiquée à votre rapporteur pour avis.

● Le réseau autoroutier concédé

La longueur totale des portions d'autoroutes concédées mises en service en 2003 s'élève à **117 kilomètres**. Les opérations concernées sont les suivantes :

SECTIONS D'AUTOROUTES CONCÉDÉES MISES EN SERVICES EN 2003

Axe	Section	Longueur (en km)	Société gestionnaire	Date de mise en service
A 89	St-Germain-les-Vergnes - Tulle-est	21	ASF	21 février 2003
A 87	Mortagne - Les Essarts	37	ASF	19 juin 2003
A 432	Pusignan - St-Laurent-de-Mure	12	SAPRR	20 juin 2003
A 20	Cahors-nord-Cahors-sud	25	ASF	26 juin 2003
A 85	Villefranche-St-Romain	22	Cofiroute	décembre 2003

Source : ministère de l'équipement

Au **premier semestre 2004** a été mise en service la **section Périgueux-est-Thenon** (34 kilomètres), ce qui porte à 164 kilomètres la longueur totale de **l'autoroute A 89** mise en service.

D'ici la fin de l'année 2004, trois autres mises en service devraient, en outre, intervenir :

– sur l'A 645, la **bretelle du Val d'Aran** (5 kilomètres), qui facilitera l'accès à l'Espagne par les Pyrénées centrales ;

– sur la partie ouest de l'A 89, la **section Mussidan-Périgueux** (34 kilomètres), qui constitue la dernière section entre Bordeaux et Thenon ;

– sur le **viaduc de Millau**, confié à la société EIFFAGE, qui constituera une section de l'A 75 reliant Clermont-Ferrand à Béziers et permettra le contournement de la ville de Millau.

2. Opérations sur le réseau routier national

En 2003, les opérations réalisées sur le réseau routier national ont représenté un coût de :

– **384,96 millions d'euros** pour **l'entretien** des dépendances et de l'équipement, pour l'entretien préventif et curatif des chaussées renforcées et pour l'entretien du réseau non renforcé ;

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

B. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1. Les statistiques pour 2003 et 2004

● Pour l'année 2003, les statistiques fournies à votre rapporteur pour avis par le ministère en charge de l'équipement permettent de parler de **résultats très encourageants**, qui sont le fruit de la politique volontariste conduite par le Gouvernement dans le domaine de la sécurité routière, selon les vœux du Président de la République.

Ainsi, on a dénombré 90.220 **accidents corporels**, contre 105.470 l'année précédente, soit une **diminution de 14,5 %**.

Le nombre de **blessés** (115.929) est également en **recul de près de 16 %** par rapport à 2002.

Enfin, le nombre de **tués** (7.242) enregistre une baisse sensible (-20,9 %), par rapport à celle constatée l'année précédente (-6,2 %).

Selon les précisions fournies par le ministère de l'équipement, les baisses les plus notoires du nombre de tués en 2003 par rapport à 2002 concernent la rase campagne (-21,6 %), les routes nationales (-27 %), les piétons (-27,7 %) et la classe d'âge des 25-44 ans, **les plus mauvais résultats étant relevés pour les cyclomotoristes (+1,6 %) et les usagers de véhicules utilitaires (+1,4 %)**.

RÉSULTATS SUR LA PÉRIODE 2001-2003

	2001	2002	2003	2003/2002
Nombre d'accidents corporels	116 745	105 470	90 220	-14,5 %
Nombre de décès	7 720	7 242	5 731	-20,9 %
Nombre de blessés	153 945	137 839	115 929	-15,9 %

Source : ministère de l'équipement

En 2003, la **gravité des accidents**, qui mesure le nombre de morts pour 100 accidents corporels, recule de 0,55 point par rapport à l'année précédente, même si son **niveau reste relativement élevé (6,35)**

● Pendant les **six premiers mois de l'année 2004**, la tendance à la baisse se poursuit, avec une diminution de 8,4 % pour le nombre d'accidents corporels, de 13,4 % pour le nombre de tués et de 9,2 % pour le nombre de blessés, par rapport aux six premiers mois de l'année 2003.

● S'agissant de **l'implication des poids lourds dans les accidents de la route**, sur laquelle votre rapporteur pour avis avait souhaité apporter un éclairage l'année dernière, elle est quasiment stable à **5 % des accidents corporels** (contre 5,1 % en 2002).

Les poids lourds, rappelons-le, ne représentent en 2003 que 2 % du parc total des quatre roues et 6 % du nombre de kilomètres parcourus sur le réseau routier français.

Ils sont pourtant **impliqués dans 12,4 % des accidents mortels** (13 % en 2002). En outre, la **gravité des accidents impliquant des poids lourds** (nombre de tués pour 100 accidents corporels) **reste beaucoup plus importante** que la gravité des accidents sans poids lourds (**16,1 %** contre 5,8 %), même s'il faut relever une diminution par rapport à 2003 (17,6 %). Cette gravité demeure particulièrement préoccupante en rase campagne puisqu'elle atteint 20,6 % contre 13 % pour les accidents sans poids lourds.

IMPLICATION DES POIDS LOURDS DANS LES ACCIDENTS DE LA ROUTE EN 2003

	Milieu urbain	Rase campagne	Total 2003
Nombre d'accidents corporels	60 188	30 032	90 220
Nombre d'accidents corporels avec poids lourds	1 535	2 937	4 472
% d'accidents avec poids lourds / total des accidents	2,6	9,8	5
Nombre de tués dans l'ensemble des accidents	1 577	4 154	5 731
Nombre de tués dans les accidents avec poids lourds	114	606	720
% de tués dans les accidents avec poids lourds/total des tués	7,2	14,6	12,6
Gravité des accidents	2,62	13,8	6,35
Gravité des accidents sans poids lourds	2,5	13,1	5,8
Gravité des accidents avec poids lourds	7,4	20,6	16,1

Source : ministère de l'équipement

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

Depuis le dernier trimestre de l'année 2003 et durant l'année 2004, plusieurs mesures ont été prises en vue de concrétiser les priorités du programme pluriannuel de lutte contre la sécurité routière, lancé par le comité interministériel du 18 décembre 2002.

- La **publication de certains textes** mérite d'être relevée.

Ainsi, un décret¹ du 11 décembre 2003 rend **obligatoire l'immatriculation des cyclomoteurs** mis en circulation à compter du

¹ Décret n° 2003-1186 du 11 décembre 2003 relatif à l'immatriculation des cyclomoteurs ainsi qu'aux coupons détachables de carte grise

1^{er} juillet 2004, les cyclomoteurs déjà en circulation devant, quant à eux, se soumettre à cette obligation au plus tard le 30 juin 2009.

La loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité rend passible du tribunal correctionnel le fait de conduire sans être titulaire du permis de conduire ou sans avoir souscrit d'assurance, ainsi que l'usurpation de plaques d'immatriculation.

Un décret¹ du 1^{er} juin 2004 vise à **permettre l'extension du contrôle automatique des infractions** au code de la route à celles pour lesquelles il n'existe pas d'appareils homologués, comme c'est actuellement le cas pour le franchissement des feux de signalisation, la circulation dans les couloirs réservés à certaines catégories d'usagers ou encore le non-respect des distances de sécurité.

Il convient, en outre, de saluer d'autres initiatives, comme la **réforme de l'épreuve théorique du permis de conduire** dans le sens d'une meilleure sensibilisation à la nécessité d'un « partage de la route », l'allongement à 35 minutes de l'épreuve pratique du permis de conduire de la catégorie B, le lancement d'une campagne de **promotion des éthylotests** ainsi que la mise en place de « **l'éducation routière tout au long de la vie** », dans le cadre de laquelle est rendue obligatoire l'obtention par les jeunes d'une attestation scolaire de sécurité routière.

Enfin, le 1^{er} mars 2004 est entré en vigueur le **permis probatoire**, conformément à la loi du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière. Rappelons que selon ce dispositif, le permis est affecté de six points au moment de son obtention et ce n'est qu'à l'issue d'une période de trois ans sans infraction susceptible d'entraîner un retrait de points que le nombre maximal de douze points est attribué.

● **Deux comités interministériels de la sécurité routière (CISR)** se sont, par ailleurs, tenus au cours de l'année 2004.

Celui du **13 janvier 2004** a dressé un bilan des mesures prises depuis 2002 et a défini des perspectives pour l'avenir, en privilégiant deux axes pour la prévention :

- les **jeunes**, compte tenu de leur surreprésentation dans les accidents ;
- le **risque routier en entreprise**, puisque plus de 60 % des accidents du travail mortels sont des accidents de la circulation.

Le comité interministériel du **7 juillet 2004** a, quant à lui, pris d'autres mesures, telles que :

- l'exigence d'un **taux d'alcoolémie égal à zéro pour les conducteurs de transports collectifs** de personnes ;

¹ Décret n°2004-472 du 1^{er} juin 2004 relatif aux équipements de constatation des infractions au code de la route

- la conduite d'**actions de partenariat** au niveau local autour des tables rondes « *alcool, lieux festifs et sécurité routière* » et « *deux roues motorisées et sécurité routière* » ;
- la **modernisation du fichier national des accidents de la route** ;
- le lancement d'une expérimentation sur l'**utilisation de jour des feux de croisement** ;
- la publication d'une **cartographie de l'accidentologie routière**.

● Enfin, votre rapporteur pour avis souhaite consacrer un développement particulier au **dispositif de radars automatiques**.

Décidé lors du CISR du 18 décembre 2002, le déploiement du dispositif de contrôle automatisé des excès de vitesse, dit « système de contrôle sanction automatisé », a été lancé en 2003 et s'est poursuivi en 2004. **550 radars automatiques devraient être en place à la fin de l'année et l'installation de 450 autres est programmée pour 2005**. 30 % des appareils ont vocation à rester mobiles, c'est-à-dire embarqués dans des véhicules de police ou de gendarmerie.

Les **sites retenus** pour l'installation de radars l'ont été en raison de leur caractère accidentogène, du constat des vitesses excessives qui y sont habituellement relevées et de la difficulté d'y effectuer des contrôles humains.

A cet égard, le choix a été fait de privilégier la **transparence à l'égard des usagers**. La carte de l'implantation des radars a ainsi été rendue publique et fait l'objet de mises à jour régulières sur le site internet des deux ministères compétents. En outre, la présence de ces appareils est annoncée sur le réseau routier par des panneaux de signalisation.

Quel bilan peut-on dresser à ce jour de ce dispositif ? D'un point de vue quantitatif, environ 750.000 contraventions avaient été adressées fin septembre 2004 et 540.000 payées, représentant une recette de près de 50 millions d'euros.

Sur le plan qualitatif, on observe que la très grande majorité (90 %) des infractions constatées correspond à un excès de vitesse compris entre 0 et 20 kilomètres/heure, alors que les excès de vitesse supérieurs à 50 kilomètres/heure ont tendance à diminuer.

Enfin, les radars auraient permis une forte **baisse du nombre d'accidents**. Au premier trimestre 2004, ils ont, en effet, été divisés par 2,5 par rapport au même trimestre de 2003 et de 2002.

Pour l'avenir, les améliorations envisagées concernent la reconnaissance des plaques étrangères et la prise en compte des poids lourds. En outre, des expérimentations devraient être conduites en vue d'une **extension de ce type de dispositif de contrôle à d'autres infractions** telles que celles liées au non-respect des feux rouges, des distances de sécurité ou encore des voies réservées à certains usagers (bus).

III. LE SECTEUR FLUVIAL EN 2003

A. L'ACTIVITÉ DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

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

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

1. Le budget de VNF

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

- d'une **taxe hydraulique** payée par les personnes prélevant ou rejetant de l'eau dans le réseau (81,2 millions d'euros en 2003) ;
- de **redevances domaniales** (15,6 millions d'euros en 2003) ;
- des **péages** payés par la plupart des bateaux circulant sur le réseau, qu'ils transportent des marchandises ou des passagers (10,2 millions d'euros en 2003) ;
- ainsi que des **subventions versées par les collectivités territoriales et l'Union européenne** (40,3 millions d'euros en 2003).

Le produit de la taxe hydraulique, des redevances domaniales, des péages, certaines subventions de collectivités locales ainsi que les produits financiers issus du placement de la trésorerie (2,9 millions d'euros en 2003) constituent des **recettes de fonctionnement pour un montant total de 120,8 millions d'euros en 2003**. Elles permettent de couvrir les dépenses de fonctionnement de VNF et de dégager une **capacité d'autofinancement** qui s'est élevée en 2003 à **31 millions d'euros**.

Cette dernière, jointe à la subvention d'investissement de l'Etat et à celles des autres collectivités publiques (collectivités territoriales, Union européenne) a permis d'atteindre un montant de recettes d'investissement de 106 millions d'euros en 2003.

2. Les moyens humains

Au mois de janvier 2004, le nombre total de salariés de VNF, tous types de contrats de travail confondus, s'élevait à 356, dont 136 étaient affectés au

siège de l'établissement à Béthune, 194 dans les services extérieurs, 25 mis à la disposition du ministère de l'équipement et un à la disposition de la Chambre nationale de la batellerie artisanale.

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

3. L'activité de VNF

a) La gestion du transport par voies navigables

(1) L'aide au transport fluvial

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

● **Encourager la demande de transport fluvial**

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

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

En 2003, **onze nouvelles conventions d'aide à l'embranchement fluvial ont été conclues**, grâce à une aide de VNF de 2,1 millions d'euros et un montant global d'investissements égal à 12,5 millions d'euros. Ces conventions devraient générer un trafic nouveau de 2,7 millions de tonnes par an et 348 millions de tonnes-kilomètres par an.

Par ailleurs, **neuf embranchements fluviaux ont été mis en service en 2003**, sur la base de conventions signées en 2000, 2002 et 2003. L'aide de VNF a été de 2 millions d'euros et l'investissement des entreprises de 10,3 millions d'euros. Dans ce cadre, leurs engagements ont porté sur un trafic fluvial de 1,8 million de tonnes par an et 145 millions de tonnes-kilomètres par an.

Les investissements réalisés en 2003 dans le cadre des embranchements fluviaux

Durant l'année 2003 ont été réalisés :

- trois investissements sur le bassin de la Seine, dont deux au profit de céréaliers et un au profit d'un carrier ;
- deux investissements sur le bassin du Nord, à Harnes et à Lestrem ;
- un investissement sur le bassin Rhône-Saône (récupération des déblais de chantier) au profit de la société Quai du Bâtiment ;
- deux investissements sur la Moselle pour le transport d'agrégats ;
- enfin, un investissement sur le Rhin en vue de la mise en service d'une centrale à béton.

● Améliorer l'offre de transport fluvial

Après les plans économiques et sociaux mis en oeuvre dans les années 1980 et 1990 et le contrat de modernisation signé en 1999, l'Etat et VNF ont mis en oeuvre en 2001, 2002 et 2003 un **plan d'aide à la modernisation du transport fluvial**.

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

Depuis 2001, plus de 521 dossiers ont été déposés à ce titre, pour un montant d'aides de près de 5,4 millions d'euros.

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

Un nouveau plan d'aide, destiné à couvrir la période 2004-2007, **a été approuvé en septembre 2004 par la Commission européenne**. Il vise à conforter le développement du transport fluvial à un moment où le trafic connaît un réel essor, et à contribuer à un rééquilibrage entre les différents modes de transport, conformément aux objectifs des politiques de transport européenne et nationale. Il sera doté de **15 millions d'euros**, dont 5 millions apportés par l'Etat, le reste étant financé essentiellement par VNF.

(2) Le développement du tourisme fluvial

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

A cet effet, l'établissement public a mis en place, en 2001, un **réseau d'observation du tourisme fluvial** constitué d'une cellule nationale et de 18 cellules régionales ou interrégionales.

Le réseau doit produire des **outils d'aide à la décision** permettant aux gestionnaires de l'infrastructure et aux collectivités locales de définir des politiques de développement touristique pertinentes et aux professionnels de préparer des actions de promotion ou de communication. Au-delà de la

production de données statistiques, ce réseau a vocation à être un **lieu de concertation et de dialogue** entre les acteurs du tourisme fluvial.

Le secteur du tourisme fluvial

Selon des estimations réalisées en 2001, le chiffre d'affaire de ce secteur serait de 225 millions d'euros, dont 181 millions d'euros pour l'activité des compagnies de bateaux à passagers et 44 millions d'euros pour le secteur de la location de coches à plaisance.

En 2003, le secteur des compagnies de bateaux à passagers se composait de 226 entreprises exploitant 382 bateaux et transportent 8,5 millions de personnes chaque année. Il employait 2.600 personnes.

En ce qui concerne le secteur de la location de coches de plaisance, la flotte reste stable, avec environ 2.000 bateaux, bien qu'un phénomène de concentration se dessine. Il compte 400 emplois permanents et 450 emplois saisonniers.

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

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

● **Les crédits d'entretien-exploitation du réseau**

En 2003, ces crédits se sont élevés à **46,5 millions d'euros**, en nette progression (+16,8 %) par rapport à l'année précédente.

La moitié de cette enveloppe (**22,72 millions d'euros**, soit 48,8 %) est utilisée pour attribuer des **dotations déconcentrées aux différents services de navigation**, pour l'exploitation des ouvrages et les travaux d'entretien courant. En 2003, la répartition s'est faite de la manière suivante :

RÉPARTITION DES DOTATIONS PAR RÉGION EN 2003

	Montant (en M€)	Part (%)
Bourgogne + Centre	2,15	9,5 %
Midi Toulousain	1,54	6,8 %
Languedoc-Roussillon	0,24	1,05 %
Alsace-Lorraine	8,06	35,5 %
Rhône-Saône	1,74	7,5 %
Nord-Pas-de-Calais	2,93	12,9 %
Nantes	0,1	0,44 %
Bassin de la Seine	5,96	26,2 %
TOTAL	22,72	100 %

Source : ministère de l'équipement

Le reste de l'enveloppe (23,8 millions d'euros en 2003) sert à financer **certaines opérations d'entretien**, telles que les dragages.

Au total, dans l'enveloppe de crédits destinés à l'entretien et à l'exploitation, environ **25 millions d'euros** ont été consacrés au **réseau à petit gabarit**, c'est-à-dire aux voies navigables qui ne sont pas d'intérêt majeur pour le transport des marchandises.

En 2004, le montant des crédits d'entretien et d'exploitation du réseau s'est élevé à **43,1 millions d'euros**. La répartition entre les deux types de dépenses d'entretien devrait être : 22,1 millions pour les dotations déconcentrées et 21 millions pour les grosses opérations d'entretien.

● La restauration et le développement du réseau

En 2003, les **investissements réalisés sur le réseau** ont représenté **131,7 millions d'euros**, ce montant se répartissant entre :

– **90,2 millions d'euros** pour la **restauration du réseau**, dont 0,3 million au titre du contrat de plan 1994-1999 et 41 millions dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 et du programme interrégional relatif au « Territoire Saône-Rhin » ;

– **28,5 millions d'euros** pour les **opérations de développement du réseau**, dont 1 million d'euros au titre du contrat de plan 1994-1999, 24,6 millions d'euros au titre des contrats de plan 2000-2006, 0,2 million d'euros pour la réhabilitation du canal de Roubaix, 0,1 million d'euros pour les études relatives à la liaison Seine-Nord et 2,6 millions d'euros pour l'aménagement du polder d'Erstein ;

– **1,6 million d'euros** pour les **études générales** et **6,6 millions d'euros** pour les opérations « environnement » et « développement économique de la voie d'eau » ;

– **4,8 millions d'euros** pour l'acquisition des matériels et engins utilisés à l'entretien du réseau.

DÉPENSES D'INVESTISSEMENT ET DE RESTAURATION DU RÉSEAU EN 2003

	Montant (en M€)	Part (%)
Développement du réseau	28,5	21,6 %
Restauration du réseau	90,2	68,5 %
Etudes générales	1,6	1,21 %
Développement économique et environnement	6,6	5 %
Matériel d'exploitation	4,8	3,6 %
TOTAL	131,7	100 %

Source : ministère de l'équipement

Dans cette enveloppe, les dépenses spécifiquement destinées au **réseau à petit gabarit** en 2003 ont représenté 61,1 millions d'euros, dont 60,8 millions au titre de la restauration des voies et 0,3 million au titre du développement.

**Utilisation des crédits de restauration et de développement
pour le réseau à petit gabarit en 2003**

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

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

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

Les autres opérations de restauration sur les voies à petit gabarit en 2003 ont, pour l'essentiel, concerné :

- la partie canalisée de la Lys (restauration de digues) ;
- l'Yonne (restauration du barrage de la Gravière) ;
- le canal de Saint-Quentin (restauration du tunnel de Riqueval et automatisation des écluses de Tergnier à Chauny) ;
- le canal de l'Est (modernisation de diverses écluses, recalibrage du lit mineur de la Meuse) ;
- le canal de la Marne à la Saône (tunnel de Condes) ;
- le canal de la Marne au Rhin (remplacement de câbles) ;
- les canaux de Bourgogne, du Nivernais, du Centre et latéral à la Loire (fiabilisation des voies dans le cadre de programmes cofinancés) ;
- le canal de Briare (restauration du pont-canal) ;
- le canal des deux mers (divers travaux de restauration de la voie et des ouvrages au titre des contrats de plan avec l'Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon).

B. BILAN DU TRANSPORT FLUVIAL

Comme l'ensemble des transports terrestres, le **transport fluvial enregistre en 2003 un recul de 0,7 % en terme de prestations fournies** (exprimées en tonnes-kilomètres) et de **3,7 % en terme de volume** (exprimé en tonnes).

Ces performances moyennes sont imputables à une baisse de l'activité au troisième trimestre **en raison de la sécheresse** qui a entraîné des restrictions de navigation sur les bassins de l'Est et du Nord.

Ces conditions météorologiques exceptionnelles ont particulièrement affecté les trafics internationaux (-5,6 % en 2003), s'ajoutant à une conjoncture économique défavorable, notamment en Allemagne, et à la fermeture du site de Métaleurop dans le bassin du Nord.

En revanche, les trafics intérieurs ont poursuivi leur progression (+3 %), grâce à la **croissance du transport de colis lourds, de véhicules et surtout de conteneurs** (+25 %).

S'agissant des marchandises transportées, l'année 2003 est, effet, marquée par la forte augmentation (+85 millions de tonnes-kilomètres, soit +25 %) du transport de **ces marchandises à plus haute valeur ajoutée**.

La filière des **engrais et de la chimie** est également en croissance (+11,1 %), confortant une évolution constatée sur le moyen terme (+5 % en moyenne annuelle depuis dix ans).

Le **secteur céréalier** enregistre toujours un trafic soutenu (+4 %) malgré un fléchissement au deuxième semestre.

Le secteur des **matériaux de construction** subit partout un recul (-7 %) en raison d'une conjoncture difficile, sauf dans le bassin du Rhône.

Alors qu'il était en progression l'année précédente, le **transport de charbon** connaît également une diminution, liée à la moindre consommation des centrales thermiques. Cette tendance devrait se poursuivre en 2004, compte tenu de la fermeture programmée des principaux sites sur la Seine et sur l'Oise.

C. L'ACTIVITÉ DES PORTS FLUVIAUX

En 2003, le **trafic fluvial** (chargements + déchargements) **de l'ensemble des ports français a globalement diminué**, malgré l'augmentation sensible (163 en 2003 contre 153 l'année précédente) du nombre de quais dépassant 100.000 tonnes.

L'activité fluviale du **port autonome de Paris (PAP)** a diminué de 3 %, pour s'établir à 19,3 millions de tonnes, principalement en raison de la baisse des transbordements concernant les matériaux de construction. Le chiffre d'affaires du port autonome de Paris a pourtant progressé de 1,4 % en 2003, pour atteindre 58,2 millions d'euros, grâce à la politique de diversification des trafics, notamment en direction du transport de conteneurs.

Les **ports du Rhin** enregistrent une forte baisse de leur activité (-11 %), leur trafic s'établissant à 13,1 millions de tonnes. La sécheresse a, en effet, fortement pénalisé l'activité fluviale du réseau de l'est de la France en 2003. Le port de Strasbourg enregistre ainsi une baisse de 11,9 % de son activité. Il convient toutefois de noter la progression du transport combiné dans les ports français du Rhin (+9,9 %).

A l'inverse, l'activité fluviale des **ports de la façade maritime** est en croissance, grâce à l'augmentation du trafic de conteneurs pour le port du Havre et grâce aux acheminements de céréales pour le port autonome de Rouen.

Les volumes transportés sont également en hausse dans les **ports du Rhône et de la Saône** (+14,3 %) et, dans une moindre mesure, dans les **ports du réseau Nord** (+1,3 %).

CHAPITRE II

L'EXAMEN DES CRÉDITS

I. LES CRÉDITS CONSACRÉS AU SECTEUR DES ROUTES

A. LES CRÉDITS DESTINÉS AU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

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

L'enjeu est important puisque le **réseau routier national**, d'une longueur égale à 38.000 kilomètres (dont 30.000 kilomètres de réseau non concédé), **assure 40 % de la circulation routière**.

Pour le ministère en charge de l'équipement et des transports, le développement du réseau routier national poursuit **quatre objectifs principaux** :

- la réalisation de grands itinéraires nord-sud et est-ouest assurant le bon écoulement du trafic routier national et international, ainsi que l'ancrage du territoire dans l'espace européen ;
- le développement des liaisons transfrontalières ;
- la réalisation de contournements urbains destinés à détourner le trafic de transit ;
- une desserte plus équilibrée du territoire.

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

Pour 2005, ces crédits enregistrent une **baisse significative de 272,2 millions d'euros en autorisations de programme (-34 %)** et de **373,7 millions d'euros en crédits de paiement (-53 %)**, ces deux enveloppes s'établissant respectivement à **536 et 332,7 millions d'euros**.

Cependant, cette diminution devrait en partie être compensée par les fonds que **l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)** consacrera aux infrastructures routières soit, selon les informations communiquées par les services compétents du ministère des transports, **445 millions d'euros en autorisations de programme et 187 millions d'euros en moyens de paiement**.

En conséquence, **les crédits** destinés au développement des infrastructures routières devraient **augmenter de 21,4% en autorisations de programmes** (à hauteur de 981 millions d'euros) **et diminuer de 26,4% en crédits de paiement** (à hauteur de 519,7 millions d'euros).

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

Nature des crédits	Autorisations de programme				Dépenses ordinaires et crédits de paiement			
	Montant en LFI pour 2004 (en M€)	Montant en PLF pour 2005 (en M€)	Evolution (en M€)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2004 (en M€)	Montant en PLF pour 2005 (en M€)	Evolution (en M€)	Evolution (en %)
Crédits d'études	5	8	+3	+60%	9,27	10,56	+1,29	+13,9%
Crédits d'investissement	803,2	528	-275,2	-34,3%	697,1	322,1	-375	-53,8%
TOTAL	808,2	536	272,2	-33,7%	706,4	332,7	373,7	-52,9%
Subventions prévisionnelles de l'AFITF	-	445	+ 445	-	-	187	+187	-
TOTAL y compris AFITF	808,2	981	+172,8	+21,4 %	706,4	519,7	-186,7	-26,4 %

Source : PLF pour 2005

● **Les crédits d'études**

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

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

Ces crédits, inscrits à la ligne 37-46/30, sont **quasiment stables** à hauteur de **4,76 millions d'euros pour 2005 (-0,2 %)**.

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

Pour 2005, les crédits de cette ligne **progressent** à hauteur de 8 millions d'euros en **autorisations de programme (+60 %)**, mais aussi, après une diminution l'an passé, en **crédits de paiement (+29 %)**, ceux-ci passant de 4,5 à 5,8 millions d'euros.

Au total, les crédits d'études prévus dans le cadre du développement du réseau national sont en augmentation de 3 millions d'euros en autorisations de programme et de 1,3 million d'euros en moyens de paiement (dépenses ordinaires et crédits de paiement), **ce dont il convient de se féliciter.**

CRÉDITS D'ÉTUDES

Ligne budgétaire	Nature des crédits	Autorisations de programme				Dépenses ordinaires et crédits de paiement			
		Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
37-46/30	SETRA-CETU et moyens de fonctionnement divers	-	-	-	-	4,77	4,76	- 0,01	- 0,2%
53-47/20	Etudes économiques et techniques dans le domaine routier national	5	8	+3	+60 %	4,5	5,8	+1,3	+28,9%
TOTAL		5	8	+3	+60%	9,27	10,56	+1,29	+13,9%

Source : PLF pour 2005

● Les crédits d'investissement

Les crédits d'investissement consacrés au développement du réseau routier national **enregistrent une baisse de 275,2 millions d'euros en autorisations de programme** et de **375 millions d'euros en crédits de paiement**, ces deux enveloppes s'élevant respectivement à **528** et à **322,1 millions d'euros**.

Cette baisse s'explique par la diminution des crédits en faveur des investissements sur le réseau national (lignes 53-47/30 et 53-47/60), qui servent notamment à financer la **participation de l'Etat au volet routier des contrats de plan Etat-régions**. Ces crédits **diminuent de 285,4 millions d'euros** en autorisations de programme et de **368,7 millions d'euros** en crédits de paiements, pour s'établir respectivement à **471,6 millions d'euros** en autorisations de programme et à **288,6 millions d'euros** en crédits de paiement.

Le Gouvernement explique que cette diminution sera compensée à compter de 2005 par la prise en charge par l'AFITF du financement de ces programmes routiers nationaux.

Les dotations destinées à des **opérations liées à l'aménagement du réseau routier national** sont, en revanche, en **hausse**. Les crédits de la **ligne 63-44/50**, qui permettent la participation de l'Etat à des travaux sur la voirie nationale en zone urbaine dont il ne détient pas la maîtrise d'ouvrage, augmentent de près de 82 % en autorisations de programme, pour atteindre un montant qui reste toutefois modeste (16 millions d'euros) au regard des sommes mises en jeu dans les lignes précédemment examinées. Il en est de même s'agissant des crédits de la **ligne 63-44/70** (+24,4 % en autorisations de programme), qui financent le même type de participation à des travaux sur la voirie nationale interurbaine, pour un montant de 16,8 millions d'euros.

Les crédits inscrits à la **ligne 63-44/80**, qui financent des opérations routières déconcentrées en zone interurbaine, sont quasiment reconduits à hauteur de 23,6 millions d'euros en autorisations de programme et diminuent de 9,4 millions d'euros, à hauteur de 10,2 millions d'euros, en crédits de paiement, alors que, comme l'année dernière, aucune dotation de cette nature n'est prévue pour les opérations déconcentrées en zone urbaine (**ligne 63-44/60**).

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

S'agissant des priorités affichées par le Gouvernement pour 2005, il convient de citer :

- la poursuite des grands programmes **de l'A 75 et de la route nationale RN 7**, ainsi que le lancement de la nouvelle section de l'A 75 (Pézenas-A9) ;
- le démarrage du **deuxième tube du tunnel de Toulon** ;
- la poursuite des travaux **de la route « Centre-Europe-Atlantique »** dans la Creuse ;
- la signature des contrats de concession des **autoroutes A 19** (Artenay-Courtenay) et **A 41** (Annecy-Genève), pour un montant d'autorisations de programme de 275 millions d'euros ;
- la poursuite de l'aménagement en route express à deux fois deux voies de la RN 202 bis dans les Alpes-Maritimes, de la liaison Nantes-Poitiers-Limoges, de la RN 88 entre Lyon et Toulouse, de l'autoroute A88 entre Caen, Falaise et Sées et de la RN 19 entre Langres, Belfort et la Suisse ;
- la mise aux normes de l'autoroute A 34 entre Reims et la frontière belge ;
- et la mise en service de **plusieurs sections de routes sur le réseau non concédé**, telles que la déviation de Lodève sur l'A 75, dans le prolongement du viaduc de Millau.

CRÉDITS D'INVESTISSEMENT

Ligne budgétaire	Nature des crédits	Autorisations de programme				Crédits de paiement			
		Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en M€)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
53-47/30	Investissements sur le réseau routier national	690,6	433,1	-257,5	-37,3 %	600,4	245,1	-355,3	-59,2%
53-47/60	Investissements sur le réseau routier national d'Ile-de-France	66,4	38,5	-27,9	-42 %	56,9	43,5	-13,4	-23,5 %
63-43/50	Opérations liées à l'aménagement du réseau routier national	8,8	16	+7,2	+81,8 %	9,3	11,4	+2,1	+22,6 %
63-44/70	Opérations liées à l'aménagement du réseau routier national	13,5	16,8	+3,3	+24,4 %	10,9	11,9	+1	+9,2 %
63-44/80	Autres opérations routières (déconcentrées)	23,9	23,6	-0,3,	-1,2 %	19,6	10,2	-9,4	-47,9 %
63-44/90	Subventions pour la construction d'autoroutes concedées	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL		803,2	528	-275,2	-34,3%	697,1	322,1	-375	-53,8%

Source : PLF pour 2005

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

Représentant à **périmètre constant** une enveloppe de 557,64 millions d'euros pour 2005, contre 610,1 millions d'euros l'année dernière, **ces crédits subissent une baisse** de près de 52,5 millions d'euros (-8,6 %), après une légère progression (+1,3%) en 2004.

Cependant, il convient de tenir compte de la création d'une ligne budgétaire 59-01, dotée de 116,5 millions d'euros, destinée à permettre une **expérimentation du programme « réseau routier national » dans les régions Nord Pas-de-Calais et Pays de la Loire**, dans le cadre de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF) du 1^{er} août 2001.

On peut alors constater une **augmentation de crédits de 64 millions d'euros par rapport à l'année précédente** (+10,5 %), l'enveloppe totale des crédits destinés à l'entretien et à la réhabilitation du réseau s'établissant à **674,1 millions d'euros**.

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

Nature des crédits	Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
Dépenses ordinaires	196,4	166,54	-29,9	-15,2 %
Dépenses en capital (crédits de paiement)	413,7	391,1	-22,6	-5,5 %
Expérimentation programme « réseau routier national »	-	116,5	+116,5	-
TOTAL	610,1	674,1	+64	+10,5%

Source : PLF pour 2005

● Une partie de ces crédits constitue des dépenses ordinaires (166,54 millions d'euros) destinées :

– à financer l'entretien courant du réseau routier national, les parcs et la viabilité hivernale pour un montant de 163,1 millions d'euros (ligne 35-42/10), en baisse de 15,3 millions d'euros par rapport à l'année dernière ;

Il convient toutefois de noter que cette diminution est compensée par l'inscription de crédits pour un même montant à deux nouvelles lignes budgétaires destinées à réaliser des expérimentations de programmes dans le cadre de la loi organique relative aux lois de finances du 1^{er} août 2001 :

. la ligne 59-01/10, qui vise à permettre l'expérimentation de l'action « *entretien et exploitation* » du programme « *réseau national routier* » dans les régions Nord Pas-de-Calais et Pays de la Loire ;

. la ligne 59-02/40, qui est destinée à expérimenter l'action « *gestion du trafic et information des usagers* » du programme « *sécurité routière* » dans le Nord Pas-de-Calais et en Picardie.

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

– à verser des **subventions aux collectivités territoriales** (ligne 44-20/40) en vue de financer les éventuels travaux de remise à niveau de la voirie nationale déclassée à leur profit. Seulement 3,1 millions d’euros sont prévus pour 2005 à cet effet, contre 14,6 millions d’euros l’année dernière, soit une diminution de 82,5 %. Cette baisse s’explique notamment par le fait que la participation de l’Etat au financement de l’entretien de la voirie de Paris, jusqu’à présent incluse dans cette dotation, est intégrée, à compter de 2005, dans la dotation globale de décentralisation (DGD) inscrite au budget du ministère de l’intérieur.

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

Ligne budgétaire	Nature des crédits	Montant en LF pour 2004 (en millions d’euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d’euros)	Evolution (en millions d’euros)	Evolution (en %)
35-42/10	Entretien courant du réseau routier national, moyens des parcs et viabilité hivernale	178,4	163,1	-15,3	-8,6 %
37-46/50	Centre national des ponts de secours – moyens de fonctionnement	0,34	0,34	-	-
44-20/40	Subventions intéressant la gestion de la voirie nationale	17,7	3,1	-14,6	-82,5 %
TOTAL	Crédits de fonctionnement	196,44	166,54	-29,9	-15,2 %

Source : PLF pour 2005

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

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

Il s’agit de prévenir la déformation des chaussées par des interventions régulières en vue, notamment, d’assurer leur maintien hors gel. Cette mission est dotée de **197,4 millions d’euros en autorisations de programme, en baisse** de 25 millions d’euros par rapport à l’année dernière, et de **169,1 millions d’euros en crédits de paiement, également en baisse** de 33 millions d’euros par rapport à l’année dernière.

Là encore, cette réduction s’explique en grande partie (à hauteur de 25,1 millions d’euros en autorisations de programme et de 25,1 millions d’euros en crédits de paiements) par la nécessité de **financer une expérimentation** dans le cadre de la LOLF, en abondant la nouvelle ligne budgétaire 59-01/10 (action « *entretien et exploitation* » du programme « *réseau routier national* » dans les régions Nord Pas-de-Calais et Pays de la Loire).

– à **l'action des parcs, des centres d'entretien et d'exploitation et du service de la viabilité hivernale** (ligne 53-46/30), dont les moyens sont reconduits à 6,4 millions d'euros en autorisations de programme et augmentés à 7,4 millions d'euros (+15,6%) en crédits de paiement ;

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

Les crédits qui leur sont destinés sont **en hausse** de 3,7 millions d'euros, à hauteur de **93,3 millions d'euros, en autorisations de programme**, et reconduits à hauteur de 91,8 millions d'euros en crédits de paiement.

Ils serviront à poursuivre les travaux de réparation les plus urgents mis en évidence par les campagnes d'évaluation des ouvrages d'art, pour un montant de 61 millions d'euros.

Comme l'année dernière, une partie de cette enveloppe (32,4 millions d'euros contre 28,6 millions d'euros pour 2004) devrait, en outre, être consacrée à la réalisation d'**aménagement de sécurité des tunnels**, conformément à un programme pluriannuel de travaux (abris, galeries d'évacuation, dispositifs de détection et de ventilation...) défini à la suite de l'incendie dans le tunnel du Mont Blanc ;

– à la **réhabilitation et au renforcement des chaussées** (ligne 53-46/50) ;

Il s'agit de restaurer des chaussées présentant de graves défauts structurels. Les dotations destinées à cette action sont reconduites à hauteur de 66 millions d'euros en autorisations de programme et légèrement augmentées à hauteur de 67,7 millions d'euros en crédits de paiement ;

– enfin, aux **aménagements de sécurité** : aménagement des carrefours et virages dangereux, réduction des obstacles latéraux ou encore diminution de la dangerosité des glissières (ligne 53-46/60).

Les crédits prévus à cette fin augmentent de 6 millions d'euros en autorisations de programme et de 7,7 millions d'euros en crédits de paiement, **confortant l'effort manifesté l'année dernière par le Gouvernement dans ce domaine**. Les dotations s'établissent respectivement à 43,8 et à 55,1 millions d'euros.

Cette augmentation devrait permettre de lancer la **démarche « Sécurité des Usagers pour le Réseau existant » (SURE)**, pour un montant de 6 millions d'euros. Il s'agit d'identifier les itinéraires sur lesquels l'accidentologie est anormalement élevée, de comprendre les dysfonctionnements en cause et de mettre en oeuvre les actions susceptibles d'y remédier.

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

Ligne budgétaire	Nature des crédits	Autorisations de programme				Dépenses ordinaires et crédits de paiement			
		Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution en %
53-46/10	Gros entretien préventif et grosses réparations des chaussées	222,5	197,4	-25,1	-11,3 %	202,2	169,1	-33,1	-16,4 %
53-46/20	Gros entretien préventif et grosses réparations des chaussées (opérations déconcentrées)	-	-	-	-	-	-	-	-
53-46/30	Parcs, centres d'entretien et d'exploitation du réseau, viabilité hivernale et radiotéléphonie	6,4	6,4	-	-	6,4	7,4	+1	+15,6 %
53-46/40	Renforcement des ouvrages d'art	89,6	93,3	+3,7	+4,1%	91,8	91,8	-	-
53-46/50	Réhabilitation et renforcement des chaussées	66	66	-	-	65,9	67,7	+1,8	+2,7 %
53-46/60	Aménagements de sécurité et traitement des zones d'accumulation d'accidents	37,8	43,8	+6	+15,9 %	47,4	55,1	+7,7	+16,2 %
TOTAL		422,3	406,9	-15,4	-3,6 %	413,7	391,1	-22,6	-5,5 %

Source : PLF pour 2005

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

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

Si l'on s'en tient aux lignes budgétaires habituellement examinées par votre rapporteur pour avis, ces crédits connaissent une **diminution de 12,6 % en autorisations de programme** et de **14,4 % en crédits de paiement**, cette réduction touchant la plupart des lignes budgétaires correspondantes, à l'exception des crédits destinés aux actions déconcentrées de fonctionnement et de maintenance et des crédits d'études en faveur de la sécurité routière. Les **moyens d'engagement s'élèvent à 40,2 millions d'euros**, alors que les **moyens de paiement s'établissent à 62,5 millions d'euros**.

Cependant, si l'on intègre les dotations inscrites à la nouvelle ligne 59-02, destinée à financer l'expérimentation du programme « *sécurité routière* » dans les régions Nord Pas-de-Calais et Picardie (12,3 millions d'euros en autorisations de programme et 13,4 millions d'euros en crédits de paiement), on constate une **hausse des crédits consacrés à la sécurité routière et à l'exploitation de la route de 14 % en autorisations de programme** et de près de **4 % en crédits de paiement**, le montant de ces enveloppes s'établissant respectivement à **52,5 millions d'euros** et à **75,9 millions d'euros**.

ENSEMBLE DES CRÉDITS DESTINÉS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Nature des Crédits	Autorisations de programme				Dépenses ordinaires et crédits de paiement			
	Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution en %
Crédits destinés à l'exploitation de la route	29	23,7	-5,3	-18,3 %	57,3	47,3	-10	-17,4 %
Crédits d'études	9	9	-	-	7,1	8,7	+1,6	+22,5 %
Crédits affectés aux centres d'examen du permis de conduire	8	7,5	-0,5	-6,2 %	6,4	4,4	-2	-31,25 %
Crédits d'incitation en matière de sécurité routière	-	-	-	-	2,25	2,1	-0,15	-6,6 %
Sous-total	46	40,2	-5,8	-12,6 %	73,05	62,5	-10,55	-14,4 %
Expérimentation programme « sécurité routière »	-	12,3	+ 12,3	-	-	13,4	+ 13,4	-
TOTAL	46	52,5	+6,5	+14,1%	73,05	75,9	+2,85	+3,9%

Source : PLF pour 2005

● Les crédits destinés à l'exploitation de la route

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

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

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

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

Le SDIR, qui est encore dans une phase d'étude, vise à compléter l'information routière donnée aux usagers et aux différents acteurs concernés par des renseignements synthétiques donnés en temps réel. Il vise également à élargir la diffusion de cette information, non seulement sur l'ensemble du réseau routier, mais également par l'intermédiaire de serveurs télématiques et de supports médiatiques. L'objectif affiché est de faire en sorte que le SDIR couvre 12.500 kilomètres de voies à l'horizon 2006. En 2004, il s'étend sur 9.100 kilomètres.

La politique d'exploitation de la route renvoie aussi à des actions telles que l'intervention d'équipes pour la remise en état de la route après un accident, la gestion du réseau d'appel d'urgence qui permet l'appel des secours, ou encore la mise en œuvre en cas de crises (accident grave, épisode neigeux exceptionnel...) des mesures prévues dans le cadre des « plans de gestion du trafic ».

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

Pour 2005, les crédits d'exploitation de la route diminuent de **5,3 millions d'euros en autorisations de programme**, à hauteur de **23,7 millions d'euros**, et de **10 millions d'euros en crédits de paiement**, à hauteur de **47,3 millions d'euros**. Cette diminution est partiellement imputable (à hauteur de 2,5 millions d'euros en autorisations de programme et de près de 4 millions d'euros en crédits de paiement) à un transfert de financement à la ligne 59-02/40, en vue de permettre **l'expérimentation** de l'action « *gestion du trafic et information des usagers* » **du programme « sécurité routière » en Nord Pas-de-Calais et Picardie**.

CRÉDITS DESTINÉS À L'EXPLOITATION DE LA ROUTE

Ligne budgétaire	Nature des Crédits	Autorisations de programme				Dépenses ordinaires et crédits de paiement			
		Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
35-42/30	Exploitation de la route – Fonctionnement et maintenance (actions non déconcentrées)	-	-	-	-	2,6	0,9	-1,7	-65,4%
35-42/40	Exploitation de la route – Fonctionnement et maintenance (actions déconcentrées)	-	-	-	-	22,1	23,3	+1,2	+5,4%
35-42/50	Exploitation de la route – Information des usagers et centres d'information routière	-	-	-	-	3,2	3,1	-0,1	-3,1%
53-46/70	Exploitation de la route – Installations sur infrastructures existantes (actions non déconcentrées)	18	16,7	-1,3	-7,2%	15,6	15,3	-0,3	-1,9%
53-46/90	Exploitation de la route – Installations sur infrastructures existantes (actions déconcentrées)	11	7	-4	-57,1%	13,8	4,7	-9,1	-65,9%
TOTAL		29	23,7	-5,3	-18,3%	57,3	47,3	-10	-17,4%

Source : PLF pour 2005

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

Ces crédits, qui font l'objet de quatre lignes différentes, sont **reconduits** à hauteur de **9 millions d'euros en autorisations de programme** et sont légèrement **augmentés** (+1,6 million d'euros) en **crédits de paiement**, à hauteur de **8,7 millions d'euros**. Ils servent à financer différentes études, en particulier dans le cadre du centre national de la sécurité routière ou en partenariat avec d'autres organismes.

CRÉDITS D'ÉTUDES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Ligne budgétaire	Nature des Crédits	Autorisations de programme				Dépenses ordinaires et crédits de paiement			
		Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
53-47/51	Etudes, expérimentations et investissements hors infrastructures	1,8	1,8	-	-	1,1	3,4	+0,1	+10 %
53-47/52	Etudes et expérimentations en matière de sécurité routière	2,9	2,9	-	-	1,8	1,4	-0,4	-22,2 %
53-47/55	Etudes et expérimentations du centre national de la sécurité routière	1,3	1,3	-	-	1,7	1,4	-0,3	-17,6 %
63-48/10	Organismes contribuant à la sécurité routière	3	3	-	-	2,5	2,5	-	-
TOTAL		9	9	-	-	7,1	8,7	+1,6	+22,5 %

Source : PLF pour 2005

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

Les crédits d'investissement en faveur des centres d'examen du permis de conduire, inscrits à la ligne 53-47/54, **diminuent** de **8 à 7,5 millions d'euros en autorisations de programme** et de **6,4 à 4,4 millions d'euros en crédits de paiement**, après une augmentation l'année dernière.

Cependant, cette réduction sert en partie à abonder une nouvelle ligne 59-02/30 qui servira à expérimenter l'action « *éducation routière* » du **programme « sécurité routière » en Nord Pas-de-Calais et Picardie**, les crédits ainsi transférés représentant 1 million d'euros en autorisations de programme et 0,68 million d'euros en crédits de paiement.

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

Figurant à la ligne 44-20/50, ces crédits passent de 2,25 à **2,1 millions d'euros pour 2005**, cette **légère diminution** s'expliquant en partie par un transfert au profit d'une nouvelle ligne 59-02/20, destinée à permettre **l'expérimentation, dans le Nord Pas-de-Calais et en Picardie**, d'une action « *démarches interministérielles et communication* » dans le cadre du **programme « sécurité routière »**.

II. LES CRÉDITS DESTINÉS AUX VOIES NAVIGABLES

Les crédits destinés aux voies navigables devraient subir, en 2005, une importante diminution liée à l'expérimentation de l'action « *infrastructures fluviales et portuaires* » du programme « *transports terrestres et maritimes* », prévue à la nouvelle ligne budgétaire 59-03/10.

De fait, ils s'élèvent à **6 millions d'euros en autorisations de programme** (contre 72,3 millions pour 2004) et à **5,4 millions d'euros en crédits de paiement** (contre 47,1 millions d'euros l'année dernière).

Cependant, **50 millions d'euros** d'autorisations de programme et de crédits de paiement devraient être attribués comme subvention d'investissement à l'établissement Voies navigables de France dans le cadre de l'expérimentation du programme précité. En conséquence, les crédits consacrés aux voies navigables connaîtraient, en réalité, une baisse plus limitée à **56 millions d'euros en autorisations de programme** (-22,5 %) et même une progression à 55,6 millions d'euros en crédits de paiement (+17,6 %).

Votre rapporteur pour avis considère cependant que ces dotations restent bien en deçà des sommes qui seraient nécessaires pour mener une politique ambitieuse dans le domaine fluvial.

Nonobstant les crédits consacrés à ce secteur dans le cadre de l'expérimentation du programme « *transports terrestres et maritimes* », les crédits destinés aux voies navigables sont inscrits aux trois lignes budgétaires suivantes :

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

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

Pour 2005, elle est dotée d'**un million d'euros**, contre 615.000 euros l'année dernière, soit une **progression de 66,7%**.

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

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

Pour 2005, les moyens destinés à cette mission **enregistrent une diminution de 0,57 million d'euros en autorisations de programme** (2 millions d'euros contre 2,57 en 2004) et de 1,37 million d'euros en **crédits de paiements** (1,2 million d'euros contre 2,57 l'année dernière).

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

Elle sert traditionnellement à verser la **subvention d'investissement** de l'Etat à l'établissement public Voies navigables de France (VNF).

Pour 2005, **elle enregistre une forte réduction**, tant en **autorisations de programme**, qui diminuent de **69,7 à 4 millions d'euros**, qu'en **crédits de paiement**, dont le montant recule de **43,9 à 1,2 million d'euros**.

Cette **baisse conséquente** sert à doter la nouvelle ligne budgétaire 59-03/10, qui a pour objet d'expérimenter l'action « *infrastructures fluviales et portuaires* » dans le cadre du programme « *transports terrestres et maritimes* ».

Sur la dotation de cette dernière (72,2 millions d'euros en autorisations de programme et en crédits de paiement), **50 millions d'euros** devraient être consacrés au versement de la **subvention d'investissement à VNF**.

Dans son dossier de présentation du budget des transports, le ministère de l'Équipement précise, en effet, que l'Etat renforcera en 2005 les moyens de VNF dans le cadre d'un **contrat d'objectifs** liant l'Etat et cet établissement sur la période 2005-2008, ce renforcement devant se traduire notamment par l'attribution d'une **dotation annuelle de 50 millions d'euros** et par l'augmentation du niveau de la taxe hydraulique.

Votre rapporteur pour avis rappelle que la subvention d'investissement de VNF est traditionnellement utilisée pour la poursuite des opérations inscrites dans les contrats de plan Etat-régions 2000-2006 et dans les grands programmes interrégionaux, tels que Seine-Oise et le projet de territoire Saône-Rhin.

CRÉDITS DESTINÉS AU SECTEUR DES VOIES NAVIGABLES

Ligne budgétaire	Nature des Crédits	Autorisations de programme				Dépenses ordinaires et crédits de paiement			
		Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)	Montant en LFI pour 2004 (en millions d'euros)	Montant en PLF pour 2005 (en millions d'euros)	Evolution (en millions d'euros)	Evolution (en %)
44-20/10	Interventions en faveur de la batellerie	-	-		-	0,6	1	+0,4	+66,7 %
53-46/80	Voies navigables	2,57	2	-0,57	-22,2%	2,57	1,2	-1,37	-53,3 %
63-44/50	Infrastructures de voies navigables	69,7	4	-65,7	-94,3%	43,9	1,2	-42,7	-97,3 %
Sous-total		72,3	6	-66,3	-91,7%	47,1	5,4	-41,7	-87,4%
Expérimentation de l'action « infrastructures portuaires et fluviales » du programme « transports terrestres et maritimes »		-	50	50	-		50	50	-
TOTAL		72,3	56	-16,3	-22,5%	47,1	55,4	+8,3	+17,6%

Source : PLF pour 2005

*

*

*

Suivant les conclusions de son rapporteur pour avis, la commission des Affaires économiques a donné un avis favorable à l'adoption des crédits consacrés aux routes et aux voies navigables dans le projet de loi de finances pour 2005.