

# SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1996.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur  
le projet de loi de finances pour 1997, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE  
NATIONALE,

TOME XIII

### ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Jacques BRACONNIER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, président ; Gérard Larcher, Henri Revol, Jean Huchon, Fernand Tardy, Gérard César, Louis Minetti, vice-présidents ; Georges Berchet, William Chervy, Jean-Paul Émin, Louis Moinard, secrétaires ; Louis Althapé, Alphonse Arzel, Mme Janine Bardou, MM. Bernard Barraux, Michel Bécot, Jean Besson, Claude Billard, Marcel Bony, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Gérard Braun, Dominique Braye, Michel Charzat, Marcel-Pierre Cleach, Roland Courteau, Désiré Debavelaere, Gérard Delfau, Fernand Demilly, Marcel Deneux, Rodolphe Désiré, Jacques Dominati, Michel Doublet, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean-Paul Emorine, Léon Fatous, Hilaire Flandre, Philippe François, Aubert Garcia, François Gerbaud, Charles Ginésy, Jean Grandon, Francis Grignon, Georges Guillot, Claude Haut, Mme Anne Heinis, MM. Pierre Hérisson, Rémi Herment, Bernard Hugo, Bernard Joly, Edmond Lauret, Jean-François Le Grand, Félix Leyzour, Kléber Malécot, Jacques de Menou, Louis Mercier, Mme Lucette Michaux-Chevry, MM. Jean-Marc Pastor, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, Jean Puech, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Charles Revet, Roger Rigaudière, Roger Rinchet, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Josselin de Rohan, René Rouquet, Raymond Soucaret, Michel Souplet, André Vallet, Jean-Pierre Vial.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2993, 3030 à 3035 et T.A. 590.

Sénat : 85 et 86 (annexe n° 19) (1996-1997).

Lois de finances.

# SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>AVANT-PROPOS</b> .....	5
<b>CHAPITRE PREMIER - PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS</b> .....	7
<b>I. LES CRÉDITS INSCRITS AU BUDGET DES TRANSPORTS</b> .....	7
<b>A. LES ROUTES</b> .....	7
1. <i>Les dépenses ordinaires</i> .....	7
a) Les moyens des services (titre III).....	7
b) Les interventions publiques (titre IV).....	8
2. <i>Les dépenses en capital</i> .....	8
a) Les investissements exécutés par l'Etat (titre V).....	8
b) Les subventions d'investissement accordées par l'Etat (titre VI).....	9
<b>B. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE</b> .....	9
1. <i>Les dépenses ordinaires</i> .....	9
a) Les moyens des services (titre III).....	9
b) Les interventions publiques (titre IV).....	10
2. <i>Les dépenses en capital</i> .....	10
a) Les investissements exécutés par l'Etat (titre V).....	10
b) Les subventions d'investissement accordées par l'Etat (titre VI).....	11
<b>C. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES DESTINÉS AUX VOIES NAVIGABLES</b> .....	11
<b>D. MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE</b> .....	12
<b>II. LES CRÉDITS INSCRITS AU FITTVN</b> .....	12
<b>A. LES RECETTES : L'ALOURDISSEMENT DE LA TAXE SUR LES CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES</b> .....	12
<b>B. LES EMPLOIS PRÉVISIBLES DU FITTVN</b> .....	13
1. <i>Le réseau routier</i> .....	13
2. <i>Les voies navigables</i> .....	13
<b>CHAPITRE II - LES ROUTES</b> .....	15
<b>I. LA MISE EN OEUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL (1996-1997)</b> .....	16
<b>A. LES LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RÉSEAU AUTOROUTIER (LACRA)</b> .....	16
<b>B. LES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (GLAT)</b> .....	18
<b>C. LES AUTOROUTES CONCÉDÉES</b> .....	22
1. <i>Lancement de nouvelles autoroutes</i> .....	22
2. <i>Mises en service effectuées en 1996</i> .....	24
3. <i>Mises en service d'autoroutes concédées prévues en 1997</i> .....	25
<b>II. LE VOLET ROUTIER DES CONTRATS ETAT-RÉGIONS</b> .....	27

<b>III. LE FINANCEMENT DES AUTOROUTES CONCÉDÉES</b> .....	30
A. LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES .....	30
1. <i>Gestion de la dette</i> .....	30
2. <i>Les perspectives pour 1997</i> .....	31
B. LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES .....	31
1. <i>Les contrats de plan entre l'État et les sociétés d'autoroutes</i> .....	31
2. <i>Les péages en 1996</i> .....	33
<b>IV. LE TRANSPORT ROUTIER</b> .....	35
A. LES PRÉVISIONS DE TRAFIC DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 1996 .....	35
B. LE CONTRAT DE PROGRÈS .....	35
C. LA RÉGLEMENTATION DES PRIX ABUSIVEMENT BAS .....	36
D. LA TAXATION DU GAZOLE : VERS UN CARBURANT UTILITAIRE ? .....	36
E. LA CROISSANCE PROGRESSIVE DU TRANSPORT COMBINÉ .....	37
<b>CHAPITRE III - LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE</b> .....	39
<b>I. LES STATISTIQUES</b> .....	39
<b>II. LA POLITIQUE DE TRAITEMENT DES « ITINÉRAIRES NOIRS »</b> .....	40
<b>III. DEUX SUJETS DE PRÉOCCUPATION</b> .....	41
A. LA CONDUITE AUTOMOBILE SOUS L'EMPRISE DE LA DROGUE .....	41
B. LES TRANSPORTS SCOLAIRES .....	42
<b>CHAPITRE IV - LES VOIES NAVIGABLES</b> .....	45
<b>I. LE TRAFIC FLUVIAL EN 1995-1996</b> .....	45
<b>II. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)</b> .....	48
A. LES RESSOURCES DE VNF (1996-1997) .....	48
B. LES MOYENS EN PERSONNEL .....	49
C. L'ACTION DE VNF .....	50
<b>III. LE FITTVN ET LES VOIES NAVIGABLES</b> .....	51
A. LA GESTION DU FONDS EN QUESTION : UNE GESTION CONFISQUÉE ? .....	52
B. LA RÉPARTITION DES CRÉDITS DU FONDS .....	53

<b>IV. LES LIAISONS À GRAND GABARIT : QUI A PEUR DU RENOUVEAU FLUVIAL ?</b> .....	54
<b>A. LA LIAISON RHIN-RHÔNE</b> .....	55
<b>B. LA LIAISON « SEINE-NORD »</b> .....	58
<b>C. LA LIAISON « SEINE-EST » : À INSCRIRE AU NOUVEAU SCHÉMA</b> .....	59
<b>D. LA LIAISON « MOSELLE-SAÔNE »</b> .....	60
<b>V. LE RÉSEAU À PETIT GABARIT</b> .....	60
<b>VI. LA LOI SUR L'EXPLOITATION COMMERCIALE DES VOIES NAVIGABLES : OU DE L'INFLUENCE DU FACTEUR HUMAIN SUR L'APPLICATION DES LOIS</b> .....	61
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	63

## AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'année 1996, au terme de laquelle intervient notre débat budgétaire, a revêtu un relief inégal, qu'il s'agisse de routes ou de voies navigables.

**Pour les routes**, après une année 1995 qui avait été marquée par une croissance forte de transport de marchandises -avec 1,388 million de tonnes transportées et une hausse, d'une année sur l'autre, de 2,8 % en tonnage et de 8,1 % en tonnes-kilomètres- l'année en cours a été marquée par l'inquiétude diffuse des entrepreneurs du transport routier.

**Pour les voies navigables**, outre le débat sur l'opportunité de préciser la répartition des crédits du Fonds d'investissement des transports terrestres et voies navigables (FITTVN) au terme des débats parlementaires ou lors des travaux du comité de gestion, l'année 1996 reste dominée par deux faits :

- les velléités de contournement de l'article 36 de la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire relatif à l'achèvement de la liaison fluviale inter-bassins à grand gabarit « Rhin-Rhône » ;

- la privatisation, ou plus exactement le transfert au secteur privé de la participation majoritaire détenue directement par l'État dans **la compagnie française de navigation rhénane (CFNR)** autorisée par le décret n° 96-657 du 24 juillet 1996.

Rappelons que la CFNR était jusqu'alors détenue à 75 % par l'Etat et pour 16 % par les industriels du charbon (ATIC), le solde étant au port de Strasbourg et à Traction de l'Est. Elle réalise 400 millions de chiffre d'affaires et emploie quelque 300 salariés. Sa flotte comprend douze pousseurs, 65 barges, 4 pétroliers et un porte conteneurs.

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

$$\frac{1}{2} \frac{d}{dt} \left( \frac{1}{2} \frac{d^2}{dt^2} \right)$$

## **CHAPITRE PREMIER**

### **PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS**

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

##### **A. LES ROUTES**

Les crédits des routes demandés pour 1997 atteignent, initialement, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, 7,3 milliards de francs. Ils reculent de 6,1 % en francs courants par rapport au budget voté de 1996.

##### **1. Les dépenses ordinaires**

Les dépenses ordinaires recueillent 1,27 milliard de francs pour 1997, soit un recul de 28,9 % par rapport à l'année précédente.

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

Les moyens des services reçoivent 1,16 milliard de francs, soit une réduction de 30,9 % par rapport au budget voté de 1996.

L'essentiel de ces crédits, soit 1,13 milliard de francs va à l'entretien du réseau routier national, aux moyens des parcs, à la viabilité hivernale et à l'information du public (chapitre 35.42).

*b) Les interventions publiques (titre IV)*

Quant aux interventions publiques, elles ne reçoivent que 110,08 millions de francs, montant qui stagne par rapport à 1996.

L'ensemble de ces crédits va à la voirie nationale (chapitre 44.42).

**2. Les dépenses en capital**

Les dépenses en capital reçoivent 6,03 milliards de francs en crédits de paiement. Elles progressent ainsi de 0,75 % en francs courants, performance qui mérite d'être signalée tant elle est exceptionnelle appliquée à de telles masses dans le projet de loi de finances qui nous est soumis.

Les autorisations de programme connaissent, il est vrai, une évolution moins favorable avec 5,17 milliards de francs, en recul de 12,8 % par rapport au budget voté de 1996.

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

Les crédits de paiement à consacrer aux investissements exécutés par l'Etat représentent 5,84 milliards de francs, soit un très léger progrès (+ 0,15 %).

Les autorisations de programme à ce titre fléchissent, en revanche, de 11,5 % à 5,06 milliards de francs.

L'essentiel de ces crédits va :

- pour 1,22 milliard de francs aux grosses réparations et à la signalisation horizontale (chapitre 53.42, article 10) ;
- à raison de 3,77 milliards de francs au réseau routier national (chapitre 53.43, article 20).



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

Les crédits de paiement affectés aux subventions d'investissement restent modiques, à 185,4 millions de francs en dépit de leur augmentation remarquable de 23,3 % d'un exercice sur l'autre.

Mais les autorisations de programme reculent de 46,4 % dans le même temps, à 112,3 millions de francs.

Ces crédits vont, à raison de 97,5 millions de francs, à l'aménagement du réseau routier national et de 87,9 millions de francs aux autres opérations.

**B. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Les crédits à consacrer à la sécurité routière atteignent 429,86 millions de francs pour 1997, soit un recul de 14,2 % par rapport à 1996.

**1. Les dépenses ordinaires**

Les dépenses ordinaires atteignent 247,3 millions de francs pour 1997, soit un recul de 8,8 % par rapport à l'exercice qui s'achève.

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

Au sein de ces dépenses, les moyens des services atteignent 246,3 millions de francs. Ils sont en réduction de 8,8 % d'une année sur l'autre.

L'essentiel de ces crédits, soit 120,5 millions de francs de francs va au fonctionnement et à la maintenance des moyens d'exploitation et d'alerte (chapitre 35.43, article 20).

Le délégué interministériel à la sécurité routière reçoit 950.000 francs (chapitre 37.06, article 10).

Enfin, les actions de sécurité routière reçoivent :

- 21 millions de francs au niveau local (même chapitre, article 20) ;
- 22,8 millions de francs à l'échelon interministériel (même chapitre, article 22).

*b) Les interventions publiques (titre IV)*

Quant aux crédits d'interventions publiques, ils atteignent la somme modeste d'un million de francs, fruit d'une réduction de 32 % d'un exercice sur l'autre.

L'intégralité de cette somme va aux organismes contribuant à la prévention des accidents (chapitre 44.43, article 12).

## **2. Les dépenses en capital**

Les dépenses en capital reçoivent 182,5 Millions de francs de crédits de paiement pour 1997, soit un recul de 20,12 % par rapport au budget voté de 1996.

Quant aux autorisations de programme, elles n'atteignent que 175 millions de francs, soit une réduction en francs courants de 21,17 % par rapport à 1996.

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

Les investissements exécutés par l'Etat reçoivent 179,5 millions de francs de crédits de paiement pour 1997, soit un recul de 20,3 % par rapport à 1996.

Les autorisations de programme reculent, quant à elles, de 21,5 % à 171 millions de francs.

L'essentiel des crédits de paiement, soit 166,5 millions de francs va aux actions de sécurité et de circulation (chapitre 53.48, article 10).

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

Les subventions d'investissement reçoivent 3 millions de francs de crédits de paiement pour 1997, modeste viatique en dépit de leur croissance -qu'il faut saluer- de 5 % par rapport à 1996.

Quant aux autorisations de programme à ce titre, elles atteignent, inchangées, 4 millions de francs.

L'ensemble des crédits va aux organismes contribuant à la prévention des accidents (chapitre 63.48, article 10).

**C. LES CRÉDITS BUDGÉTAIRES DESTINÉS AUX VOIES NAVIGABLES**

Les crédits consacrés à la voie fluviale sont maintenus de 1996 à 1997, soit :

- 1,5 million de francs pour les personnels d'entretien des voies navigables et ports fluviaux (chapitre 35.41, article 10 du fascicule des transports terrestres) ;

- 20 millions de francs d'interventions en faveur de la batellerie (chapitre 45.47, article 10 du fascicule des transports terrestres).

Il convient de rappeler une nouvelle fois que la modicité de ces crédits s'explique par l'existence de l'établissement public Voies Navigables de France qui jouit de ressources spécifiques.

### D. MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

L'Assemblée nationale a procédé, en deuxième délibération, à une majoration des moyens d'engagement et de paiement, à titre non reconductible, de 5,53 milliards de francs, selon la répartition suivante :

	Montant des moyens d'engagement et de paiement (en millions de francs)
Chapitre 53-42 article 50 Aménagement de sécurité d'initiative locale et traitement des zones d'accumulation d'accidents (opérations déconcentrées)	+ 3,0
Chapitre 53-43 article 75 Études techniques et enquêtes dans le domaine routier	+ 0,25
Chapitre 63-42 article 30 Opérations liées à l'aménagement du réseau routier national	+ 2,28

## II. LES CRÉDITS INSCRITS AU FITTVN

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

### A. LES RECETTES : L'ALOURDISSEMENT DE LA TAXE SUR LES CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

Il vous est proposé de porter à 3,1 milliards de francs les recettes du fonds, soit un progrès non négligeable de 50 millions de francs.

Ce progrès serait atteint par un double mouvement :

- d'une part, une réduction de 30 millions de francs par rapport à 1996 du produit attendu de la taxe sur les titulaires d'ouvrages

hydroélectriques concédés, qui porterait ce produit à 890 millions de francs pour 1997 ;

- d'autre part, une majoration de 80 millions de francs par rapport à 1996 du produit attendu de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes, qui porterait ce produit à 2,21 milliards de francs en 1997.

L'effet de ce mouvement est double :

- abonder le fonds à raison de 71,2 % à partir de ressources routières ;
- alourdir le poids de la taxation qui repose, en définitive, sur les usagers des autoroutes concédées et, notamment, sur les transporteurs routiers.

## **B. LES EMPLOIS PRÉVISIBLES DU FITTVN**

### **1. Le réseau routier**

Les investissements sur le réseau routier national devraient recevoir, en 1997, 1,677 Milliard de francs, soit 54 % des ressources du FITTVN.

Ces investissements progressent de 27 millions de francs par rapport à 1996.

### **2. Les voies navigables**

Les investissements sur le réseau des voies navigables devraient recevoir 281 millions de francs en 1997, soit un progrès de 5 millions de francs par rapport à l'exercice qui s'achève.

Il représenteraient ainsi 9,06 % des emplois du fonds.

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

## CHAPITRE II

### LES ROUTES

D'après une étude de l'INSEE rendue publique en janvier 1996, la voiture assure 82 % des déplacements quotidiens qui s'effectuent avec un moyen mécanique de locomotion, contre 74 % en 1992. La part des transports collectifs est restée stable (12 %), y compris celle des solutions mixtes entre transport individuel et transports collectifs qui demeure très faible (3 % à peine). Le nombre de déplacements quotidiens effectués en voiture à proximité du domicile, c'est-à-dire à moins de 80 km à vol d'oiseau, a progressé de plus de 30 % entre 1982 et 1994. En 1994, un ménage sur quatre possédait au moins deux voitures.

Ces données -qui viennent contredire substantiellement les affirmations des organisations écologiques ou des tenants du transport en commun méritent, pour votre commission, d'être méditées. **Le besoin en infrastructures routières, notamment en infrastructures périurbaines est une réalité de l'aménagement du territoire qui ne doit pas être négligée.**

L'année 1996 n'en a pas moins été marquée par la discussion du projet de loi sur l'air dont plusieurs dispositions conduisent à modifier le barème de la TIPP. Cette discussion a été l'occasion de souligner la nécessité d'une réduction des pollutions dues au transport routier.

## I. LA MISE EN OEUVRE DU SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL (1996-1997)

### A. LES LIAISONS ASSURANT LA CONTINUITÉ DU RESEAU AUTOROUTIER (LACRA)

Les mises en service des LACRA sont planifiées comme suit :

#### • 1996

- A20 Contournement d'Uzerche (Corrèze), 20,2 km, 579 MF, 28 juin
- A75 Aumont sud-Le Monastier (Lozère), 20,6 km, 1.140 MF, 21 mai
- A86 Nanterre, section centre Becquet-Quentin (Hauts-de-Seine), 0,6 km, 704 MF, 5 février
- RN12 Rocade nord de Rennes section RN137-RN12 (Ille-et-Vilaine), 5 km, 205 MF, 5 février
- RN20 Mise en autoroute Montauban-A62 (future A20) (Tarn et Garonne), 7,5 km, 183 MF, 29 juin
- RN165 Missillac-Limite du Morbihan (Loire-Atlantique) 3,6 km, 32,5 mf, 18 juin
- RN165 Doublement Savenay-Pontchâteau (Loire-Atlantique), 6,2 km, 111 MF, 21 mai
- A10 La Francilienne, collectrice nord entre les Ulis (RN118) et Marcoussis (RN104), 2 km, 78 MF, septembre
- A6 Grigny, échangeur avec la RD310 (Essonne), 85 MF, décembre
- A14S Section concédée - Pont de Neuilly (Hauts-de-Seine), 4,6 km, 1.900 MF (hors éch. A14-A86), novembre
- A20 Contournement nord de Châteauroux (Indre), 4 km, 110 MF, 30 juillet
- A28 Blangy-Neufchatel (Seine Maritime), 24 km, 686,7 MF, décembre
- A31 Mise à 2x3 voies Metz sud-Jouy (Moselle), 2,2 km, 50 MF, 20 juillet
- A35 VRPV - section Goxwiller-Zellwiller (Bas-Rhin), 4,5 km, 120 MF, décembre
- A75 Pas de l'Escalette-La Sambuguède (Hérault), 2,1 km, 328 MF, 11 juillet
- A75 La Sambuguède-Pégairolles (Hérault), 2,6 km, 126 MF, 11 juillet



- A75 Déviation de Séverac (Aveyron), 14,5 km, 582 MF, décembre
- 17 juillet RN13 Aménagement entre Carentan et Isigny (Manche), 6,75 km, 159 MF,
- septembre RN42 Déviation de Harlettes-La Raiderie (Pas-de-Calais), 5,77 km, 123 MF,
- RN51 Déviation de Rocroi (Ardennes), 3,7 km, 75,5 MF, août
- RN51 Carrefour avec la rocade de Charleville-Mézières (Ardennes), 1 km, 58,1 MF, octobre

● 1997

- A20 Déviation de Rhodes (Haute-Vienne), 4,4 km, 89,2 MF, novembre
- A20 Contournement de Châteauroux (Indre) 20 km, 454 MF, décembre
- A20 Châteauroux-Argenton (Indre) 16 km, 250 MF, décembre
- A45 Mise à 2x2 voies (Rhône), 2 km, 180 MF, mars
- A51 Mise à 2x3 voies Septèmes-Les Chabauds (Bouches du Rhône) , 4 km, 150 MF, décembre
- A75 Pégairolles-Lodève nord (Hérault) 6 km, 46 MF, mars
- A75 Le Monastier-La Mothe nord (Lozère), 5,9 km, 404 MF, juin
- A75 Triangle de Ceyras (Hérault), 6 km, 280 MF, juin
- A75 Déviation de La Cavalerie (Aveyron), 4 km, 102 MF, décembre
- A86 Demi-difuseur de Châtenay-Malabry (Hauts-de-Seine), 39 MF, juillet
- A211 Élargissement entre A21 et RN17 (Pas-de-Calais), 0,48 km, 50 MF, juin
- A621 Liaison aéroport Section Garonne-Rocade nord-ouest (Haute-Garonne), 5 km, 405,9 MF, décembre
- RN109 Déviation de Saint-Paul-Bel-Air (Hérault), 10,7 km, 298 MF, avril
- RN532 Déviation de Valence (Drôme), 8,8 km, 115 MF, mars

**B. LES GRANDES LIAISONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (GLAT)**

Les mises en service des GLAT sont planifiées comme suit :

● 1996

- RN7 Déviation à 2x2 voies de Moulins (Allier), 14 km, 523 MF, 10 juin
- RN10 Déviation de Virolet (Vienne), 2,6 km, 70 MF, 31 mars
- RN57 Doublement de la déviation d'Épinal - section sud (Vosges), 7,6 km, 60 MF,  
13 juin
- RN85 Desserte de Digne 1ère tranche (Alpes de Haute-Provence), 2,6 km, 50 MF,  
16 janvier
- RN88 Viaduc Pont de Lignon-Echangeur nord Saint-Maurice (Haute-Loire),  
3,5 km, 60 MF, 11 juin
- RN145 Aménagement sur place Bridier-Saint-Hilaire, section Leyport-Puy-de-  
Lantais (Creuse), 3 km, 53 MF, 28 mars
- RN145 Le Mouchetard-Guéret (Creuse), 3,5 km, 60 MF, 13 juin
- RN4 Créneau de Maulan (Meuse), 4,7 km, 69 MF, décembre
- RN10 Déviation de Barbezieux (Charente), 8,2 km, 144 MF, décembre
- RN19 Déviation de Pusay-Charmoille (Haute-Saône), 5 km, 110 MF, décembre
- RN57 Rectification des virages de La Demoiselle (Vosges), 4,2 km, 90 MF,  
octobre
- RN57 Aménagement 2x2 voies entre l'Hôpital-du-Grosbois et Etalans (Doubs),  
3,08 km, 93,1 MF, décembre
- RN79 Aménagement La Valouze-Bois Clair (Saône-et-Loire), 3 km, 94,7 MF,  
octobre
- RN88 Echangeur nord Saint-Maurice-Créneau de Maubourg (Haute-Loire),  
2,5 km, 60 MF, juillet
- RN88 Doublement Marssac-Gaillac (Tarn), 12 km, 127 MF, novembre
- RN134 Voie nord-sud Pau section Induspal-Jurançon (Pyrénées-Atlantiques),  
0,9 km, 48,7 MF, décembre
- RN141 Aménagement à l'ouest de l'aéroport à Limoges (Haute-Vienne), 3 km,  
72 MF, 30 septembre
- RN141 Déviation de la Barre (Haute-Vienne), 3,8 km, 62,5 MF, 23 juillet

RN145 Aménagement entre Ajain et la RD990 (Creuse), 9,4 km, 165 MF, septembre

● 1997

RN4 Créneau de Maulan (Meuse), 4,7 km, 69 MF, mars

RN4 Aménagement de créneau 2x2 voies Tournan-Fontenay (Seine-et-Marne), 6,1 km, 296 MF, décembre

RN7 Rocade est de Roanne (Loire), 2,8 km, 210 MF, juin

RN19 RD438 Lure-Héricourt Echangeur de Roye (Haute-Saône), 53,1 MF, septembre

RN27 Totes-Manehouville (Seine-Maritime), 16,4 km, 298,5 MF, 2e semestre (sous réserve)

RN49 Aménagement de Bavay-La Longueville (Nord), 3,46 km, 110 MF, juin

RN44 Déviation de Ornay-Pogny (Marne), 5,8 km, 140 MF, juin

RN44 Déviation de Chalons-en-Champagne le tranche (Marne), 4,1 km, 97,5 MF, décembre

RN57 Déviation de Nods (Doubs), 3,3 km, 67 MF, septembre

RN66 Déviation de Saint-Amarin (Haut-Rhin), 2,6 km, 90 MF, avril

RN80 Déviation de Saint Marcel (Saône-et-Loire), 2,3 km, 130,2 MF, août

RN82 Déviation de Neulise (Loire), 4,5 km, 110 MF, mars

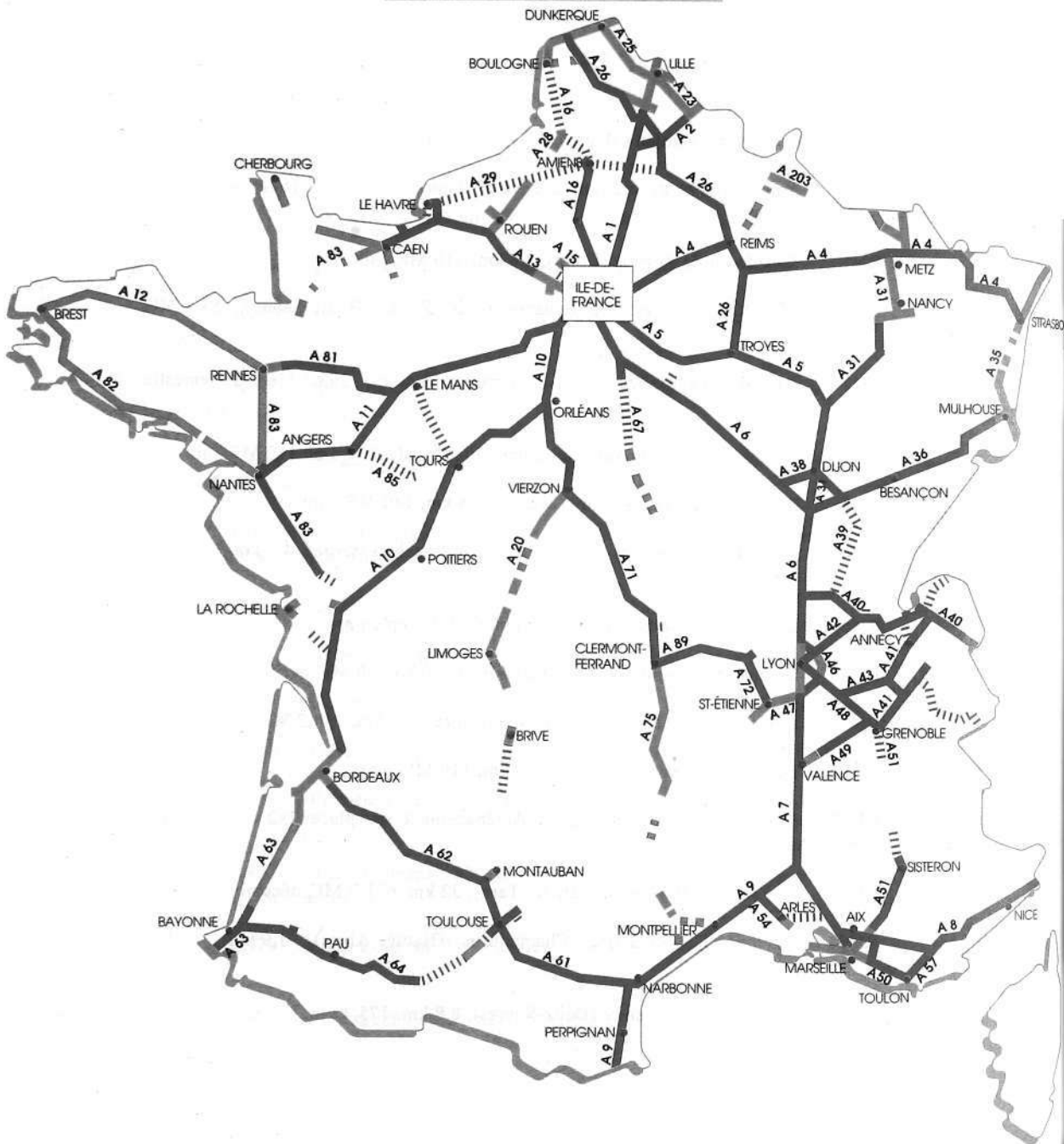
RN88 Déviation de Pont-de-Lignon Aménagement sur place 2x2 voies (Haute-Loire), 3,1 km, 75 MF, décembre

RN88 Aménagement à Gémil-Gaillac (Tarn), 32 km, 631,2 MF, décembre

RN94 Déviation Saint-Blaise Chamandrin (Hautes-Alpes), 1,9 km, 55 MF, décembre

RN149 Déviation de Bressuire (Deux-Sèvres), 8,9 km, 175,4 km, juillet

# RÉALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR ROUTIER NATIONAL



**—** AUTOROUTES CONCÉDÉES (6 305 km)

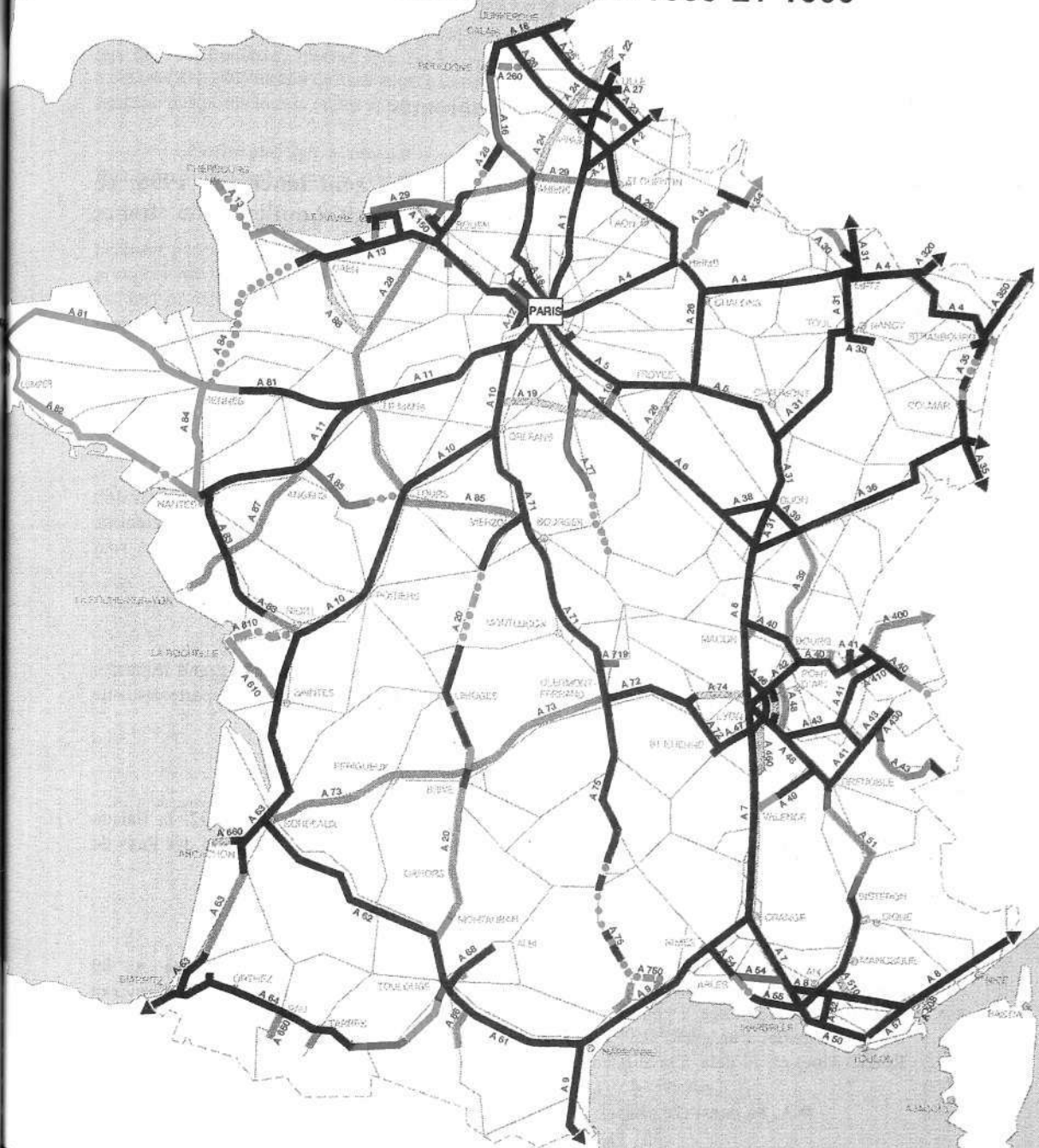
**—** AUTOROUTES NON CONCÉDÉES (1 091 km)

**|||||** AUTOROUTES CONCÉDÉES EN TRAVAUX  
OU À LANCER EN 1996 (1 418 km)

**—** FUTURES AUTOROUTES DÉJÀ À 2X2 VOIES (1 372 km)



# ACCELERATION DE LA REALISATION DU RESEAU AUTOROUTIER AUTOROUTES LANCEES ENTRE 1995 ET 1999



## AUTOROUTES LANCEES ENTRE LE 1.1.1995 ET LE 31.12.1999

**AUTOROUTES EN SERVICE :**  
 Autoroutes en services au 1<sup>er</sup> janvier 1996 : 7346 \* km, dont 6255 km concédées  
 Liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier au 1<sup>er</sup> janvier 1996 : 1355 km  
**AUTOROUTES EN TRAVAUX AU 1<sup>er</sup> JANVIER 1996 :** 1169 km  
**AUTRES AUTOROUTES PREVUES AU SCHEMA DIRECTEUR :** 1486 km  
**LIAISONS ASSURANT LA CONTINUTE DU RESEAU AUTOROUTIER EN COURS D'AMENAGEMENT PROGRESSIF :** 747 km



\* km d'autoroutes urbaines.  
 Conformément au Schéma Directeur Routier National, décret du 1er Avril 1992.  
 Les liaisons, dont le tracé est en pointillés, sont des liaisons de continuité.

## **C. LES AUTOROUTES CONCÉDÉES**

### **1. Lancement de nouvelles autoroutes**

**\* 251 kilomètres d'autoroutes nouvelles sont lancés en 1996**, ce qui représente un niveau d'engagements de 14,022 millions de francs (valeur 1994).

#### **● A. 20 Brive-Montauban**

- Section Cahors nord - Cahors sud (34 km)

- Section Souillac - Cahors nord (47 km)

Prolongeant la liaison non concédée Vierzon - Birve, l'axe Brive - Montauban doit permettre à terme le désenclavement de la région du Limousin et de la région Midi-Pyrénées, ainsi que l'amélioration des relations entre Paris et l'Espagne. Deux nouvelles sections sont lancées en 1996.

#### **● A. 66 Toulouse-Pamiers (37 km)**

La section Toulouse - Pamiers de l'autoroute A. 20 s'intègre dans le grand itinéraire qui relie Paris à l'Espagne via Toulouse et le tunnel du Puymorens à travers les départements de la Haute Garonne et de l'Ariège.

#### **● A. 87 Angers-La Roche-sur-Yon (1ère phase) (58 km)**

Inscrite au schéma directeur routier national approuvé le 1er avril 1992, la liaison Angers-Cholet-La Roche-sur-Yon renforcera le maillage autoroutier dans la région des Pays de Loire et participera au désenclavement du département de la Vendée.

#### **● A. 89 Bordeaux-Clermont Ferrand (1ère phase) (75 km)**

Les sections Arveyres-Coutras et Ussel ouest-Laqueille de l'autoroute A. 89 constituent la première phase de la réalisation de la grande liaison autoroutière longue d'environ 350 kilomètres destinée à contribuer au désenclavement du Massif central en constituant le maillon essentiel d'un grand axe transversal est-ouest qui reliera la façade Atlantique à la région Rhône-Alpes et, au-delà, à la Suisse et à l'Italie.

#### **● A. 86 ouest (2e phase)**

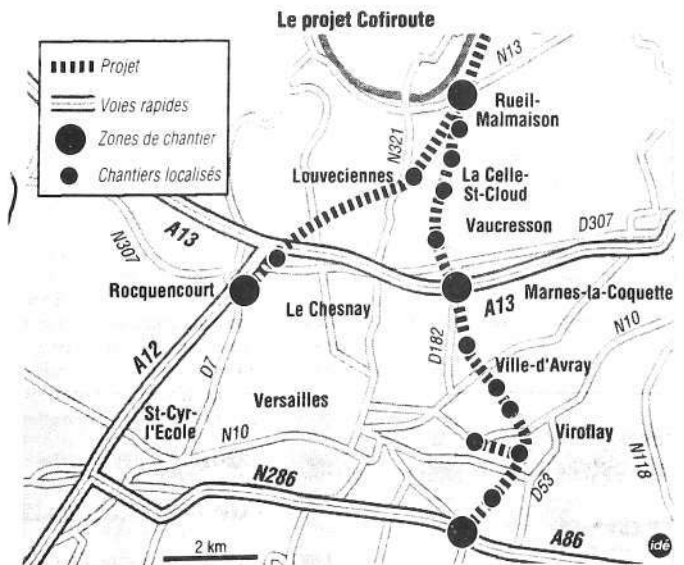
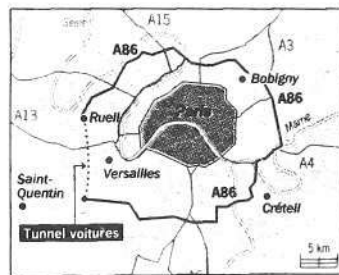
Le lancement correspond à la deuxième phase du bouclage par l'ouest de la 2e rocade de l'agglomération parisienne dont le double objectif est d'assurer les liaisons de rocade dans la première couronne et d'offrir un itinéraire reliant les autoroutes radiales convergeant vers Paris. La réalisation complète de l'A. 86 doit permettre à terme de délester le « périphérique ».

Le décret déclarant d'utilité publique le bouclage-ouest de l'autoroute A. 86 a été signé en décembre 1995.

Le projet, dessiné par la société privée d'autoroutes Cofiroute consiste en un tunnel Est de 10 kilomètres, réservé aux seules voitures, qui reliera Rueil (RN 13) à Vélizy-Pont-Colbert (RN 286) tandis qu'une autre galerie souterraine de 6 kilomètres à l'ouest permettra le passage des poids lourds et des autres véhicules entre Rueil-Malmaison et Bailly (A 12).

**Cofiroute**, qui a obtenu la concession de ces ouvrages à péage, s'est engagé à financer entièrement ce projet estimé à 11 milliards de francs.

La construction de ces deux tunnels permettra de boucler enfin l'A 86, la deuxième ceinture périphérique autour de Paris, que l'on envisageait de réaliser il y a déjà trente ans. Les premiers travaux devraient débiter en 1997, pour une mise en service espérée en 2002, mais il est fort probable que les nombreux recours que comptent déposer les opposants au projet, ne favorisent pas une mise en oeuvre rapide.



## 2. Mises en service effectuées en 1996

### ● Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

A. 54 Arles-Salon (23 km)

Cette opération, destinée à assurer la continuité autoroutière entre les autoroutes A. 9 à Nîmes et A. 7 à Salon de Provence, constitue l'ultime maillon pour relier l'Espagne à l'Italie par le sud de la France.

### ● Région Midi-Pyrénées

A. 64 Toulouse-Muret (15 km)

Cette autoroute permet d'améliorer la circulation périurbaine au sud de Toulouse et de compléter la liaison reliant Toulouse à Bayonne.

### ● Région Haute-Normandie

A. 29 Le Havre-Yvetot (56 km)

Cette section constitue un maillon important de la rocade des estuaires et, par le prolongement de l'autoroute A. 29 en direction d'Amiens, permet au port du Havre d'être relié au nord de la France.

### ● Région Midi-Pyrénées

A. 64 Pinas-Martres (55 km)

Cette section constitue la dernière section de la partie est de l'autoroute A. 64. Sa réalisation permet l'achèvement de la liaison directe à 2 x 2 voies de l'itinéraire Toulouse-Bayonne.

### ● Région Midi-Pyrénées

A. 68 Bretelle de Verfeil (9 km)

Cet ouvrage relie l'autoroute A. 68 à la déviation de la RD 112 et améliore l'accessibilité de la zone industrielle de Verfeil en direction de Toulouse.



● **Région Ile-de-France**

A. 14 Orgeval-La Défense (16 km)

L'autoroute A. 14 relie l'A. 86 à Nanterre à l'A. 13 à Orgeval. Elle a été mise en service le 6 novembre. Elle permet de délester l'autoroute A. 13 et les voies urbaines des zones traversées qui sont surchargées. Elle améliore ainsi la desserte de la Défense. Le péage est de 30 francs, ce qui est apparu onéreux à certains commentateurs.

**L'A14: une autoroute de 16 kilomètres entre Orgeval et la Défense**



● **Région Haute-Normandie**

A. 13 Bretelle de Louviers (9 km)

Cette bretelle relie l'autoroute A. 13 à la RN 154 déjà mise à 2 x 2 voies. Elle participe donc au désenclavement d'Evreux en direction de la vallée de la Seine.

**3. Mises en service d'autoroutes concédées prévues en 1997**

● **Région Auvergne :**

- A. 710 Antenne de Lussat (7 km)

Cette bretelle assure la liaison entre les autoroutes A. 71 et A. 72 à l'est de Clermont-Ferrand et assure un complément de maillage des radiales autoroutières convergeant vers l'agglomération.

- A. 719 Antenne de Gannat (9 km)

Cette antenne est destinée à améliorer la desserte de Vichy depuis l'autoroute A 71 en évitant l'agglomération de Gannat.

● **Région Bourgogne :**

- A. 19 Sens-Courtenay (25 km)

Ce barreau autoroutier entre les autoroutes A. 5 et A. 6 permettra de délester cette dernière, notamment en période de pointe, d'une partie de son trafic intéressant l'est de l'agglomération parisienne. A terme ce barreau s'intégrera dans une grande liaison est-ouest contournant par le sud le bassin parisien.

● **Région Poitou-Charentes :**

- A 837 Saintes-Rochefort (37 km)

Ce tronçon, prolongé par la RN 137 jusqu'à La Rochelle, assure la liaison de ces deux villes côtières et avec l'autoroute A. 10 permettant ainsi de rejoindre le sud-ouest de la France.

● **Région Picardie :**

- A. 16 Amiens - Abbeville (40 km)

Cette section s'intègre dans le nouvel itinéraire Paris-Amiens-Boulogne et Calais en complétant le tronçon déjà mis en service entre Paris et Amiens. Cette liaison permettra, à son achèvement, de délester A 1 de son trafic entre Calais, Boulogne, la côte d'Opale, Amiens et la région parisienne.

● **Région Pays de Loire :**

- A 83 Fontenay le Comte-Oulmes (21 km)

Cette mise en service correspond au prolongement en direction de Niort de la liaison Nantes-Niort, qui est un maillon de la liaison des estuaires.

- A 85 Angers-Vivry (38 km)

Ce tronçon constitue une section des futurs axes autoroutiers Nantes-Tours-Orléans et Nantes-Tours-Vierzon.

● **Région Rhône-Alpes :**

- A 43 Aiton-Sainte Marie de Cuines (30 km)

Il s'agit du premier tronçon de l'autoroute de la Maurienne, qui assurera la desserte de la vallée et permettra la continuité de l'autoroute A 43 vers l'Italie, via le tunnel routier du Fréjus.

- A 404 Antenne d'Oyonnax

Cette bretelle assure, à partir de l'autoroute A. 40, une bonne desserte de l'agglomération d'Oyonnax et permet de relier le bassin d'emplois de la région d'Oyonnax (pôle de compétence européen de la plasturgie) au réseau autoroutier.

## II. LE VOLET ROUTIER DES CONTRATS ETAT-RÉGIONS

Le volet routier des contrats Etat-régions s'élève à 56 milliards de francs (valeur 1994), dont 22,1 milliards de part de l'Etat, hors investissement concernant l'exploitation routière et les villes nouvelles.

Outre les enveloppes prévues pour les contrats Etat-régions, le Gouvernement a décidé la mise en place, sur la même durée, de programmes d'accélération concernant notamment l'aménagement des trois grands axes interrégionaux que sont :

- la **rocade des Estuaires**, autoroute gratuite entre Caen, Rennes et Nantes ;

- la **route Centre Europe Atlantique**, entre Mâcon et Chalon, à l'est, et La Rochelle à l'ouest via Montluçon, Limoges et Angoulême ;

- la **RN 88** entre Toulouse et Lyon.

L'aménagement de ces axes représente en effet un enjeu essentiel pour le désenclavement des régions qu'ils traversent et pour un développement équilibré du territoire.

Le premier tableau joint récapitule, région par région, le montant des volets routiers des contrats 1994-1998 ainsi que des compléments décidés par le Gouvernement. Les investissements routiers s'élèveront par conséquent sur la période du Xe Plan, à 61,4 milliards, l'effort de l'Etat étant de plus de 26 milliards.

Globalement, le XIe Plan est en hausse sensible par rapport au Xe Plan : + 3,4 % dont + 12,3 % hors Ile-de-France (en francs constants).

Le deuxième tableau donne, région par région, la dotation 1996 que l'Etat a prévu de mettre en place pour les contrats après les mesures de régulation budgétaire intervenues en cours d'année ainsi que le montant des autorisations de programme affectées au 30 juin 1996. A la fin 1996, sans comptabiliser les crédits encore en réserve, les contrats seraient servis à hauteur de 45 % de l'enveloppe pluriannuelle en moyenne.

**CONTRATS ETAT - REGIONS DU XI<sup>e</sup> PLAN ET PROGRAMMES COMPLEMENTAIRES  
VOLET ROUTIER A FINANCER SUR LE BUDGET DE LA DIRECTION DES ROUTES (en MF 94)**

REGIONS	XI <sup>e</sup> PLAN							XI <sup>e</sup> PLAN			
	Contrats Etat-Régions de base			Programmes complémentaires d'accélération				Total, y compris les programmes d'accélération			
	Etat	Région	Autres	Etat	Région	Autres	Objet	Etat	Région	Autres	Total
ALSACE	772	442	611	238	2	457	contrat Strasbourg	1010	444	1068	2522
AQUITAINE	877	551	580	120	10	7	Somport	997	561	587	2145
AUVERGNE	750	285	312	605	15	15	RCEA, RN88, 89, 120 et 122	1355	300	328	1983
BOURGOGNE	600	351	454	120			RCEA	720	351	454	1525
BRETAGNE	2425	962	762	133	34	34	Rocade des Estuaires	2558	996	796	4349
CENTRE	840	679	604					840	679	604	2124
CHAMPAGNE-ARDENNE	805	558	687	80		80	RN51	885	558	767	2210
FRANCHE-COMTE	685	397	610					685	397	610	1693
LANGUEDOC-ROUSSILLON	1014	597	673	170			RN88	1184	597	673	2454
LIMOUSIN	639	213	0	190			RCEA	829	213	0	1042
LORRAINE	1481	1017	847					1481	1017	847	3345
MIDI-PYRENEES	1715	975	969	300			RN88	2015	975	969	3959
NORD PAS DE CALAIS	1489	1286	1746	103	56	18	Plan routier Transmanche	1592	1342	1764	4698
BASSE-NORMANDIE	1061	1288	653	667	166	167	Rocade des Estuaires	1728	1454	820	4001
HAUTE-NORMANDIE	521	596	416	130	35	35	Plan routier Transmanche	651	631	451	1732
PAYS DE LA LOIRE	979	838	471	65	65		Rocade des Estuaires	1044	903	471	2418
PICARDIE	670	671	50	149	128	205	Plan routier Transmanche	819	800	256	1874
POITOU-CHARENTES	1100	590	538	110	54	46	RCEA	1210	644	584	2438
PACA	983	903	1011	150	118	89	Peroées Alpines	1133	1021	1100	3254
RHONE-ALPES	1273	1173	1276	300	28	25	RN7, rehabilitation A47 et Matheysane	1573	1201	1301	4076
<b>TOTAL hors Ile de France</b>	<b>20678</b>	<b>14373</b>	<b>13270</b>	<b>3630</b>	<b>710</b>	<b>1178</b>		<b>24308</b>	<b>15083</b>	<b>14448</b>	<b>53839</b>
ILE DE FRANCE (hors FARIF, villes nouvelles, y compris environnement et politique de la ville)	1470	6140						1470	6140	0	7610
<b>TOTAL</b>	<b>22147</b>	<b>20513</b>	<b>13270</b>	<b>3630</b>	<b>710</b>	<b>1178</b>		<b>25777</b>	<b>21223</b>	<b>14448</b>	<b>61449</b>

EXECUTION DU CONTRAT ETAT - REGIONS DU XI<sup>ème</sup> PLAN A FIN 1995 ET PREVISIONS  
D'AFFECTATION DES CREDITS EN PART ETAT POUR 1996

REGIONS	1994-1998 AP Etat (MF 94)	Exécution à fin 1995	Affectation 30.06.96 (MF 96)	Ressources prévisionnelles disponibles à fin 96 (MF 96)
ALSACE	772,01	35,31%	33,93	68,00
AQUITAINE	877,00	23,03%	23,50	163,23
AUVERGNE	750,00	42,11%	29,09	65,00
BOURGOGNE	600,00	36,97%	2,87	68,98
BRETAGNE	2425,00	37,10%	113,59	236,80
CENTRE	840,35	34,62%	35,83	88,86
CHAMPAGNE-ARDENNE	805,00	31,11%	66,86	102,00
FRANCHE-COMTE	685,00	36,10%	12,08	64,63
LANGUEDOC-ROUSSILLON	1014,00	36,21%	66,23	92,50
LIMOUSIN	639,00	36,58%	5,10	63,13
LORRAINE	1480,50	36,70%	109,91	142,93
MIDI-PYRENEES	1715,00	35,19%	84,28	166,27
NORD-PAS-DE-CALAIS	1488,85	31,51%	80,02	181,95
BASSE-NORMANDIE	1060,50	32,35%	113,58	127,90
HAUTE-NORMANDIE	520,50	36,36%	38,37	60,94
PAYS DE LA LOIRE	978,90	37,53%	55,73	89,26
PICARDIE	670,00	34,12%	36,72	66,60
POITOU-CHARENTES	1100,00	30,73%	76,03	155,00
P.A.C.A.	982,60	37,55%	64,15	108,00
RHONE-ALPES	1273,34	29,75%	129,87	160,39
<b>TOTAL hors Ile-de-France</b>	<b>20677,55</b>	<b>34,49%</b>	<b>1177,74</b>	<b>2272,37</b>
ILE-DE-FRANCE (hors CAS et pôles de développement)	1469,50	40,12%	66,64	153,78
ILE-DE-FRANCE (CAS)	600,00	9,78%	0	117
ILE-DE-FRANCE (pôles)	135,00	0,00%	0	22,5
<b>TOTAL ILE-DE-FRANCE</b>	<b>2204,50</b>	<b>29,41%</b>	<b>66,64</b>	<b>293,28</b>
<b>TOTAL global métropole</b>	<b>22882,05</b>	<b>34,00%</b>	<b>1244,38</b>	<b>2565,65</b>
DOM et assimilés	257,00	35,97%	7,98	32,30
TOM *	115,63	18,93%	0,00	32,00
<b>TOTAL CER</b>	<b>23254,68</b>	<b>33,95%</b>	<b>1252,36</b>	<b>2629,95</b>

\* TOM, y compris 18,33 MF sur les 22 MF de la convention de développement de Wallis et Futuna

### III. LE FINANCEMENT DES AUTOROUTES CONCÉDÉES

#### A. LA CAISSE NATIONALE DES AUTOROUTES

##### 1. Gestion de la dette

Au 30 avril 1996, la dette en devises de la CNA représentait 5 milliards de francs. Cette dette, quoique faible en valeur relative par rapport à l'encours total des emprunts de la CNA, doit être soustraite aux aléas de variation des taux de change. Sur l'ensemble des émissions composant cette dette, trois d'entre elles pouvaient faire l'objet d'une opération garantissant les taux de change et utilisant les différences de taux entre les emprunts en devises et les emprunts en francs français.

Au mois de juin 1996, la CNA a donc procédé à :

- deux opérations de « swap » ECU/FF pour deux emprunts :

. emprunt en Ecu de 150 millions, émis le 12 juillet 1989 au taux de 8,75 %, remboursable in fine le 12 juillet 1999, taux de change initial : 1 Ecu = 7,009 francs.

. emprunt en Ecu de 300 millions, émis le 26 juin 1991 au taux de 9 %, remboursable in fine le 26 juin 2000, taux de change initial : 1 Ecu = 6,9735 francs.

- une opération de swap £/FF pour un emprunt en livre sterling de 30 millions, émis le 15 décembre 1981 au taux de 16 %, remboursable in fine le 15 décembre 2006, taux de change d'origine : 1 £ = 10,87 francs.

Ces opérations de couverture de change garantissent respectivement un gain de change de :

- 147,7 millions de francs pour l'emprunt de 150 millions d'Ecu,

- 306 millions de francs pour l'emprunt de 300 millions d'Ecu,

- 347 millions de francs pour l'emprunt de 30 millions de Livre Sterling.

Le programme des emprunts notifié par le conseil de direction du FDES (Fonds de Développement Économique et Social) du 4 décembre 1995, pour 1996, est arrêté à 18.288 millions de francs pour les seules sociétés d'économie mixte.

## 2. Les perspectives pour 1997

Le conseil de direction du FDES (Fonds de Développement Économique et Social) du 24 juin 1996 a arrêté pour l'ensemble du secteur autoroutier, le programme desancements pour 1997 à 14.022 millions de francs, et le montant des dépenses d'investissement qui s'élève, pour le secteur public autoroutier, à 19.231 millions de francs pour 1997.

En conséquence, le volume des emprunts nécessaires pour mener à bien ce programme du secteur public autoroutier, par l'intermédiaire de la CNA, est de 19.880 millions de francs en 1997 (19.112 millions de francs au titre des travaux et 768 millions de francs au titre du refinancement des sociétés).

### B. LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES

#### 1. Les contrats de plan entre l'État et les sociétés d'autoroutes

En 1994 et 1995 ont été conclus les premiers contrats de plan quinquennaux 1995-1999 entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Ils ont été élaborés en concertation avec les sociétés concessionnaires au sein des groupes nouvellement constitués, en ce qui concerne le secteur d'économie mixte et avec COFIROUTE.

Le contrat de plan de l'ATMB est actuellement en cours de mise au point, en liaison avec la négociation du 5e avenant à son contrat de concession. L'ensemble devrait être approuvé avant la fin de l'année. La SFTRF n'a pas encore de contrat de plan.

Le tableau suivant indique la date de signature de chaque contrat :

CONTRATS	SAPRR/AREA	ASF/ESCOTA	SANEF/SAPN	COFIROUTE
Date de conclusion	19/12/1994	27/04/1995	7/02/1995	6/12/1995

Les contrats de plan assignent à chaque société d'économie mixte des objectifs financiers et le suivi de ratios de gestion tels que l'évolution des charges différées, l'endettement, la part des frais financiers dans le chiffre d'affaires hors taxes et celle de l'excédent brut d'exploitation dans le chiffre d'affaires.

Les tableaux suivants donnent, pour les trois groupes du secteur public, les objectifs et ratios prévus dans les contrats de plan et la situation au 31 décembre 1995. Il convient toutefois de souligner que les contrats de plan ne prennent pas en compte l'impact de la taxe d'aménagement du territoire sur la situation financière des sociétés. La comparaison des réalisations avec les objectifs initiaux est donc biaisée et son interprétation doit tenir compte de ces éléments intervenus après la signature des contrats.

en MF	GROUPE ASF			
	ASF		ESCOTA	
	Objectifs contrat de plan	Réalisé en 1995	Objectifs contrat de plan	Réalisé en 1995
<b>Objectifs financiers</b>				
Charges différées	-60 % <i>(avant fin de plan)</i>	4 665	stabilisé à 6 600 <i>(en 1995)</i>	7 032
Niveau d'endettement maximum <i>(hors emp. de refin)</i>	39 000	26 054	16 000	9 792
Ratio Frais financiers / C.A. H.T.	26 % <i>(en fin de plan)</i>	25 %	35 % <i>(en fin de plan)</i>	41 %
<b>Objectif de gestion</b>				
Ratio E.B.E. / C.A.	74 % <i>(en fin de plan)</i>	68 %	stabilisé à 70 % <i>(en 1995)</i>	65 %

en MF	GROUPE SANEF			
	SANEF		SAPN	
	Objectifs contrat de plan	Réalisé en 1995	Objectifs contrat de plan	Réalisé en 1995
<b>Objectifs financiers</b>				
Charges différées	Croissance < 20% <i>(soit 8000 en fin de plan)</i>	6 274	< 2 500 <i>(en fin de plan)</i>	501
Niveau d'endettement maximum <i>(hors emp de refin)</i>	23 000	16 221	12 250	7 789
Ratio Frais financiers / C.A. H.T.	< 40 % <i>(en fin de plan)</i>	33 %	< 64 % <i>(durée plan)</i> 60 % <i>(fin de plan)</i>	11 %
<b>Objectif de gestion</b>				
Ratio E.B.E. / C.A.	70 %	70 %	69 % en 1995 75 % en 1999	62 %



en MF	GROUPE SAPRR			
	SAPRR		AREA	
	Objectifs contrat de plan	Realise en 1995	Objectifs contrat de plan	Realise en 1995
<b>Objectifs financiers</b>				
Charges differrees	Croissance < 23 % (duree du plan)	10 499	Croissance < 8 % (duree du plan)	5 420
Niveau d'endettement maximum (hors emp de refin)	34 000	31 058	10 000	8 232
Ratio Frais financiers / C A H T	32 % (en fin de plan)	44 %	36 % (en fin de plan)	51 %
<b>Objectif de gestion</b>				
Ratio E B E / C A	73,8 % en 1995 77,3 % en 1999	67 %	67,5 % en 1995 69,3 % en 1999	67 %

## 2. Les péages en 1996

La hausse des tarifs intervenue le 1er fevrier 1996 compense partiellement le passage de la taxe d'aménagement du territoire de 2 à 4 centimes par kilomètre parcouru. Le tableau ci-après donne les taux d'augmentation des tarifs pour 1996

SOCIETES	TAUX VEHICULES LEGERS	TAUX POIDS LOURDS	TOTAL
SAPRR	2,53	4,49	3,29
AREA	2,12	3,50	2,40
ASF	2,18	2,79	2,34
ESCOTA	2,03	3,32	2,32
SANEL	2,23	3,24	2,62
SAPN	4,42	5,41	4,68
COFIROUTE	5,10	6,60	5,45

Pour mémoire, les tarifs d'ATMB ont évolué comme suit :

ATMB	3,09	3,71	3,33
------	------	------	------

La hausse moyenne des tarifs au 1er février 1996 a donc été :

TOTAL	2,76	3,94	3,10
-------	------	------	------

Le tableau ci-dessous retrace, depuis 1986, l'évolution de l'indice des tarifs de péage autoroutiers ainsi que l'indice INSEE des prix à la consommation. L'indice des tarifs de péage permet de mesurer la hausse annuelle de l'ensemble des tarifs de péage des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

ANNÉES	INDICE DES TARIFS DE PÉAGE	INDICE INSEE DES PRIX À LA CONSOMMATION
1986	100	100
1987	100,2	103,1
1988	102,2	105,9
1989	104,7	109,7
1990	104,7	113,4
1991	109,2	117,1
1992	112,3	119,9
1993	115,7	122,3
1994	118,2	124,3
1995	121,3	126,5
1996	125,1	128,2

#### IV. LE TRANSPORT ROUTIER

Si le secteur du transport routier a créé 9.000 emplois en 1995 -année jugée « bonne » par le bilan de l'observatoire social des transports- le niveau d'activité de 1996 est générateur **d'inquiétude dans la profession** face aux perspectives de libéralisation du marché des transports routiers pour 1998, mais aussi face à l'évolution de la fiscalité du gazole.

##### *A. LES PRÉVISIONS DE TRAFIC DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN 1996*

Moins sensible à la production des biens intermédiaires que les modes ferroviaire et fluvial, le trafic routier pour compte d'autrui devrait profiter de la croissance du commerce extérieur ainsi que de celle du secteur du bâtiment et des travaux publics. De plus, la pratique de prix bas favorise la compétitivité des transporteurs routiers français face à leurs homologues étrangers ou face aux autres modes. En revanche, la forte hausse du trafic de produits agricoles qui tient probablement aux exportations exceptionnelles de céréales vers l'Espagne -destination pour laquelle le train est handicapé par la différence d'écartement des voies- ne s'est pas reproduite pas en 1996.

##### *B. LE CONTRAT DE PROGRÈS*

Conclu le 23 novembre 1994 et en vigueur depuis le 1er octobre 1995, le contrat de progrès doit s'appliquer jusqu'en 2000. Il a donné lieu à un premier rapport.

Plusieurs mesures d'aides aux entreprises ont ainsi déjà été prises dans le cadre du contrat de progrès pour le transport routier de marchandises. L'aide à la cessation d'activité de transporteurs âgés de plus de soixante ans a été mise en place en juin 1995 et les mesures d'aide au regroupement en faveur des petites et moyennes entreprises de transport viennent de l'être. 90 millions de francs sont disponibles pour l'ensemble de ces deux mesures. L'État a apporté en 1995 un concours de 20 millions de francs à des établissements de formation agréés pour améliorer la formation des conducteurs. Cette action a été reconduite pour 1996. Enfin, le dispositif de contrôle et de sanctions a été renforcé.

Si 3.000 créations d'emplois semblent nées du contrat, les dispositions relatives à la transparence en matière d'heures de travail des conducteurs se heurtent aux « réticences » des entreprises et des conducteurs. La notion de temps de service se concilie avec les coûts induits. La prise en compte des temps d'attente (à l'embarquement ou au (dé)chargement) pose problème.

Le Conseil des ministres européens des transports a demandé à la commission de lui faire des propositions pour décompter et limiter l'ensemble des temps d'activité des conducteurs routiers et notamment les temps autres que la conduite. Il s'est également dégagé, au Conseil des ministres européens des transports du 20 juin 1995, une large majorité, lors d'un débat d'orientation relatif à l'évolution de l'appareil de contrôle, pour que le chronotacygraphe actuel soit à terme remplacé par un appareil entièrement électronique.

### **C. LA RÉGLEMENTATION DES PRIX ABUSIVEMENT BAS**

Votre commission des affaires économiques se félicite qu'à son initiative, à partir d'un amendement de M. le Sénateur Jean-Jacques Robert, le Gouvernement ait accepté l'application au secteur du transport routier des normes nouvelles en matière de prix anormalement bas.

Elle forme le voeu que la législation nouvelle marque le terme d'une « guerre des prix » nuisible à l'ensemble des entreprises de ce secteur.

### **D. LA TAXATION DU GAZOLE : VERS UN CARBURANT UTILITAIRE ?**

Depuis le mois de mars 1996, une réflexion s'est engagée, au niveau du Ministère de l'Industrie, sur l'évolution de la fiscalité des carburants. Commandé par le Gouvernement en 1995, à l'initiative des ministres de l'Économie et des Finances et de l'Industrie, un rapport sera remis fin juin au Parlement, sur l'impact économique, industriel et environnemental d'un changement de fiscalité sur les carburants. Le rapport « Beller-Lépine-Martin » étudie notamment les conséquences sur les industries automobile et pétrolière, les besoins des professionnels et la santé, d'une hausse de la fiscalité sur le gazole.

Rappelons que 31 % du parc automobile national est équipé de moteurs diesel et que 75 % du gazole consommé en France l'est par le transport routier.

Alors que dans le Livre vert, intitulé « *Vers une tarification équitable et efficace dans les transports* », publié en décembre 1995, la Commission européenne appelait à une prise en compte des coûts externes dans la tarification de chaque mode, la profession s'oppose à un relèvement de la fiscalité du transport routier.

Pour votre commission, il apparaît de plus en plus clairement que seule la notion de « carburant utilitaire » et la mise en place d'un régime fiscal spécifique permettrait de résoudre la contradiction entre les impératifs budgétaires de l'État et la protection de l'environnement et l'obligation de ne pas déstabiliser un secteur dont dépend l'efficacité de notre économie.

Encore faut-il veiller à ce que des considérations d'ordre strictement environnemental (prévention des pollutions atmosphériques) ne viennent pas rompre l'équilibre du barème de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP).

Plus généralement, votre rapporteur estime regrettable que la TIPP, comme les droits sur les tabacs -impôts éminemment économiques- soient considérés -notamment lorsqu'il s'agit de gager des amendements impliquant des pertes de recettes fiscales- comme des recettes « de poche » auquel on peut recourir sans difficulté. Il souhaite qu'une discipline collective permette, au sein du Parlement, de mettre fin à un tel « meccano » fiscal.

#### **E. LA CROISSANCE PROGRESSIVE DU TRANSPORT COMBINÉ**

Le trafic du combiné n'a crû que lentement au cours des dix dernières années (taux de croissance annuel de 3,5 %), compte tenu d'une perte de compétitivité liée à la baisse des prix routiers. La croissance a concerné, pour l'essentiel, le trafic international dont la part atteint aujourd'hui 60 %.

En novembre 1994, le Gouvernement français avait décidé d'initier une politique de développement du transport combiné, visant à doubler le trafic à l'horizon 2000 (taux de croissance annuel de 10 %).

Une aide exceptionnelle de 300 millions de francs a ainsi été mise en place en 1995 en sus des aides habituelles accordées pour les terminaux de transbordement et les matériels spécialisés. Elle visait à accroître l'attractivité

du transport combiné, d'une part en réduisant le coût de la traction ferroviaire (effet prix) d'autre part, en améliorant la fiabilité et la qualité de la prestation ferroviaire (effet fidélisation de la clientèle).

**Cette aide a été reconduite en 1996** avec les mêmes objectifs mais en renforçant les actions relatives à la qualité et à la fiabilité pour essayer d'effacer les effets négatifs pour la clientèle de la grève de décembre 1995.

Le trafic qui avait connu une croissance exceptionnellement forte de 21,5 % en 1994 n'a progressé que de 6 % en 1995 en atteignant 10,8 milliards de tonnes-kilomètres (sans la grève, le taux de croissance aurait été de 15 %). Pour 1996, le taux de croissance observé devrait se situer dans la fourchette 7 à 10 %.

Le transport combiné rail-route, avec 14 millions de tonnes nettes, représente aujourd'hui 13,5 % des trafics à plus de 500 km avec une part supérieure à 20 % pour les trafics de transit à travers la France.

Sur la base du rapport « Boîteux », il représente un avantage annuel pour la collectivité de près de 800 millions de francs.

Le transport combiné fleuve-route se développe sur le Rhin, le Rhône, la Seine et les canaux à grand gabarit du nord à partir des trafics maritimes. Le tonnage transporté est encore faible (0,6 millions de tonnes nettes) mais il connaît une forte progression (60.000 conteneurs contre 50.000 il y a dix ans).

Les aides aux terminaux de transbordement concernent aussi bien le fleuve-route que le rail-route. Leur montant est de 65 millions de francs en 1996 contre 58 millions de francs en 1995.

Les moyens mis en place pour assurer le développement du transport combiné, devraient permettre d'atteindre les objectifs fixés en 1994, si la conjoncture économique générale n'est pas trop défavorable et si la qualité de la prestation ferroviaire est améliorée.

Avec un montant d'aide de 300 millions de francs, la France se situe à un niveau comparable à celui des pays les plus actifs en Europe (Allemagne, Italie).

## CHAPITRE III

### LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

#### I. LES STATISTIQUES

L'insécurité routière se situe encore à un niveau inacceptable.

##### ● Des chiffres à méditer

En 1994, on avait dénombré 8.533 tués et 180.832 blessés, dont 40.521 graves. Chaque jour, en moyenne 23 personnes trouvent la mort et 500 personnes sont blessées sur les routes de notre pays.

Pour l'année 1995, avec une augmentation de la circulation sur le réseau national français (+ 3 % par rapport à 1994), le nombre des tués a diminué de façon modeste (8.412 soit 1,4 %). Cause invoquée de ce résultat mitigé ; le moindre respect du Code de la Route par les français dans la perspective de l'amnistie présidentielle, phénomène qui avait déjà été observé en 1988. A noter que le taux de tués pour 100 millions de km parcourus demeure 4,6 fois plus important sur toute nationale que sur autoroute.

Les évolutions du nombre de tués selon les différentes catégories d'usagers sont plus marquées : tandis qu'on enregistre une baisse de 8,8 % chez les piétons et de 4,4 % chez les motocyclistes, le nombre de tués augmente de 16,5 % chez les cyclistes, et de 2,1 % pour ce qui est des accidents impliquant au moins un poids lourd.

C'est d'ailleurs dans cette dernière catégorie que les variations en cours d'année sont les plus fortes, avec :

- de mauvais résultats en début d'année (+ 12,7 % de tués sur les 8 premiers mois), qu'il faut rapprocher de la forte augmentation du trafic poids lourd au premier semestre 1995 (+ 7,9 %) ainsi que du comportement moins sécuritaire des autres usagers compte tenu de l'amnistie ;

- une fin d'année jugée encourageante (- 14,8 % pour le dernier quadrimestre).

### • La prévention de la conduite sous l'empire de l'alcoolisme

Dans 40 % des accidents graves, l'alcool est en cause. Le risque d'avoir un accident sous l'emprise d'une imprégnation d'alcool est multiplié par 10 à un taux de 0,8 gramme par litre de sang, par 5 à un taux de 0,7 et par 2 à un taux de 0,5. C'est la raison pour laquelle, après une première étape franchie en juillet 1994 par la création d'une contravention de la 4e classe pour la conduite avec un taux d'alcoolémie compris entre 0,7 et 0,8 g/l de sang (0,35 mg/l d'air expiré à 0,40 mg/l d'air expiré), le 15 septembre 1995, une seconde étape est intervenue avec l'abaissement à 0,5 g/l de sang du taux d'alcoolémie toléré pour la conduite d'un véhicule. Ce taux correspond à une consommation de deux verres d'alcool. Une action de prévention accompagne le dispositif réglementaire. Depuis le 15 novembre 1995, pour faciliter l'auto-contrôle, des éthylotest sont disponibles à moins de 10 francs dans les pharmacies, les grandes surfaces ou les stations-service. En effet, comme le suggère l'honorable parlementaire, le Gouvernement a bien conscience que le facteur décisif reste le comportement du conducteur. C'est pourquoi, il a été décidé de privilégier les mesures de prévention, d'information et de formation.

## II. LA POLITIQUE DE TRAITEMENT DES « ITINÉRAIRES NOIRS »

Les endroits dangereux, ponctuels ou linéaires du réseau routier national, font l'objet d'aménagements qui sont inventoriés dans les plans régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS) élaborés par les directions régionales de l'Équipement et validés par la direction des routes.



Le Plan Régional d'Aménagement de Sécurité est :

- un document de référence qui définit la stratégie régionale en matière d'aménagements de sécurité ;
- un réservoir d'opérations sélectionnées, hiérarchisées et financées sur contrats et hors contrats de plan Etat-Région, qui aide à la programmation.

Par ailleurs, les crédits d'initiative locale (CIL), dotation globalisée et déconcentrée à l'échelon départemental, permettant de réagir rapidement par des aménagements légers dès l'apparition des risques.

Rappelons que, pour le budget 1996, le chapitre 53-42 article 50 consacre à cette politique des crédits d'initiative locale (80 millions de francs) et des crédits d'opérations spécifiques de sécurité (retenues aux PRAS) et aménagements d'aires de repos : 100 millions de francs (dont 70 millions de francs sur les contrats Etat-Région et 30 millions de francs sur le programme général de sécurité).

Le financement sur le programme général est consacré exclusivement au traitement des endroits les plus dangereux du réseau national, par des aménagements d'un coût modéré, compte tenu de l'enveloppe. Les contrats Etat-Région, résultant de négociations locales, permettant de traiter des zones sensibles avec des montants unitaires plus élevés. Ils permettent, notamment dans certaines régions, de faire du traitement par itinéraire soit des obstacles, soit des intersections.

Ainsi le programme général a permis d'ouvrir des autorisations de programme pour les travaux d'une vingtaine d'aménagements et de financer les études et acquisitions foncières d'une dizaine d'autres, ainsi que deux opérations concernant l'aménagement d'aires de repos.

Dans le cadre des contrats Etat-Région, les dotations ont concerné 44 opérations complètes d'aménagement et 3 études et acquisitions foncières.

### III. DEUX SUJETS DE PRÉOCCUPATION

#### A. *LA CONDUITE AUTOMOBILE SOUS L'EMPRISE DE LA DROGUE*

Comme l'an passé, votre commission exprime ses préoccupations sur **la conduite sous l'empire de la drogue.**

Un livre blanc consacré à la question de la drogue au volant a été remis au Gouvernement et rendu public en octobre 1995. Une proposition de loi sur ce sujet devait recueillir le soutien du Gouvernement ; elle devait prendre en compte la consommation d'amphétamines et de cannabis.

Parallèlement, devraient être étudiées les modalités pratiques de dépistage par des techniques et des méthodes fiables et simples permettant de donner des éléments de preuve d'une conduite sous l'influence de ces produits. Dans le but de rendre ces mesures les plus efficaces possibles, le Gouvernement se propose d'adopter une démarche qui fait appel à la progressivité, à la sensibilisation et à la formation du public et des acteurs concernés : chefs d'entreprises, familles, médecins, forces de l'ordre.

## **B. LES TRANSPORTS SCOLAIRES**

Au cours de l'année 1996, l'attention de votre commission a été attirée sur la sécurité des transports scolaires.

Ce sujet a fait l'objet, en 1996, d'une proposition de loi de notre collègue M. Bimbenet.

Au cours de l'année scolaire 1994-1995, les transports scolaires ont entraîné : 7 tués, 40 blessés graves et 308 blessés légers.

Plus généralement, en 1995, le nombre d'enfants tués sur la route en tant que piétons, passagers de voitures de tourisme, cyclistes et usagers de deux roues à moteur, s'est élevé à 378. Les actions de prévention dans le domaine des transports scolaires relèvent de la responsabilité partagée entre l'État, les collectivités locales, les transporteurs, les associations, les parents et les jeunes. Ainsi la circulaire du 25 mars 1995 du ministre de l'éducation nationale prévoit l'élargissement des compétences des conseils départementaux de l'éducation nationale (CDEN), qui deviennent un lieu de concertation avec les représentants des prestataires de transport. Cette circulaire définit les conditions d'organisation qui doivent mieux prendre en compte les rythmes, les horaires, les effectifs et les circuits. Ce texte rappelle que l'action éducative, dont les temps forts sont l'attestation scolaire de sécurité routière de 5e et de 3e, doit permettre une sensibilisation particulière des élèves pour les responsabiliser dans leur comportement. En ce qui concerne le transport lui-même, les conseils généraux qui sont autorités organisatrices du transport scolaire dans le département peuvent exiger un effort de formation des chauffeurs dans les cahiers des charges prévus par la loi du 29 janvier 1992. Pour sa part, l'État encourage les décisions de rajeunissement du parc routier en accordant une subvention égale au

maximum à 30 % de l'aide apportée par le département, ainsi qu'en a témoigné la circulaire relative aux aides de l'État aux transports collectifs de province du 21 décembre 1994.

Au demeurant, la partie du trajet effectuée dans les autocars n'est pas la plus dangereuse : sur les sept morts constatés dans les autocars pendant l'année scolaire 1994-1995, trois ont eu lieu dans les véhicules et quatre hors des véhicules. Des actions continuent à être menées, en collaboration avec les associations d'usagers, pour améliorer encore la sécurité des transports en commun d'enfants.

Votre commission s'interroge, pour finir sur les conditions de mise en oeuvre, à l'instigation de la Commission européenne, de l'obligation du port d'une ceinture de sécurité dans les véhicules de transport en commun de plus de 3,5 tonnes n'ayant pas la possibilité de transporter les passagers debout. Elle souligne la nécessaire concertation avec les professionnels et les usagers avant la prise de toute décision.

to be a part of the ...

... the ...

...  
...  
...  
...

...  
...  
...  
...

...  
...  
...  
...

## CHAPITRE IV

### LES VOIES NAVIGABLES

#### I. LE TRAFIC FLUVIAL EN 1995-1996

Deux adjectifs qualifient actuellement la flotte fluviale française : ancienne et peu compétitive. Le parc d'unités (2.374) est réduit. Sa capacité moyenne est égale à 561 tonnes. La flotte a souffert de l'absence de connexion avec nos partenaires européens, l'activité fluviale française s'exerçant dans un « vase clos ». L'effet du « déchirage », en vigueur depuis 1989, a eu des retombées modestes. Facteur aggravant : une insuffisance d'investissements, le rajeunissement du parc résultant davantage de la mise au rebut d'unités anciennes que de la construction d'une cale nouvelle.

56 % de la capacité de cale ont plus de 35 ans, 39 % entre 25 et 15 ans et 5 % seulement à moins de 15 ans. Le parc public en marchandises sèches, soit 72 % du parc total, a été construit pour plus de 60 % avant 1960. On considère que 80 % de la cale actuelle est en « bout de course » (57 % de la cale sèche, et 86 % de la cale citerne).

Comme le souligne le tableau ci-dessous, la capacité moyenne de cale unitaire s'élève à 561 tonnes, or pour conforter la compétitivité d'une expédition par voie d'eau, un seuil minimum de 1.500 tonnes par unité est requis. A titre de comparaison, la France se place loin derrière l'Allemagne -en terme de capacité moyenne de cale- qui atteint 941 tonnes, les Pays-Bas faisant mieux avec 985 tonnes.

Autre élément de comparaison, si l'on réduit le champ d'instigation en limitant le calcul aux unités dont la capacité moyenne est comprise entre 650 tonnes et 3.000 tonnes, les résultats comparés avec l'Allemagne et les Pays-Bas sont frappants. On obtient : 42 % des unités en France ont une cale

moyenne de 1.355 tonnes, en Allemagne et aux Pays-Bas avec une cale moyenne respective de 1.372 tonnes et 1.465 tonnes.

AGE MOYEN DE LA FLOTTE AU 1/01/94	NOMBRE D'UNITÉS	EN %	TONNAGE MOYEN UNITAIRE
Supérieur à 35 ans	1.329	56	561
Compris entre 25 et 15 ans	925	39	740
Inférieur à 15 ans	119	5	1.267
<b>TOTAL</b>	<b>2.374</b>	<b>100</b>	<b>561</b>

Source : Comité des armateurs fluviaux

Quant à la batellerie française, elle n'a réalisé qu'un milliard de francs de chiffre d'affaires en 1995. En dix ans, les effectifs des salariés qui ont effectué 55 % des trafics en 1995, ont fondu de moitié pour se stabiliser, depuis deux ans, à quelque 1.000 salariés pour une cinquantaine d'entreprises. Dans le même temps, le nombre des indépendants a été divisé par trois pour atteindre 1.250 personnes en 1995. Il a été divisé par 6 depuis 1973. Avec 30 créations d'entreprise pour 100 disparitions par an, la profession continue de perdre 70 artisans chaque année.

#### ● 1995 : année satisfaisante

Le trafic fluvial a connu une année 1995 satisfaisante. Après la reprise amorcée à compter d'octobre 1994, la croissance s'est poursuivie jusqu'à l'automne 1995 pour ralentir au dernier trimestre de 1995. Au total, le transport fluvial de marchandises aura crû de 3 % en volume et de 4,6 % en tonnes-kilomètres en 1994-1995.

A l'exception des produits pétroliers (- 2,4 %) et des matériaux de construction (- 1,2 %) liés à la crise du BTP et des grèves de décembre 1995, où notamment la consommation de béton prêt à l'emploi a diminué de 35 % par rapport à décembre 1994, l'ensemble des produits transportés par la voie d'eau a enregistré une progression. A l'image des marchandises diverses qui ont fait un bond de 39,59 %, ou dans une moindre mesure, les minerais et déchets sidérurgiques (+ 14,84 %), les produits chimiques (12,46 %) ainsi que les combustibles minéraux et les denrées alimentaires, fourrages qui ont évolué de façon analogue. A noter également la bonne tenue des produits agricoles (+ 8,56 %) qui semble avoir davantage profité aux ports de l'Europe du Nord via les exportations par la Moselle, des produits métallurgiques (+ 6,04 %) et des engrais (+ 3,03 %) comme le montre le tableau ci-après.

Autre sujet de satisfaction, cette hausse a bénéficié aux flottes publiques (+ 3,31 % en tonnage transit compris) au détriment des flottes privées (- 11,2 %). Les variations sont moindres en t/km puisque les flottes publiques progressent de 3 % et la flotte privée régresse de 2,3 %.

Enfin, sur le trafic fluvio-maritime, la morosité était de mise avec une baisse de 10 % avec 1,2 millions de tonnes et 190 millions de tonnes/km sur la Seine et le Rhône confondus. Cette perte se concentre principalement sur la Seine car si les exportations sont restées stables, les importations ont chuté de 220.000 tonnes (les produits agricoles passant de 95.000 tonnes à 900 tonnes). Le Rhône, quant à lui, a atteint un score honorable avec une hausse de 14 % tant sur les importations que sur les exportations.

Trafic fluvial par nature de trafics						
Résultats des 12 premiers mois 1995						
comparés à ceux de la même période décalée d'un an						
Nature de trafics	Tonnes (milliers)			TK (millions)		
	1995	1994	variation	1995	1994	variation
Rhin et Moselle	20 260	19 253	5,23 %	1 258	1 717	7,43 %
Hors Rhin et Moselle	34 624	34 054	1,67 %	4 607	4 435	3,88 %
<b>Total</b>	<b>54 884</b>	<b>53 307</b>	<b>2,96 %</b>	<b>5 865</b>	<b>5 606</b>	<b>4,62 %</b>

STATISTIQUE DE LA NAVIGATION INTÉRIEURE						
Ventilation par chapitre NST de marchandises						
Résultats des 12 premiers mois 1995 comparés à ceux de la même période 1994						
Chapitres NST de marchandises	Tonnes			Tonnes kilomètres		
	1995	1994	variation %	1995	1994	variation %
0. Produits agricoles	6 402 665	5 897 552	8,56	955 387 221	909 994 260	4,99
1. Denrées alimentaires, fourrages	2 261 789	2 042 884	10,72	338 141 701	276 959 799	22,09
2. Combustibles minéraux	4 176 237	3 771 896	10,72	419 058 552	374 337 586	11,95
3. Produits pétroliers	5 782 374	5 925 097	-2,41	668 529 533	733 018 051	-8,80
4. Minerais, Déchets pour la métallurgie	3 445 622	3 000 361	14,84	238 168 879	215 614 705	10,46
5. Produits métallurgiques	1 685 514	1 570 591	6,04	294 188 845	231 803 518	26,91
6. Minéraux bruts, mat. de construction	27 900 257	28 247 535	-1,23	2 463 139 828	2 449 517 325	0,56
7. Engrais	981 482	952 610	2,63	144 933 470	138 728 195	4,47
8. Produits chimiques	1 572 094	1 397 948	12,46	239 576 656	203 233 220	17,88
9. Machines, Véhicules, Transactions	596 913	499 244	39,59	103 846 585	72 715 410	42,81
<b>TOTAL</b>	<b>54 884 947</b>	<b>53 305 718</b>	<b>2,96</b>	<b>5 864 971 280</b>	<b>5 605 922 089</b>	<b>4,62</b>

● 1996 : des résultats à confirmer

Les résultats de 1995 demandaient à être confirmés en 1996. Il ne faut, en effet, pas s'illusionner : au niveau national, la part de la voie d'eau

dans le transport des marchandises n'excède pas 4 % (6,7 % pour les 34 départements baignés par des voies navigables).

## II. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

### A. LES RESSOURCES DE VNF (1996-1997)

Les recettes de VNF sont fournies, il faut le rappeler, par les utilisateurs du réseau et sont complétées par des subventions de l'État et des collectivités territoriales. Les ressources propres de l'établissement comprennent trois types de contributions à partir desquelles sont financés ses moyens de fonctionnement et d'investissement.

Les ressources propres de VNF sur 1995, 1996 et 1997 s'établissent ainsi sur les années 1995, 1996 et 1997 (prévisions) :

ORIGINE	1995	1996	1997
Taxe hydraulique	510,00	528,80	535,00
Péages	55,00	57,00	59,50
Redevances domaniales	17,40	27,00	27,00
<b>TOTAL</b>	<b>582,40</b>	<b>612,80</b>	<b>601,50</b>

(en millions de francs)

Les ressources de la section d'investissement ont les origines suivantes :

	VNF	État	Collectivités territoriales et Union européenne	Total
<b>1995</b>	462,82	193,41	69,84	<b>726,07</b>
<b>1996</b>	245,57	238,00	102,23	<b>585,80</b>
<b>1997</b>	202,70	238,00	85,20	<b>525,90</b>

(en millions de francs)



Le projet de budget de Voies navigables de France pour 1997 reposera, comme celui de 1996, d'une part sur les ressources propres de VNF, d'autre part sur la contribution du Fonds d'Intervention des Transports Terrestres et des Voies navigables (FITTVN).

Il est prévu un maintien des ressources propres au niveau atteint en 1996 avec une réévaluation de 1,6 %, soit environ 660 millions de francs. Ces recettes évoluent en effet faiblement à court terme, qu'il s'agisse des péages « marchandises » ou « plaisance », des produits du domaine, et surtout du produit de la taxe hydraulique, représentant la part la plus importante et dont la stabilisation n'est pas spontanément assurée.

Le montant consacré à l'entretien et à l'exploitation du réseau devrait s'élever à plus de 210 millions de francs.

Pour l'investissement, c'est une somme d'environ 515 millions de francs qui serait consacrée au réseau en 1997.

#### **B. LES MOYENS EN PERSONNEL**

L'état prévisionnel des recettes et dépenses pour 1997 reconduit les moyens humains :

##### **DÉTAIL DES EMPLOIS ADMINISTRATIFS EN 1997**

	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Siège</b>	41	48	15	<b>104</b>
<b>« Seine-Nord »</b>	4	2		<b>6</b>
<b>Services déconcentrés</b>	31	34	63	<b>128</b>
<b>Mis à disposition</b>	8	15	10	<b>33</b>
<b>CDD</b>	2	3	5	<b>10</b>
<b>TOTAL</b>	<b>86</b>	<b>102</b>	<b>93</b>	<b>281</b>

VNF dispose par ailleurs des 5.500 agents de l'État répartis dans les 17 entités régionales ou locales, constituées par des services spécialisés de navigation (6) et des services maritimes et de navigation (4) et certaines directions départementales de l'Équipement (7), mis à disposition de l'établissement depuis sa création. Ces personnels occupent des emplois administratifs ou techniques liés à l'entretien et à l'exploitation du réseau confié à VNF.

### **C. L'ACTION DE VNF**

#### **• Gestion du transport par voies navigables**

Les premiers mois de 1996 ont été marqués par la poursuite des travaux d'entretien et d'investissement à un rythme équivalent à celui de l'année précédente et par la réalisation des opérations de développement du trafic.

#### **• La gestion du réseau des voies navigables confié par l'État**

Voies navigables de France s'est vu confier par l'État l'exploitation, l'entretien et le développement de la partie du réseau de voies navigables français, soit 6.800 kilomètres sur 8.500. L'établissement mobilise essentiellement ses ressources propres et les subventions accordées par le FITTVN depuis 1995. Les services de l'État mettent en oeuvre la politique qui leur est fixée par le siège de l'établissement.

Pour 1996, l'investissement est de l'ordre de 456 millions de francs. Il concerne les opérations de modernisation et d'entretien des voies ainsi que la poursuite des études Seine-Nord et Seine-Est. En outre, 144 millions de francs sont financés par le FITTVN sur des opérations individualisées.

**● Les investissements réalisés par VNF en 1996 et le programme 1997**

Pour 1996, l'investissement d'un montant de 401,5 millions de francs, se répartit prévisionnellement comme suit :

- dans le cadre des opérations se poursuivant au-delà du Xème Plan (Deûle - Lys - Moselle - Rhône à Sète), VNF a inscrit un crédit de 119,5 millions de francs ;

- à ces travaux s'ajoutent les opérations menées par la Compagnie nationale du Rhône sur Rhin-Rhône, soit une affectation de 52 millions de francs ;

- la restauration des canaux existants se poursuit pour un montant d'environ 230 millions de francs.

Pour ce qui concerne 1997, le programme d'investissement est limité à 371 millions de francs qui seront affectés pour 125 millions de francs à la poursuite du développement du réseau et pour 54 millions de francs aux travaux de la CNR ; 192 millions de francs correspondent à la restauration des canaux et rivières qui lui sont confiés.

**● Le protocole d'accord VNF/CNR**

Votre commission des Affaires économiques accueille avec intérêt la conclusion, au début de l'année 1996, d'un accord de rapprochement entre l'établissement public Voies navigables de France et la Compagnie nationale du Rhône, destiné à coordonner l'action de ces deux entités complémentaires.

Le protocole d'accord vise quatre objectifs :

- l'identification des perspectives de développement ;
- l'adaptation des infrastructures ;
- les actions dans le domaine portuaire et sur les plates-formes multimodales ;
- l'offre du transport fluvial au sens large du terme.

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

Institué par l'article 37 de la loi n° 95-115 d'aménagement du territoire, le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies

navigables a été organisé sur la base de l'article 47 de la loi n° 94-1162 du 29 décembre 1994 portant loi de finances pour 1995.

#### **A. LA GESTION DU FONDS EN QUESTION : UNE GESTION CONFISQUÉE ?**

Les premières réunions du Comité de gestion du FITTVN, dès après la publication de la loi de finances pour 1996 ont donné lieu à des interrogations renouvelées de la part des membres élus du comité du fonds.

Contrairement à l'esprit des lois susvisées, aux engagements du ministre des transports et du décret d'application n° 95-1107 du 13 octobre 1995, le comité de gestion du fonds s'est trouvé, de facto, dépourvu de l'essentiel des pouvoirs de répartition des crédits affectés à ce fonds. En effet, le vote par les deux assemblées composant le Parlement des crédits des divers chapitres composant le fonds, intervenant lors de l'examen des comptes spéciaux du Trésor, a abouti à faire du comité du fonds un simple organe d'enregistrement.

L'attention de M. le Ministre délégué au Budget a été attirée sur cet inconvénient par une question écrite n° 13-934 de votre rapporteur pour avis, posée dès le 15 février 1996.

La réponse apportée par le Ministre (JO Sénat 23 mai 1996, p. 1259-1260) ne paraît pas exactement satisfaisante.

Dans une première partie, la description faite des réunions du Comité apparaît fort « idyllique ». Le Comité a-t-il pu vraiment « déterminer » les moyens financiers consacrés à chaque investissement ? La seconde partie semble constituer un refus poli de la suggestion émise par votre rapporteur, les pouvoirs du Parlement apparaissant contradictoires avec ceux du Comité.

Cette quasi-fin de non recevoir a conduit votre commission à :

**1. examiner de façon vigilante la répartition des crédits proposés pour le FITTVN en 1997 telle qu'elle figure au fascicule bleu des comptes spéciaux du Trésor (compte n° 902-26) ;**

**2. réitérer la suggestion émise par votre rapporteur dans sa question écrite, à savoir l'inscription à un chapitre unique des crédits ou, à défaut, l'inscription d'une partie de ces crédits au chapitre « crédits à répartir », de façon à donner au comité de gestion du fonds une véritable marge d'appréciation.**

On observera que pour 1997, le chapitre « crédits à répartir », dont la ventilation relevait jusqu'alors du comité de gestion du fonds ne fait l'objet d'aucune inscription de crédit.

C'est donc au seul Parlement qu'il devrait revenir, à l'occasion du vote du fascicule des Comptes Spéciaux du Trésor -et non pas lors du vote du budget des Transports- d'arbitrer la ventilation des crédits.

Une question est, en effet, de savoir si la répartition des crédits entre les divers modes de transport terrestre est convenable au regard des nécessités de l'aménagement du territoire.

La possibilité existe, bien entendu, d'amender la répartition proposée lors de la discussion au Sénat du fascicule des comptes spéciaux du Trésor (article 47 du projet de loi de finances). Pour autant que les amendements ne majorent pas les diverses lignes des crédits du Fonds, ils seront recevables au regard de l'article 42 de l'ordonnance portant loi organique relative aux lois de finances. Il serait concevable d'opérer une réduction de mesure nouvelle d'un montant à déterminer (par exemple sur le chapitre 01 ou 03). Mais là s'arrêterait la possibilité d'amendement car l'article 42 de l'ordonnance s'opposerait à une majoration à due concurrence des crédits inscrits au chapitre 02 et ce même si le solde total du compte « FITTVN » restait inchangé par rapport au projet initial. Seul le Gouvernement aurait la faculté de majorer, à due concurrence de la réduction demandée, ce chapitre 02.

Nous sommes ici en présence d'une des limites du droit d'amendement des parlementaires.

## ***B. LA RÉPARTITION DES CRÉDITS DU FONDS***

Rappelons qu'en 1995, les voies navigables avaient reçu 269 millions de francs sur 1,82 milliard de crédits totaux du FITTVN, soit environ 15 %. En 1996, sur un total de 3 milliards de francs de dotation du FITTVN, les voies navigables ne représentent plus que 9 %.

En 1996, la part du fluvial au sein des crédits du FITTVN a décliné par rapport à 1995.

La répartition adoptée en loi de finances initiale pour 1996 était, en effet, la suivante :

- transports routiers : 1,65 milliard de francs (+ 121 %) ;
- transports ferroviaires : 1,12 milliard de francs (+ 14 %) ;
- voies navigables : 276 millions (+ 2,6 %) ;
- crédits restant à répartir : 0.

**Pour 1997, le FITTVN devrait être abondé à hauteur de 3,1 milliards de francs, soit une progression de 50 millions de francs par rapport au budget voté de 1996 (+ 1,63 %).**

Compte tenu de la diminution attendue, de 30 millions de francs par rapport à 1996, du produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés, les recettes du fonds seront équilibrées au prix d'une majoration de 80 millions de francs du produit attendu de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes.

L'ensemble des dépenses de fonds portera, par définition sur l'investissement.

Le chapitre 02 « Voies navigables » devrait recevoir 281 millions de francs, soit **une progression de 1,8 % par rapport à 1996.**

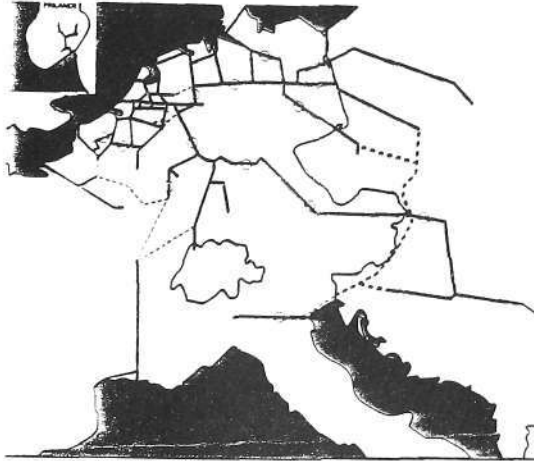
On remarquera ainsi que la part des voies navigables dans l'ensemble des crédits du FITTVN reste modeste (9,06 %). A l'inverse, le transport routier (54 % des crédits) et le transport ferroviaire et combiné (36,8 %) restent les principaux bénéficiaires.

#### **IV. LES LIAISONS À GRAND GABARIT : QUI A PEUR DU RENOUEAU FLUVIAL ?**

Alors que le canal du Rhin au Danube, dont le coût a, en Allemagne, avoisiné 14 milliards de francs, relie depuis 1992 quelque 15 nations européennes à la mer Noire, la France apparaît encore, au regard du schéma directeur des voies navigables européennes, comme le pays des « accroc » ou des « maillons manquants ».

La représentation nationale, par le vote de la loi du 4 février 1995, a marqué sa volonté de mettre fin aux solutions de continuité qui empêchent la communication à grand gabarit entre la Seine et le Nord, la Seine et l'Est, le

Rhin et le Rhône. Pourtant, des freins sinon des oppositions se manifestent, laissant à penser que **le renouveau du transport fluvial pourrait « faire peur » à certains en dépit de l'impérieuse obligation d'aménagement du territoire.**



*Schéma directeur des voies navigables européennes.*

- Existant
- ..... Planifié
- - - - - Connexion dans les pays tiers
- Goulet d'étranglement

#### **A. LA LIAISON RHIN-RHÔNE**

Déclaré d'utilité publique en 1978, relancé par le vote de l'article 36 de la loi du 4 février 1995, le projet de canal à grand gabarit Saône (ou Rhin)-Rhône connaît une maturation progressive en dépit des obstacles.

##### **• La mise en place de la SORELIF**

Le premier conseil d'administration de la SORELIF Saône-Rhin, créée à parité entre EDF et la Compagnie nationale du Rhône en application de la loi du 4 février 1995 et dont le capital est de 250.000 francs, a élu son président à la fin de février 1996.

La SORELIF a reçu la maîtrise d'ouvrage des travaux du canal qui devront être achevés en 2010.

La tâche principale de la société consiste actuellement à acquérir les terrains nécessaires.

**Votre commission des Affaires économiques souligne l'intérêt primordial qui s'attache à informer les élus locaux et les populations riveraines du tracé du futur canal. Elle souligne la nécessité de prendre en compte les avis des organisations écologistes et les impératifs environnementaux.** L'adhésion de la Franche Comté et des maires des communes traversées par le projet reste la clé du succès.

#### ● **Un coût de réalisation réactualisé**

Lors de la discussion de la loi du 4 février 1995, les parlementaires avaient travaillé sur la base d'un coût de réalisation de 17,25 milliards de francs. Ce chiffre paraissait raisonnable comparé au coût de réalisation annoncé pour le canal Rhin-Main-Danube achevé en 1992.

Selon une étude conjointe du Conseil des Ponts et Chaussées et de l'Inspection des finances, ce coût a été porté, en mai 1996, à 49,4 milliards de francs (avec 21,5 milliards d'intérêts, 4,6 milliards de TVA, 3 milliards de dépenses environnementales).

**Votre rapporteur s'interroge sur cette réactualisation du coût estimatif. Il émet le voeu qu'il ne s'agisse pas, de la part de techniciens, d'une tentative de contournement d'une volonté expressément affirmée par la représentation nationale.**

#### ● **L'aménagement de la section Niffer-Mulhouse**

La première phase d'aménagement de la section Niffer-Mulhouse a été réalisée de 1991 à 1995 (écluse de Niffer et bief de raccordement, recalibrage du canal à 5,70 m de profondeur, élargissement à Hombourg, cercle d'évitement à l'île Madame).

La deuxième tranche d'aménagement reste à réaliser, pour l'application d'un décret du 22 novembre 1990 (relèvement des ponts routiers du Petit Landau et du RD 201 et, en 1997, du pont ferroviaire de l'île Napoléon). Le financement devrait être assuré à 80 % par le FITTVN et à 20 % par les collectivités territoriales.



### • Des trafics rhodaniens en expansion

Votre commission accueille avec satisfaction la croissance de 14 % du trafic fluvial sur le Rhône en 1995. Elle salue le dynamisme du port fluvial d'Arles dont le trafic a crû de 46,5 % sur la seule année 1995, de même que la croissance de 8,3 % du trafic des quatre ports regroupés dans l'association « Aproport » (Châlon sur Saône, Mâcon, Villefranche sur Saône et Vienne Sud) et que les 100.000 tonnes supplémentaires transportées, depuis 1993, par la voie d'eau à partir du port de Sète.

Elle observe qu'aucune raison ne s'oppose à ce que le transport de marchandises qui ne représente que 2,7 % pour l'axe Saône-Rhône atteigne 17 % comme pour le Rhin.

Elle souligne, pour finir, qu'il existe une contradiction entre les écologistes qui contestent la rentabilité de la liaison et la SNCF qui semble redouter les détournements de trafic que celle-ci induirait à ses dépens.

Or, une récente étude du laboratoire d'économie des transports de l'université « Lumière-Lyon 2 » a montré que la voie d'eau était intéressante par rapport à la route si l'on prenait en compte les coûts externes comparés.

### • Des velléités de contournement de la loi ?

Le vote de l'article 36 de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 a été suivi de réactions : celles du courant écologiste qui, n'hésitant pas à mobiliser ici le concours prestigieux d'une personnalité pourtant très étrangère, à tous égards, à la Franche Comté ou celui de manifestants de nationalité suisse ou allemande, organisé, en 1995-1996, quelques manifestations.

Plus troublante est, aux yeux des commentateurs, l'attitude de certaines sphères proches de l'administration qui pourraient parfois être soupçonnées de mener des contre-offensives.

Ainsi, les travaux de certaines équipes ont-ils suscité, lors de leur publication à la mi-juillet 1996, des interrogations dans la mesure où certains ont cru y voir une incitation au « ré-examen » du projet « Rhin-Rhône ».

**Votre Commission accueille donc avec satisfaction la récente confirmation, par le Premier ministre, de l'intention du Gouvernement de mener à bien ce projet.**

## B. LA LIAISON « SEINE-NORD »

Inscrite depuis 1985 au schéma directeur des voies navigables, la liaison Seine Nord qui doit relier l'Oise au canal Dunkerque-Escaut a, au terme d'études préliminaires longues (9 mois) menées par VNF, reçu un projet de tracé.

### Le tracé proposé par VNF



Le fuseau retenu passe à proximité de Péronne et longe l'actuel canal du Nord et s'étire sur 110 kilomètres, avec 6 écluses.

La liaison, qui devrait engendrer un trafic de l'ordre de 8 millions de tonnes par an, permettrait une durée de parcours d'une douzaine d'heures. Les travaux de réalisation pourraient débuter en 2000.

Le coût estimatif atteint 15 à 19 milliards de francs.

**Votre commission des Affaires économiques invite les prévisionnistes de la Direction du Budget à intégrer, dès à présent, les**

**programmations de crédits nécessaires à une telle réalisation à compter de 2000.**

Elle émet quelques doutes sur la capacité du FITTVN à financer simultanément la poursuite du schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse et la réalisation des liaisons fluviales à grand gabarit, dès lors que le stade le moins onéreux -celui des études- aura été dépassé.

Une concertation, sous l'égide du préfet de la région « Picardie » doit, à présent, s'engager. La décision de tracé définitif pourra, à l'issue, être prise par l'État, l'enquête d'utilité publique pouvant être réalisée dès 1998.

**C. LA LIAISON « SEINE-EST » : À INSCRIRE AU NOUVEAU SCHÉMA**

La liaison fluviale « Seine-Est » inscrite au Schéma directeur des voies navigables de 1985 apparaît comme un maillon indispensable qui bénéficie d'un nouveau soutien important. Son coût est évalué à quelque 20 milliards de francs.

En 1996, devaient être lancées les études de réactualisation de la liaison. Les études serviront de cadre et de support au grand débat public prévu par les règlements. Ce débat est programmé fin 1996- début 1997. De même que celui de 1994 sur « Seine-Nord », il doit permettre de recueillir auprès de toutes les parties concernées des éléments d'appréciation sur les intérêts multiples de ce projet.

Plusieurs tracés sont possibles.

Tous concernent la Région Champagne-Ardennes, dont les instances joueront un rôle prééminent lorsque le choix devra être fait. Les lenteurs qui entourent l'achèvement de l'aménagement de la section Bray-Nogent peut être aussi la première étape de la branche Sud de Seine-Est. Cependant, il apparaît que la branche Nord, passant par Compiègne-Soissons-Reims compte plus de partisans.

**Votre commission des Affaires économiques émet le souhait que, lors de la révision du schéma directeur des voies navigables actuellement à l'étude, la totalité de la liaison « Seine-Est » soit inscrite au schéma et non la seule section Compiègne-Reims.**

#### **D. LA LIAISON « MOSELLE-SAÔNE »**

Votre commission des Affaires économiques émet le voeu que, lors de l'actualisation du schéma directeur des voies navigables, la liaison « Moselle-Saône » soit inscrite dans ce schéma.

« Moselle-Saône » bénéficie de deux atouts maîtres pour obtenir son inscription : d'abord l'Union européenne, qui a publié dès 1992 son propre schéma directeur en fait état. Ensuite, l'ensemble du milieu fluvial soutient cette demande.

#### **V. LE RÉSEAU À PETIT GABARIT**

La restauration du réseau à petit gabarit fait l'objet de programmes cofinancés, le plus souvent à parité, entre les collectivités territoriales et Voies navigables de France. Ces programmes, qui font l'objet de conventions de cofinancement, se sont élevés en 1995 à 320 millions de francs correspondant à environ 70 % de la programmation totale de VNF.

Les régions concernées sont les suivantes :

- Région Bourgogne - Le montant global des travaux s'élève à 29,3 millions de francs par an.

- Région Franche-Comté - Un programme est en cours de discussion, pour un montant de travaux de 17,6 millions de francs par an, portant sur le canal du Rhône au Rhin actuel et la petite Saône.

- Région Centre - Le montant global des travaux s'élève à 8 millions de francs.

- Région-Ile-de-France - Un programme a été signé avec la région et le département de la Seine-et-Marne. Le montant prévu des travaux est de 33 millions de francs par an, consacrés du Loing.

- Région-Auvergne - Un programme cofinancé a été signé avec le département de l'Allier pour un montant de 1,7 million de francs par an consacré à la restauration du canal latéral à la Loire et du canal de Roanne à Digoin.

- Région Rhône-Alpes - Des négociations sont en cours avec la région et le département de la Loire afin d'établir un programme de restauration du canal de Roanne à Digoin sur 5 ans, pour un montant de 2 millions de francs par an.

- Régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Aquitaine : le programme correspond à des travaux de restauration du canal des Deux-Mers. Conscientes de l'intérêt économique et culturel de cet ouvrage, les collectivités territoriales ont engagé un programme de restauration en parallèle avec celui fixé par VNF en 1995 (28 millions de francs dont 13,5 millions de francs financés par les collectivités).

A ces programmes s'ajoutent des opérations ponctuelles cofinancées telles que défenses de berges, restauration d'ouvrages, travaux d'étanchéité destinés à économiser l'eau, etc.

En 1996, la politique des programmes et opérations cofinancées par la collectivité est poursuivie, tant sur le plan des travaux de restauration que sur celui de la recherche de la mise en valeur de la voie d'eau en milieu urbain notamment, en intégrant l'aspect économique et environnemental de l'investissement.

## **VI. LA LOI SUR L'EXPLOITATION COMMERCIALE DES VOIES NAVIGABLES : OU DE L'INFLUENCE DU FACTEUR HUMAIN SUR L'APPLICATION DES LOIS**

Texte dont la vocation principale était de mettre en place un régime transitoire, pour une période de six ans au plus, permettant une restructuration de la batellerie face aux échéances de la libéralisation des trafics européens, la loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 avait été d'emblée marquée par le délai de dix-huit mois pris entre son dépôt initial sur le bureau de l'Assemblée nationale et sa discussion.

Passé le vote du Parlement plus de deux ans se sont écoulés. Pourtant, plus de la moitié -en importance juridique- des dispositions d'application de la loi restent encore à publier.

Certes, quatre décrets en Conseil d'État ont été publiés.

Le décret n° 95-512 du 27 avril 1995 (JO du 4 mai 1995 p. 6998) a fixé la composition et les modalités de fonctionnement du Comité du transport par voie navigable (CTVN) institué par l'article 2 de la loi. Depuis la publication du décret, le CTVN s'est réuni quatre fois.

Le décret n° 95-1277 du 7 décembre 1995 (JO du 10 décembre 1995 p. 18.029) a précisé, conformément à l'article 6 de la loi, les conditions de dispense du tour de rôle des contrats de voyage pour le transport public de marchandises par voie navigable.

Le décret n° 96-488 du 31 mai 1996, (JO du 6 juin 1996 p. 8361) a précisé, comme le prévoyait l'article 4 de la loi, qui résultait d'un amendement du Sénat- les conditions d'exercice de la profession de courtier du fret fluvial.

Enfin, le décret n° 96-855 du 30 septembre 1996 portant approbation de contrats-types pour les transports publics de marchandises par voie navigable.

### Mais des décrets importants restent à prendre.

Un décret en Conseil d'État doit préciser les modalités selon lesquelles l'entreprise est susceptible d'être l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés (article 12). Initialement annoncé par la direction des transports terrestres, pour la fin du premier trimestre de 1995, le projet de décret semble enlisé, soumis qu'il est non seulement à la concertation avec le ministère de la justice et à l'avis du Conseil national du Transport (CNT) mais, plus étrangement (s'agissant d'une sanction), à la consultation des organisations représentatives de la profession.

Un autre décret en Conseil d'État devait fixer les conditions limitatives dans lesquelles les bateaux utilisés au transport pour compte propre peuvent participer aux transports publics. Il est désormais jugé « d'importance limitée ».

S'agissant du contrat « au tonnage », du contrat « à temps » et du contrat de sous-traitance, il a été -coïncidence troublante- jugé opportun de sous-traiter l'élaboration du projet de décret au service juridique de l'établissement public « Voies navigables de France » (VNF), privant ainsi la Direction des Transports terrestres d'une de ses ultimes raisons d'être : la légitimité normative.

Un troisième décret, considéré comme devant n'être pris qu'en tant que de besoin, devait traiter de la composition du parc.

Aucun de ces décrets n'ayant encore été publié, deux arguments sont avancés pour excuser ces retards : la difficulté des concertations avec les professionnels, particulièrement lorsque les représentants de l'administration sont peu enclins, par tempérament, au dialogue et, plus généralement, l'étroitesse des effectifs de juristes de la direction des transports terrestres.

Au demeurant, il a été indiqué à votre rapporteur qu'en définitive le retard apporté à la publication des décrets avait le mérite de faire accepter progressivement la nouvelle réglementation à des professionnels jugés par certains modérément réceptifs.

## EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 13 novembre 1996, la commission a procédé, sur le rapport de M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis, à l'examen des crédits des routes et voies navigables pour 1997.

A l'issue de l'exposé du rapporteur pour avis, **Mme Janine Bardou** s'est enquis de la répartition des ressources venant abonder le fonds d'investissement pour les transports terrestres et les voies navigables (FITTVN).

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis**, a précisé que 2,21 milliards de francs proviendraient de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes et que 890 millions de francs proviendraient de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydro-électriques.

**M. Jean François-Poncet, président**, a alors observé que l'essentiel du financement routier proviendrait des péages. Il s'est félicité que ce financement permette de réaliser le schéma directeur routier national dans le délai prévu, à l'échéance 2004-2005, tout en soulignant que les marges d'action restaient particulièrement étroites en ce domaine.

**M. Michel Souplet** a estimé que la qualité du réseau autoroutier était bonne mais a rappelé que l'essentiel de l'effort budgétaire irait au réseau routier, ce qui, à ses yeux, accroîtrait la vulnérabilité d'ensemble du pays à l'égard des inconvénients de la circulation routière.

Il s'est interrogé sur l'intérêt que présentent les alternatives ferroviaires et fluviales au transport routier sur certains axes et sur certaines directions pour le transport de marchandises.

**M. Jean François-Poncet, président**, évoquant les travaux de la commission « Réseaux et Infrastructures », réunie sous l'égide de la DATAR, a rappelé les réserves émises par celle-ci à propos des trafics attendus sur la future liaison « Rhin-Rhône » au regard du coût de réalisation de l'ouvrage.

Répondant à une interrogation de **M. Michel Souplet**, il a fait valoir que le canal « Rhin-Main-Danube » ne dégagait pas une rentabilité aussi forte que certains avaient pu l'espérer.

**M. Rémi Herment**, observant que le financement des voies nationales était souvent assuré par les régions, a appelé de ses vœux un effort accru de l'Etat dans ses domaines de compétences.

Il s'est enquis de l'état d'avancement des projets d'itinéraires autoroutiers souterrains en région parisienne.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis**, lui a répondu qu'un projet d'autoroute souterraine avait été élaboré entre Paris et l'aéroport de Roissy et que la rocade A 86 comporterait une section souterraine à péage dans sa partie ouest.

A l'issue de cette discussion, la commission a, dans sa majorité, décidé de donner un avis favorable à l'adoption des crédits des Routes et Voies navigables.



Réunie le mercredi 13 novembre 1996, la Commission des Affaires économiques et du Plan a procédé, sur le rapport de M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis, les crédits des Routes et Voies navigables inscrits au projet de loi de finances pour 1997.

Elle a décidé, à la majorité de donner un **avis favorable** à l'adoption des crédits demandés.

Le Sénat sur internet : <http://www.senat.fr>  
minitel : 3615 - code SENATEL  
L'Espace Librairie du Sénat : tél. 01 42 34 21 21

Imprimé pour le Sénat par l'Imprimerie de Montligeon - 61400 La Chapelle Montligeon

ISBN 2-11-100668-8



9 782111 006683

ISSN 1240-8425

Prix de vente au public : 9,10 F