

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 24 JUILLET 1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 27 juillet 1962.

PROPOSITION DE LOI

tendant à atténuer les inégalités de densité entre les réseaux routiers départementaux,

PRÉSENTÉE

Par MM. Jean BRAJEUX et Modeste LEGOUÉZ,

Sénateurs,

(Renvoyée à la Commission des Affaires économiques et du Plan sous réserve du droit reconnu au Gouvernement par l'article 43 de la Constitution de demander la nomination d'une Commission spéciale.)

EXPOSE DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

Avant la réforme de 1930, le nombre des routes nationales s'élevait à 212 — de la route n° 1 Paris—Calais, jusqu'à la dernière Sallanches—Albertville.

Mais après cette date, l'ancien réseau fit une crise de croissance. De 40.000 kilomètres de long qu'il atteignait jusque-là, il passa à 80.000 kilomètres. Le développement, sur des voies jusqu'alors secondaires, d'une circulation de plus en plus dense, fut

à l'origine de cet accroissement. On s'aperçut alors que les chemins départementaux et vicinaux n'avaient pas été faits pour supporter un aussi intense trafic. Ajoutons que notre réseau routier, de réputation mondiale, avait été très éprouvé par la guerre : au niveau des collectivités locales, un sérieux redressement était impossible par suite de l'exiguïté des ressources.

La loi budgétaire du 16 avril 1930, à l'initiative d'un grand homme politique français, André Tardieu, a autorisé le classement dans la voirie nationale de 40.000 kilomètres de routes et chemins appartenant à la voirie départementale et communale.

Malheureusement les listes de classement tant à l'échelon départemental qu'à l'échelon national ne tiennent pas toujours suffisamment compte du réel intérêt général.

Sans doute les subventions accordées par le Ministère de l'Intérieur et des initiatives énergiques de conseils généraux avaient contribué à une amélioration sensible de la voirie départementale. Mais ces efforts se révélaient bientôt insuffisants et fragmentaires ; maints départements se trouvaient dans l'impossibilité de consacrer à leurs routes les crédits très élevés qu'exige leur entretien.

Il était donc logique et de bonne administration de prévoir l'intégration dans le réseau national de 40.000 kilomètres de voies jusqu'alors classées dans la voirie départementale.

Pour 1.000 habitants, alors que la densité moyenne pour la France est de 6,3, le kilométrage des routes nationales est : de 3,3 dans le Finistère, de 14 dans la Nièvre et de 26 kilomètres en Eure-et-Loir. Dans le département de l'Eure, on compte 991 kilomètres de routes nationales pour 332.574 habitants.

Si on évalue le volume du réseau par rapport à la surface, on rencontre une disparité aussi marquée.

Dans un département aussi étendu que la Gironde (le plus étendu des départements métropolitains) on compte 771 kilomètres de routes nationales pour une superficie de 1.072.562 hectares. Dans un département aussi peu étendu que le Haut-Rhin, les chiffres sont respectivement de 700 et 350.760 ; dans l'Eure, dont la superficie est de 603.748 hectares, on compte 1 kilomètre de route nationale pour 605,7 hectares.

On est donc conduit à se demander très sérieusement si la situation actuelle ne réclame pas des réformes assez profondes de façon à mettre plus d'équité dans les classifications qui sont parfois démodées.

C'est pourquoi nous soumettons à votre examen la proposition de loi suivante :

PROPOSITION DE LOI

Article unique.

Il est institué une commission interministérielle (Travaux Publics et Intérieur) composée par moitié de représentants des départements et par moitié de fonctionnaires, présidée par le Premier Ministre ou son représentant, chargée de la mise à jour des tableaux des disparités existantes entre les densités des réseaux routiers départementaux et de l'étude des mesures propres à pallier ces distorsions.