

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

Annexe au procès verbal de la séance du 22 novembre 1994.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur le projet de loi de finances pour 1995, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

TOME XII

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Jacques BRACONNIER,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean François-Poncet, *président* ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, *vice-présidents* ; William Chervy, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, *secrétaires* ; Henri Bangou, Janine Bardou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, Marcel Bony, Didier Borotra, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Raymond Cayrel, Gérard César, Roland Courteau, Marcel Daunay, Désiré Debavelaere, Jean Delanau, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Désiré, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Ginésy, Jean Grandon, Georges Gruillot, Mme Anne Heims, MM. Rémi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Lacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour, Maurice Lombard, Michel Manet, René Marquès, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pépin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucaret, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 1530, 1560 à 1565 et T.A. 282.

Sénat : 78 et 79 (annexe n°20) (1994-1995).

Lois de finances.

SOMMAIRE

| | <u>Pages</u> |
|---|--------------|
| AVANT-PROPOS | 5 |
| CHAPITRE PREMIER - PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DES CRÉDITS DEMANDÉS POUR 1995 | 7 |
| I. LES ROUTES | 7 |
| A. LES DÉPENSES ORDINAIRES | 7 |
| 1. Les moyens des services | 7 |
| 2. Les interventions publiques | 8 |
| B. LES DÉPENSES EN CAPITAL | 8 |
| 1. Les investissements exécutés par l'Etat | 8 |
| 2. Les subventions d'investissement | 9 |
| II. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE | 9 |
| A. LES DÉPENSES ORDINAIRES | 9 |
| 1. Les moyens des services | 10 |
| 2. Les interventions publiques | 10 |
| B. LES DÉPENSES EN CAPITAL | 10 |
| III. LES VOIES NAVIGABLES : UN EFFORT DIRECT DE L'ÉTAT DEVENU INSIGNIFIANT | 11 |
| CHAPITRE II - LES ROUTES | 13 |
| I. LE RÉSEAU AUTOROUTIER | 13 |
| A. LES AMÉNAGEMENTS AUTOROUTIERS DIRECTEMENT FINANCÉS PAR L'ÉTAT | 14 |
| 1. 1994 | 14 |
| 2. 1995 | 15 |
| B. LES AUTOROUTES CONCÉDÉES | 16 |
| 1. La réforme des sociétés d'autoroutes | 16 |
| 2. Un programme ambitieux | 17 |

| | <u>Pages</u> |
|---|--------------|
| 3. Autoroutes de France et la Caisse Nationale des Autoroutes | 19 |
| 4. Les péages | 21 |
| <i>a) Contractualisation et réajustement</i> | 21 |
| <i>b) Modulation des tarifs</i> | 22 |
| C. LE RÉSEAU ROUTIER EN ILE-DE-FRANCE | 22 |
| 1. Bilan de la période 1989-1993 | 22 |
| 2. Le contrat de plan 1994-1998 | 24 |
| 3. Les programmes | 26 |
| <i>a) Les autoroutes concédées en cours de travaux</i> | 26 |
| <i>b) Les autoroutes concédées en cours d'études</i> | 26 |
| <i>c) SIRIUS</i> | 28 |
| II. LES RENFORCEMENTS ET L'ENTRETIEN DU RÉSEAU NATIONAL | 30 |
| III. LES TRANSPORTS ROUTIERS | 33 |
| A. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR | 33 |
| B. LA STRUCTURATION DE LA PROFESSION SE POURSUIT .. | 34 |
| C. LE CONTRAT DE PROGRÈS | 35 |
| D. VERS LA RECONNAISSANCE D'UN GAZOLE UTILITAIRE ? | 37 |
| E. LA LOI «SAPIN» ET LES TRANSPORTS SCOLAIRES | 38 |
| IV. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE | 39 |
| A. DES STATISTIQUES IMPRESSIONNANTES | 39 |
| 1. Les résultats de 1992 (rappel) | 39 |
| 2. Les résultats de 1993 : moins d'accidents mais autant de tués | 40 |
| 3. Les premiers résultats de 1994 | 41 |

| | <u>Pages</u> |
|---|--------------|
| B. UNE VOLONTÉ GOUVERNEMENTALE QUI DOIT ÊTRE COMPLÉTÉE | 43 |
| 1. De nouvelles mesures | 43 |
| 2. Des compléments sont nécessaires | 45 |
| CHAPITRE III - LES VOIES NAVIGABLES | 47 |
| I. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF) | 47 |
| A. L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DE VNF | 47 |
| B. LA DÉLOCALISATION DE VNF | 49 |
| C. L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES | 49 |
| II. LE TRANSPORT FLUVIAL ET LA BATELLERIE | 50 |
| A. LE TRANSPORT FLUVIAL : RECONQUÉRIR LES CHARGEURS | 50 |
| B. L'AVENIR DE LA BATELLERIE : LA SOUHAITABLE ADAPTATION FISCALE | 51 |
| III. L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU | 52 |
| A. L'ACHÈVEMENT DES LIAISONS INTER-BASSINS À GABARIT EUROPÉEN : UNE NÉCESSITÉ POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE | 52 |
| 1. Seine-Nord | 53 |
| 2. Seine-Est | 55 |
| 3. Rhin-Rhône | 56 |
| 4. Moselle-Rhône | 59 |
| B. LES AMÉNAGEMENTS | 59 |

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'exercice 1994 qui s'achève a été pour les Routes un exercice de réalisations et pour les Voies navigables un exercice d'attente.

La création du centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), par décret n° 94.134 du 9 février 1994, a marqué une volonté d'évaluation et de lisibilité de la part de l'Etat.

Quant à l'exercice 1995 pour lequel nous sommes amenés à examiner les crédits demandés au titre des Routes et des Voies navigables, il se présente comme particulièrement porteur d'espoir. Il devrait, en effet, être dominé par la mise en oeuvre du fonds «Transports terrestres» prévu à l'article 15 du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement des transports que le Parlement est conduit, au cours de la présente session d'automne, à examiner en alternance avec le projet de loi de finances pour 1995.

Certes, la mise en oeuvre du fonds devrait rester modeste, compte tenu de ses modalités d'abondement mais il traduit une volonté de l'Etat de parachever le «maillage» des grandes infrastructures de transports nécessaires à l'aménagement du territoire.

CHAPITRE PREMIER

Présentation synthétique des crédits demandés pour 1995

I. LES ROUTES

Les crédits de paiement initialement demandés pour les Routes en 1995 atteignent 7,1 milliards de francs, soit une contraction de 6,5 % par rapport au budget voté de 1995. Les autorisations de programme, avec 6,4 milliards de francs pour 1995, connaissent aussi une évolution négative (- 13,3 %) d'une année sur l'autre.

A. LES DÉPENSES ORDINAIRES

Les dépenses ordinaires atteignent, pour 1995, 1,7 milliard de francs, soit une quasi stagnation par rapport à 1994.

1. Les moyens des services

Au sein des dépenses ordinaires, les moyens des services (Titre III) représentent 1,65 milliard de francs.

Les crédits affectés à l'entretien et à la maintenance du réseau national atteindront 1,63 milliard de francs. Ils concernent les moyens des parcs, la viabilité hivernale mais aussi l'information du public.

Dans le même temps, 27,3 millions de francs seront consacrés aux services d'études techniques (24,5 millions) et au centre national des ponts de secours (2,8 millions de francs).

A noter que la création du CERTU conduit à un transfert négatif de crédits de 425.694 francs au profit de la section «Urbanisme et services communs».

2. Les interventions publiques

Quant aux interventions publiques (Titre IV), elles reçoivent, pour 1995, des crédits modestes avec 104,5 millions de francs, mais en augmentation de 1,5 % par rapport au budget voté de 1995.

Ces crédits concernent exclusivement les subventions du chapitre 44.42 concernant la gestion de la voirie nationale.

B. LES DÉPENSES EN CAPITAL.

Les dépenses en capital représentent traditionnellement l'essentiel des crédits des routes. Elles atteignent, pour 1995, 5,34 milliards de francs en crédits de paiement, ce qui représente un recul de 8,5 % en francs courants par rapport au budget voté de 1994.

Quant aux autorisations de programme, elles représentent -nous l'avons vu- 6,4 milliards de francs, en recul de 13,3 %.

1. Les investissements exécutés par l'Etat

Les investissements exécutés par l'Etat (Titre V) représentent 5,24 milliards de francs, soit un repli de 9,2 % par rapport au budget voté de 1994.

Les autorisations de programme représentent, quant à elles, 6,27 milliards de francs, soit un recul de 14,4 % par rapport à 1994.

L'essentiel des crédits, soit 4,26 milliards de francs, va à la voirie nationale (chapitre 53.43).

Dans le même temps, 978,5 millions de francs sont consacrés aux grosses réparations et aux aménagements de sécurité.

2. Les subventions d'investissement

Quant aux subventions d'investissement (Titre VI), elles conservent leur modestie avec 99,6 millions de francs pour 1995 mais croissent de 50 % d'une année sur l'autre.

Les autorisations de programme connaissent la même évolution avec 134 millions de francs, soit un progrès de 106,1 % par rapport à 1994.

L'intégralité de ces crédits est inscrite au chapitre 63.42.

II. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits de paiement demandés pour la sécurité routière en 1995 atteignent 534,8 millions de francs soit une stagnation par rapport à 1994.

Quant aux autorisations de programme, elles connaissent un sort identique, à 256,6 millions de francs.

A. LES DÉPENSES ORDINAIRES

Les dépenses ordinaires atteignent 289,2 millions de francs pour 1995, soit le même niveau que pour 1994.

1. Les moyens des services

Les moyens des services (Titre III) atteindront 287,6 millions de francs en 1995, soit un progrès de 0,13 % équivalant à une stagnation par rapport au budget voté de 1994.

2. Les interventions publiques

Quant aux crédits d'interventions publiques (Titre IV), ils atteindront 1,632 million de francs soit un recul de 18,4 %.

Il s'agit d'actions d'incitation. Elles figurent toutes au chapitre 44.43 et sont utilisées pour subventionner les organismes contribuant à la prévention des accidents.

B. LES DÉPENSES EN CAPITAL

Les dépenses en capital atteignent 245,6 millions de francs, soit la reconduction des montants atteints pour 1994, en crédits de paiement.

Pour les autorisations de programme, la situation est comparable, avec l'inscription de 256,6 millions de francs.

L'intégralité des dépenses en capital figure au Titre V (investissements exécutés par l'Etat) et plus précisément au chapitre 53.48.

Il s'agit de crédits d'équipement, d'études et d'expérimentations.

Les actions de sécurité devraient ainsi recevoir 222,7 millions de francs en 1995 et les études et expérimentations 22,9 millions de francs.

III. LES VOIES NAVIGABLES : UN EFFORT DIRECT DE L'ÉTAT DEVENU INSIGNIFIANT

Alors que l'exercice 1995 sera dominé par la mise en place du fonds « transports terrestres » prévu par l'article 15 du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire - fonds qui devait, initialement, être en partie (à hauteur de 120 millions de francs ?) consacré à la voie fluviale, l'effort que consacre l'Etat aux voies navigables se confirme comme très modeste.

Les crédits d'entretien et de fonctionnement pour les voies navigables et ports fluviaux atteignent 1,5 million de francs (chapitre 35.41), inchangés par rapport à 1994.

Les crédits consacrés à la batellerie figurant au fascicule des transports terrestres (chapitre 45.47) n'atteignent que 20 millions de francs pour 1995, en recul de 44,5 % par rapport à 1994.

Les crédits d'équipement des voies navigables et ports fluviaux atteignent (chapitre 53.45), quant à eux, la somme plus que modeste de 5 millions de francs, en recul des deux tiers par rapport à 1994. Les autorisations de programme à ce chapitre restent, quant à elles, inchangées à 15 millions de francs.

Enfin, les subventions d'équipement aux voies navigables et ports fluviaux en métropole (chapitre 63.45), attribuées à Voies navigables de France, qui atteignaient encore 94 millions de francs en 1994 disparaissent.

Eu égard à cette évolution, votre Commission des Affaires économiques et du Plan s'interroge sur l'opportunité, pour l'avenir de :

① transférer en totalité à VNF les crédits subsistant en prenant toutes mesures réglementaires et de domanialité nécessaires à cet effet ;

② redéployer la sous-direction des transports par voies navigables (STVN) qui relève de la Direction des Transports terrestres.

Les compétences réglementaires de cette sous-direction pourraient opportunément être transférées à VNF.

Quant à ses personnels -dont la qualité ni la masse de travail ne sont ici en cause- ils pourraient faire l'objet de reclassements.

CHAPITRE II

Les routes

Le schéma directeur routier national rendu public en avril 1992 voit sa mise en oeuvre poursuivie.

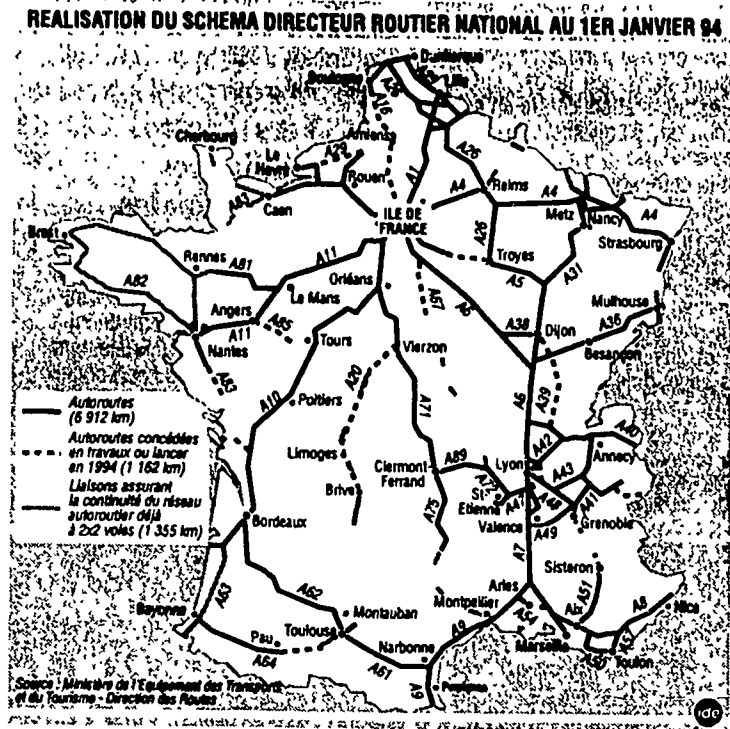
Le Conseil des Ministres du 16 février 1994 a décidé de ramener de quinze à dix années la durée de réalisation du schéma directeur national routier (2.600 kilomètres), chiffré à 140 milliards de francs.

Pour 1994, le montant des dépenses consacrées au réseau routier avoisine 33 milliards de francs et reste stable par rapport à 1993 qui avait atteint le chiffre record de 33,43 milliards de francs.

I. LE RÉSEAU AUTOROUTIER

474 kilomètres d'autoroutes devaient entrer en service en 1994 contre 248 kilomètres en 1993, auxquels s'ajoutaient 98 kilomètres de routes express (deux fois deux voies).

Par ailleurs, les enquêtes publiques effectuées en 1994 devaient porter sur 937 nouveaux kilomètres d'autoroutes.



A. LES AMÉNAGEMENTS AUTOROUTIERS DIRECTEMENT FINANCÉS PAR L'ÉTAT

1. 1994

En 1994, l'Etat devait engager 1,5 milliard de francs dans la poursuite de l'aménagement en autoroutes sans péage de la RN 9 (entre Clermont-Ferrand et Béziers) et de la RN 20 (Vierzon-Brive), et en 2 x 2 voies de la RN 7 entre Cosne-sur-Loire et Roanne. En outre, 336 millions de francs sont prévus pour financer des actions ponctuelles, destinées à une meilleure intégration des tronçons routiers dans le paysage ou à l'amélioration de leur isolation.

2. 1995

En 1995, 82,95 kilomètres de liaisons assurant la continuité du réseau autoroutier «LACRA» devraient être mis en service.

Ils concernent :

- la RN 20 (contournement ouest de Chateauroux et déviation de la Croisière (87) et liaison entre Montauban et la A 62) ;

- la RN 13 (entre Carentan et Isigny)

- la RN 117 (entre Muret et Martres)

- la RN 51 (déviation de Boulzicourt et St Ponce)

- la RN 9 (Pas de l'Escalette, dans l'Hérault).

Par ailleurs, 72,80 km de grandes liaisons d'aménagement du territoire (GLAT) seront réalisés. Ils concernent :

- la RN 31 (déviation de Braine Courcelles) ;

- la RN 141 (déviation de Veillard) ;

- la RN 145 (section Guéret - Le Mouchetard) ;

- la RN 20 (entre Pinsaguel et le Vernet) ;

- la RN 59 (entre Moncel et Saint Clément) ;

- la RN 4 (déviation de Pagny) ;

- la RN 57 (entre Grosbois et Etalans) ;

- la RN 5 (déviation de St Laurent en Grandvaux)

- la RN 7 (entre Pouilly et Mesves, entre La Charité et Tronsanges, déviation de Nevers-Sud, déviation de Moulins, déviation de Pontcharra) ;

- la RN 80 (déviation de St Marcel-Sud) ;

- la RN 79 (contournement Sud de Mâcon).

B. LES AUTOROUTES CONCÉDÉES

1. La réforme des sociétés d'autoroutes

Arrêté depuis le début de janvier 1994, négocié avec les sociétés concernées, le projet de réforme des sociétés d'autoroutes initié en mai 1993 a été soumis au conseil des ministres du 16 février 1994 et rendu public le 9 mai 1994.

Rappelons que jusqu'alors le système autoroutier français reposait sur six sociétés d'économie mixte, dont l'État détenait 51 % du capital, et sur une société privée, Cofiroute. La réforme a pour but d'améliorer les conditions de son équilibre financier, de renforcer la solidarité financière des sociétés qui le composent, et d'assurer la poursuite d'une péréquation entre les autoroutes les plus rentables et les autoroutes d'aménagement du territoire.

La réforme repose sur trois éléments.

① La refonte de la structure du secteur d'économie mixte par création de trois grands ensembles régionaux constitués par la filialisation de certaines sociétés autour des sociétés dont l'assise financière est la plus solide. Les trois groupes sont :

- la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF), avec la société de l'Autoroute Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA) pour filiale ;

- la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR), avec la société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA) pour filiale ;

- la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF) avec la société de l'Autoroute Paris, Normandie (SAPN) pour filiale.

Ce regroupement permettra d'instaurer une solidarité financière entre les sociétés de chaque pôle régional. Ainsi, les sociétés mères seront en mesure d'apporter à leurs filiales des moyens de financement à des conditions très privilégiées.

Il rendra également possible une gestion cohérente des flux de trafic sur le grand axe Nord/Sud du pays, notamment par l'utilisation du péage.

② La constitution d'un véritable capital social des sociétés d'économie mixte par une **recapitalisation à hauteur de 1 milliard de francs** environ des avances d'actionnaires reçues de l'Etat. La participation de l'Etat sera désormais répartie dans les sociétés-mères entre une détention directe et une détention indirecte par l'intermédiaire de l'établissement public ADF (Autoroutes de France) et de la Caisse des Dépôts.

ADF conservera un rôle important dans l'organisation du secteur autoroutier : son conseil d'administration, sensiblement élargi, assurera un bon équilibre de la représentation des différents partenaires du secteur et particulièrement des collectivités territoriales.

③ L'instauration de relations contractuelles de long terme entre l'Etat et le système autoroutier.

A partir d'une programmation nationale fixant un volume d'investissements sur 5 ans, **des contrats de plan seront passés, pour 5 ans également**, entre l'Etat et les trois grands pôles, portant sur les engagements en matière de travaux et d'investissements,; de niveau de service, de qualité de gestion et de politique tarifaire.

Le programme d'investissements sera décidé annuellement par le Gouvernement à l'intérieur des enveloppes globales arrêtées contractuellement.

Les sociétés bénéficieront d'une souplesse de gestion en matière tarifaire. Une norme moyenne d'évolution sera fixée pour chaque ensemble régional, dans le cadre des contrats. Le contrôle de l'Etat ne s'exercera plus par le biais d'autorisations annuelles, mais, a posteriori, par la vérification du respect des engagements. Ce nouveau dispositif tarifaire, qui s'appliquera également aux concessions privées, nécessite un aménagement des dispositions réglementaires en vigueur, qui est actuellement en cours.

2. Un programme ambitieux

● En 1994, 319 kilomètres de nouvelles autoroutes concédées devaient être lancés.

Les principales réalisations à signaler en 1994 concernent :

- l'A 39 entre Dôle et Bourg-en-Bresse (104 kilomètres) ;
- l'A 837 Saintes-Rochefort (37 kilomètres) ;

- la liaison entre l'A 13 et le Pont de Normandie ;
- deux sections de l'A 51 (Grenoble - col du Fau et la Saulce-Sisteron) ;
- l'A 83 vers Niort ;
- l'A 43 «Maurienne» vers le tunnel du Fréjus.

● Par ailleurs, le Gouvernement a décidé, il faut le rappeler, d'accélérer la réalisation du plan routier.

Ainsi, le montant des engagements est-il passé d'une moyenne d'environ 8 milliards de francs par an ces dernières années à 12,1 milliards en 1993 et à 14 milliards en 1994 et dans les années à venir.

Le volume des investissements (autoroutes nouvelles et aménagements sur autoroutes en service) réalisés par le secteur autoroutier concédé devrait dépasser les 18 milliards (valeur 1994) dans les années à venir.

● Lancements de nouvelles autoroutes en 1995

Le programme 1995 sera arrêté par le Conseil de Direction du FDES à l'automne 1994. Il devrait prévoir à cette occasion, la poursuite de l'autoroute A 29 en direction de Saint Quentin (RN 28 - Amiens et Amiens Saint-Quentin), la poursuite des travaux sur la dernière section de l'autoroute de la Maurienne, le lancement en travaux de l'autoroute A 28 entre Le Mans et Tours, le démarrage des travaux de la section A 41 entre Saint Julien et Annecy ainsi que ceux de l'autoroute A 400 entre Annemasse et Thonon et ceux d'une première tranche de l'autoroute A 86 ouest en Ile-de-France entre Versailles et Rueil.

● Mises en service prévues en 1995

En 1995, il est prévu de mettre en service les sections d'autoroute suivantes sur la base du programme d'investissements 1993 :

- Région Ile-de-France

A 5a Raccordement à la Francilienne (11 km) : ce maillon assurera le raccordement de l'autoroute A 5 avec le réseau de voie rapide de la région Ile-de-France en se greffant sur la Francilienne vers l'ouest en direction d'A 6.

- Région Rhône-Alpes

A 40 Doublement du tunnel de Chamoise et du Viaduc de Nantua : cette mise en service va améliorer les conditions de circulation non seulement lors des périodes de grandes migrations, mais aussi chaque fin de semaine.

- Région Picardie

A 16 Contournement Ouest d'Amiens (10 km) : le contournement Ouest d'Amiens est situé à l'extrémité de la section Isle-Adam-Amiens mise en service en 1994.

- Région Midi-Pyrénées

A 64 Toulouse-Muret (15 km) : cette radiale de Toulouse constituera le dernier maillon de l'autoroute A 64 reliant Toulouse à Bayonne.

- 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, constituera l'ultime maillon pour relier l'Espagne à l'Italie par le Sud de la France.

- Région Haute Normandie

A 29 Le Havre-Amiens débouché nord du pont de Normandie (2 km) : ce barreau de raccordement au débouché nord du Pont de Normandie, contribuera au désenclavement du port du Havre. Il sera mis en service en même temps que le pont de Normandie.

3. Autoroutes de France et la Caisse Nationale des Autoroutes

● Créé en 1982, l'établissement public «Autoroutes de France» a pour mission «d'assurer une péréquation des ressources des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes et de contribuer ainsi à l'équilibre de leur trésorerie» (décret du 31 août 1983). ADF a reçu, par décret du 3 décembre 1987, la possibilité

complémentaire de *«faire des apports en fonds propres à ces sociétés, notamment sous la forme de prises de participation et d'avances d'actionnaire»*.

La situation d'ADF en 1993 fait apparaître un résultat positif, les excédents s'élevant à 756 millions de francs, les déficits à 426 millions de francs.

Après avoir atteint 11.144 millions de francs, en 1989, les dettes d'ADF envers l'Etat s'élèvent à 5.812 millions de francs au 31 décembre 1993.

Cette diminution importante est due aux remboursements à l'Etat effectués en application du décret du 22 décembre 1989 modifié par le décret du 27 décembre 1991.

• La Caisse nationale des Autoroutes (CNA), établissement public national à caractère administratif doté de l'autonomie financière, institué par le décret n° 63.585 du 20 juin 1963 et géré par la Caisse des Dépôts et Consignations, a pour mission de procurer aux sociétés d'autoroutes les ressources destinées à financer la construction ou l'aménagement des autoroutes à péage. Pour cela, la CNA émet des emprunts obligataires sur les marchés financiers français et étrangers, et obtient également des crédits auprès de certains établissements financiers. Les ressources ainsi collectées sont réparties entre les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes à péage.

Le montant global d'emprunts autorité sur l'exercice 1994 se répartit ainsi :

11.965 millions de francs au titre du programme de construction ;

3.500 millions de francs en vue du remboursement anticipé des avances de l'Etat par les sociétés d'autoroutes ;

300 millions de francs au titre du financement de la trésorerie déficitaire de certaines sociétés ;

1.610 millions de francs au titre du refinancement d'emprunts (opération de gestion de dette).

Les programmes annuels d'emprunts sont arrêtés globalement pour l'ensemble du secteur concédé, chaque année, dans le cadre du conseil de direction du FDES. En ce qui concerne l'exercice 1995, sa définition fait actuellement l'objet de négociations engagées entre l'Etat et les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes dans le cadre de l'établissement de contrats de plan pluriannuels (1994-1998).

4. Les péages

a) Contractualisation et réajustement

Il est prévu de remplacer le dispositif administré de fixation des tarifs de péage, tel qu'il résulte du décret n° 88-1208 du 30 décembre 1988, par un régime contractuel. Cette contractualisation de la politique tarifaire maintiendra cependant le principe prévu par ce décret d'un réajustement annuel des tarifs de péage, en fonction de l'évolution des coûts mis à la charge des sociétés concessionnaires.

Un réajustement tarifaire est donc prévisible pour l'année 1995.

Les études prévisionnelles réalisées chaque année montrent que le niveau des péages doit être maintenu en francs constants, pour permettre aux sociétés d'autoroutes de dégager les capacités de financement nécessaires à la réalisation du Schéma Directeur Routier National, approuvé par décret du 1er avril 1992.

En conséquence, la hausse moyenne des péages devrait être en 1995 proche de l'évolution des prix.

Il apparaît cependant à cet égard que l'évolution moyenne des tarifs des péages de 1980 à 1994 (+ 86,8 %) est restée sensiblement inférieure à l'inflation constatée sur la même période (+ 101,8 % selon les dernières estimations), les tarifs diminuant de 7,4 % en francs constants.

Le tableau ci-dessous retrace, depuis 1981, l'évolution du taux kilométrique moyen (Tkm) appliqué aux voitures particulières.

| Années | Tkm VL en francs courants | Indice des prix à la consommation (base 100 en 1981) | Tkm VL en francs constants |
|-------------|------------------------------|--|-------------------------------|
| 1981 | 0,2224 | 100.0 | 0,2224 |
| 1982 | 0,2363 | 111.8 | 0,2114 |
| 1983 | 0,2560 | 122.5 | 0,2090 |
| 1984 | 0,2698 | 131.6 | 0,2050 |
| 1985 | 0,2843 | 139.2 | 0,2042 |
| 1986 | 0,2996 | 143.0 | 0,2095 |
| 1987 | 0,3064 | 147.4 | 0,2079 |
| 1988 | 0,3064 | 151.4 | 0,2024 |
| 1989 | 0,3206 | 156.9 | 0,2043 |
| 1990 | 0,3206 | 162.2 | 0,1977 |
| 1991 | 0,3523 | 167.4 | 0,2105 |
| 1992 | 0,3650 | 171.4 | 0,2130 |
| 1993 | 0,3759 | 175.0 | 0,2148 |
| 1994 | 0.3849 | 177.9 (1) | 0.2164 |

(1) estimation, sur la base d'une inflation de 1.7% en 1994.

b) Modulation des tarifs

Après l'expérience concluante de la Société des autoroutes du nord et de l'est de la France (SANEF) sur l'A 1, d'autres sociétés étudient la possibilité de **modulations tarifaires** sur leurs sections. L'Union des sociétés d'autoroutes à péage (USAP), demande que le «*stade de l'expérience soit aujourd'hui dépassé*».

Le Conseil national de la consommation (CNC) étudie, par ailleurs, ce dossier.

C. LE RÉSEAU ROUTIER EN ÎLE-DE-FRANCE

1. Bilan de la période 1989-1993

Au terme du contrat de plan 1989-1993, l'avancement du plan routier en Île-de-France apparaît contrasté.

A 86

Avec 6.442 millions de francs, plus de la moitié de l'enveloppe du contrat de plan lui était consacrée. Au total fin 1993, 95 % des autorisations de programme de l'Etat et de la Région auront été affectées.

L'avancement de cette première priorité de la Région peut être considéré comme satisfaisant, mais sa réalisation s'est heurtée aux oppositions locales, particulièrement pour la traversée de Rueil à l'Ouest, de Drancy-Bobigny au Nord-Est, de Joinville à l'Est. La section A 6- A 1 a été mise en service en 1990 et la section Pleyel - A 1 en octobre 1992.

La Francilienne

367 millions de francs ont été inscrits au contrat de plan pour cette rocade qui remplit une double fonction de contournement d'agglomération et de liaison entre les villes nouvelles. 74,6 % des crédits prévus ont été mis en place fin 1993, en raison principalement du report de l'engagement de l'opération de doublement de A 6 par la Francilienne à hauteur d'Evry. Il est cependant à noter que cette opération débutera dès cette année, le décret de déclaration d'utilité publique ayant été signé en juillet 1994. La liaison A 1- A 10 a été mise en service en octobre 1990, mais avec des caractéristiques qui ne sont pas complètement homogènes.

Les voies de grande couronne

Sur l'enveloppe de 851 millions de francs, 92,2 % ont été mis en place fin 1993. Cette situation n'est qu'apparemment satisfaisante car ce secteur de la Région est celui où la part des déplacements automobiles est la plus importante et où la circulation automobile croît le plus rapidement.

Les protections phoniques de rattrapage

Près de 100 % des autorisations de programme (250 millions de francs) ont été affectées. Elles ont concernées notamment les protections phoniques de l'autoroute A 6 entre Arcueil et Chevilly-Larue et à Savigny-sur-Orge, de l'autoroute A 1 à Saint Denir et à la Courneuve, de l'autoroute A 3 à Bondy, de la RN 118 à Orsay ainsi que du boulevard périphérique à Paris.

Signalisation - Exploitation

La signalisation de direction a été mise en place entre A 1 et A 10 à l'occasion du bouclage de la Francilienne à l'Est. Il faut noter les nombreuses observations formulées par les usagers sur la mise en oeuvre de cette signalisation. L'Etat élabore un nouveau schéma directeur de signalisation en Ile-de-France pour tenir compte des nouveaux itinéraires créés par la poursuite du maillage autoroutier.

Exploitation du réseau des voies rapides

Le programme d'exploitation du trafic et d'information des usagers (SIRIUS) a été réalisé en plusieurs tranches et mis en service sur l'Est de la Région de A 1 à A 6 inclus. Au total, 97,42 % de l'enveloppe prévue a été affectée fin 1993 (Etat + Région).

2. Le contrat de plan 1994-1998

Signé le 20 juillet 1994 entre l'Etat et la Région d'Ile-de-France, le contrat de plan comporte notamment trois chapitres qui permettront la réalisation d'opérations destinées à améliorer et à compléter le réseau routier national, à savoir :

| CHAPITRE du CONTRAT | MONTANT (1) | dont ETAT | dont REGION |
|------------------------------|------------------|----------------|-----------------|
| EQUIPEMENT ROUTIER | 9 040 MF | 2 340 MF | 6 700 MF |
| ENVIRONNEMENT ROUTIER | 545 MF | 185 MF | 360 MF |
| POLITIQUE de la VILLE | 547 MF | 70 MF (2) | 477 MF |
| TOTAL | 10 130 MF | 2 593MF | 7 537 MF |

Le chapitre **Equipelement routier**, d'un montant de 9.040 millions de francs, se décompose de la manière suivante :

| | |
|--|---------------------------------|
| Autoroute A 86 | 3.612 millions de francs |
| Francilienne | 1.301 millions de francs |
| Autres aménagements du réseau national | 2.453 millions de francs |
| Villes nouvelles et pôle de développement | 714 millions de francs |
| Information et sécurité routière (dont SIRIUS) | 620 millions de francs |
| Etudes et acquisitions foncières | 340 millions de francs |
| TOTAL | 9.040 millions de francs |

La clé de financement habituelle sera de 30 % pour l'Etat et de 70 % pour la Région. Toutefois, le dispositif d'information SIRIUS sera financé à parité par l'Etat et la Région, de même que les opérations pour la desserte des villes nouvelles et des pôles de développement.

Compte tenu de cette dernière particularité et des ressources prévues par chacun des partenaires, la Région, à l'intérieur de ce chapitre, financera à 100 % un certain nombre d'opérations correspondant à un montant total de 2.040 millions de francs (compris dans l'enveloppe de 9.040 millions de francs).

Ce contrat de plan met à nouveau l'accent sur la nécessité de réaliser les rocade, puisque 54 % des ressources sont prévues pour assurer le buclage de A 86 et le renforcement de la Francilienne.

Le chapitre **Environnement routier**, doté de 545 millions de francs, a pour objet de réduire les nuisances des voiries routières.

Enfin, dans le cadre de la politique de la ville, un certain nombre d'actions recensées dans le cadre des grands projets urbains et des contrats de ville permettront de compléter des dispositifs d'intégration des voiries dans le milieu urbain.

A l'appui des ressources prévues au contrat de plan, l'Etat prévoit, sur la période 1994-1998, un programme unilatéral de 1,347 millions de francs, alimenté par le FARIF, qui sera consacré à la réalisation de l'autoroute A 86 afin d'en accélérer sa mise en service.

3. Les programmes

a) Les autoroutes concédées en cours de travaux

Autoroute A 5 qui constitue l'accueil en Ile-de-France de l'autoroute Melun-Sens-Troyes-Langres - Concessionnaire : Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône.

L'arrivée de l'autoroute A 5 Paris-Troyes au droit de Melun Sénart se décomposera en deux antennes dénommées A 5 et A 5b. Les travaux correspondants se poursuivent de manière tout à fait satisfaisante permettant d'envisager une mise en service de la branche A 5b dès le mois de novembre 1994, et la mise en service de la branche A 5a vers la mi-1995.

Autoroute A 14 entre Orgeval (A 13) et Nanterre (A 86) : concessionnaire : la Société de l'Autoroute Paris-Normandie (décret du 12 avril 1991).

Les travaux de l'autoroute A 14 Orgeval - La Défense, après une interruption pendant près d'un an au droit de la Terrasse de Saint Germain, ont repris un cours tout à fait normal. La mise en service de cette opération est annoncée pour novembre 1996.

b) Les autoroutes concédées en cours d'études

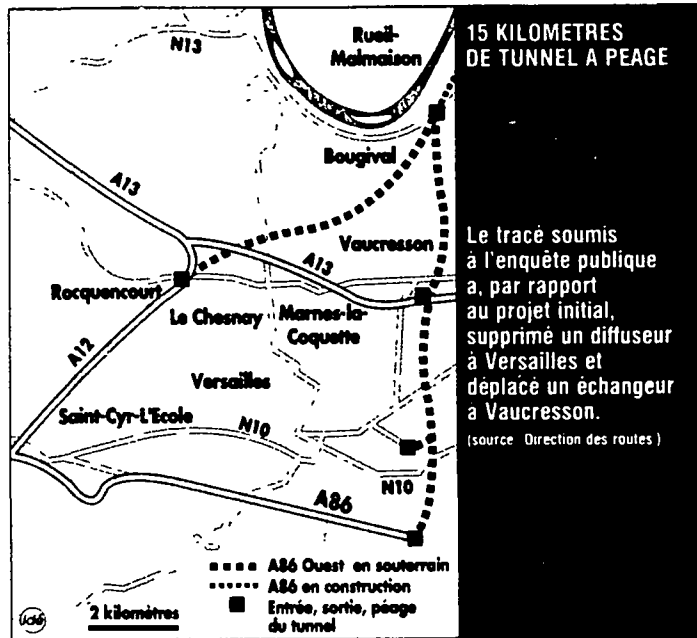
Autoroute A 86 Ouest entre Rueil et Versailles : concessionnaire : COFIROUTE.

Le bouclage de l'autoroute A 86 à l'ouest de Paris entre Rueil Malmaison et Versailles est entré désormais dans une phase décisive : l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique s'est déroulée du 25 avril au 11 juin 1994. Il en coûtera environ 10 milliards de francs pour réaliser les deux tunnels (l'un mixte, poids lourds et voitures de 6 km entre Rueil-Malmaison et l'A 12 ; l'autre, long de 10 km, réservé aux seules voitures, à partir de Rueil-Malmaison et Versailles). Soit 15 km de voirie souterraine à péage qui permettront de soulager, à l'horizon 2002, le trafic qui débouche aujourd'hui sur la voirie de Versailles.

L'échangeur avec l'A 13 sera situé à Vaucresson. Il s'agit d'un tunnel mixte (prévision de trafic de 10.000 à 12.000 véhicules/jour) et d'un tunnel réservé aux seuls véhicules légers (avec une prévision de 50.000 véhicules/jour).

Afin de ne pas alourdir le péage (entre 24 et 27 francs actuels, à l'heure de pointe, mais qui seront réactualisés, d'ici à l'an 2002), COFIROUTE devrait,

selon certains commentateurs, obtenir une prolongation de la durée de la concession. L'ordre de grandeur nécessaire est estimé à 70 ans.



Le décret d'utilité publique pourrait intervenir en 1995 sous réserve d'un bon aboutissement de la procédure en cours.

Autoroute A 184 (ex. A 88) entre Orgeval (A 13- A 14) et Méry sur Oise (RN 184) : concessionnaire pressenti : société privée Villexpress.

L'autoroute A 184 entre Orgeval et Cergy Pontoise fait actuellement l'objet d'un large débat sur son intérêt économique et social. Ce débat est conduit sous la responsabilité des préfets des Yvelines et du Val d'Oise avec les principales associations, les organismes socio-professionnels et l'ensemble des élus concernés. Les conclusions de ce débat, attendues pour l'automne devraient permettre de fixer les orientations précises qui présideront à la poursuite des études de ce projet.

Autoroute A 16 entre l'Isle Adam et A 86 : concessionnaire : la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France.

L'autoroute A 16 entre l'Isle Adam et la Courneuve s'inscrit dans un environnement fortement urbanisé. Il convient donc d'apporter attention aux conditions délicates de son insertion dans cet environnement. L'année 1994 a été consacrée à des réflexions sur les possibilités pouvant être offertes en terme d'aménagement urbain à l'occasion de l'arrivée d'A 16. Le résultat de ces réflexions devait permettre de lancer à l'automne une consultation locale en Seine Saint-Denis et dans le Val d'Oise sur les fonctions du projet et ses caractéristiques proprement dites.

Autoroute A 126 (ex B 12) entre Massy (A 10) et Saint Quentin-en-Yvelines : concessionnaire pressenti : COFIROUTE.

L'autoroute A 126 entre Palaiseau et Saint-Quentin-en-Yvelines a fait l'objet fin 1991 d'une concertation publique dont le bilan n'a pas permis de dégager le parti d'aménagement à retenir pour la liaison. Les études seront poursuivies en vue de dégager une solution permettant à l'infrastructure de remplir les fonctions qui lui sont assignées tout en prenant en compte les contraintes toutes particulières des sites traversés.

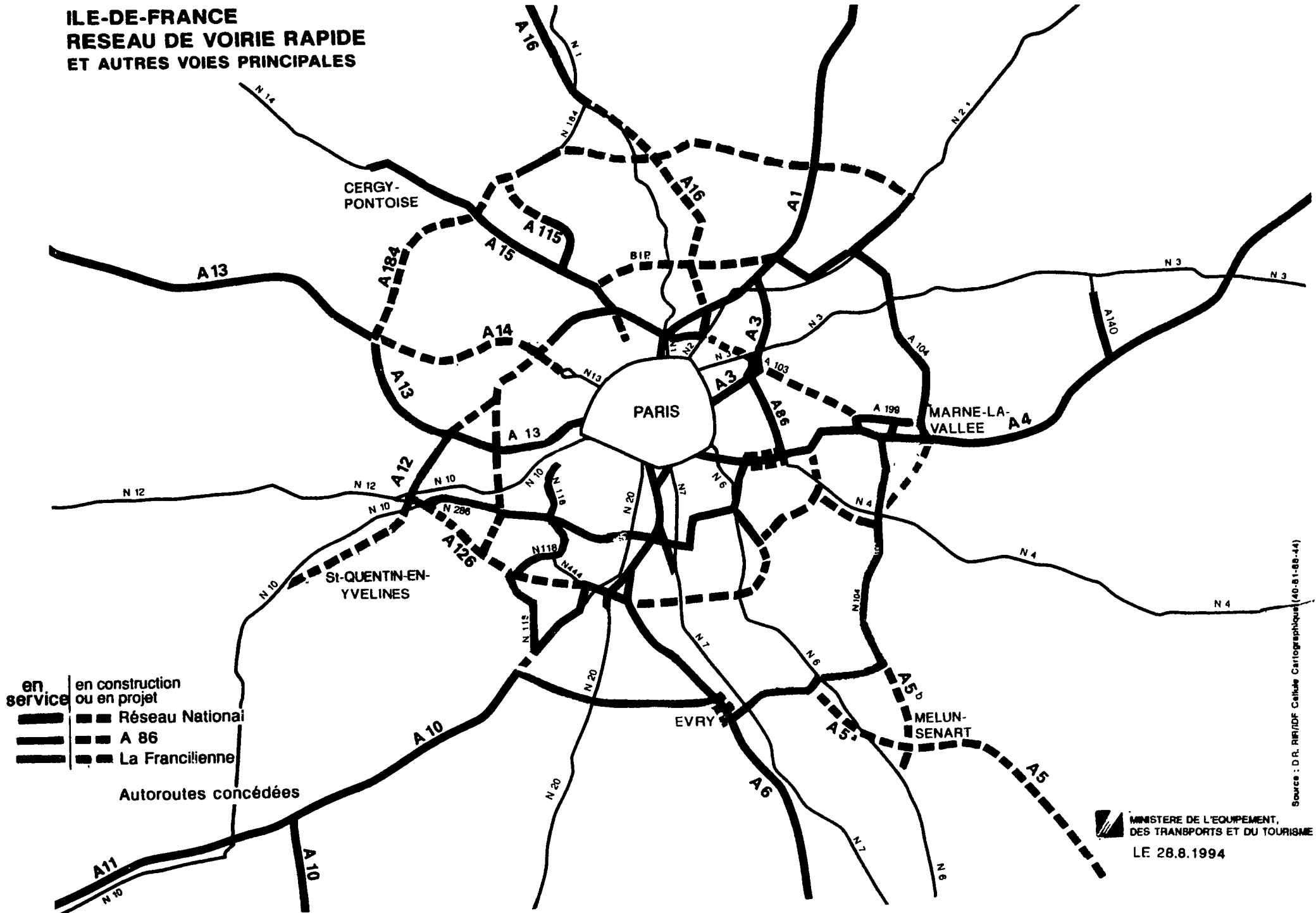
c) SIRIUS

Le programme SIRIUS vise à équiper les voies rapides d'Ile-de-France des systèmes qui permettront d'en utiliser au mieux la capacité. Une première tranche, couvrant la moitié est de la région, a été financée sur le contrat de plan état-région de 89 à 93, pour un montant de 410 millions de francs. Sa réalisation se termine cette année, pour un montant final réévalué le 19 mars 1993 à 437,7 millions de francs.

Une deuxième tranche, couvrant l'autre moitié de l'Ile-de-France, est inscrite au contrat de plan 94-98 pour un montant de 420 millions de francs. Elle terminera le programme général de l'opération décrit dans son avant-projet sommaire approuvé par décision ministérielle le 4 août 1989.

Le système SIRIUS a été mis en fonctionnement graduellement à partir du début de 1993 : il a donc enregistré un certain nombre de résultats. Une enquête auprès des usagers a démontré que les automobilistes franciliens avaient dans leur grande majorité utilisé et apprécié l'information qui leur était diffusée par les 114 PMV (panneaux à messages variables).

**ILE-DE-FRANCE
RESEAU DE VOIRIE RAPIDE
ET AUTRES VOIES PRINCIPALES**



Source : D.R. IRI/IDF Cahier Cartographique (40-81-88-44)

II. LES RENFORCEMENTS ET L'ENTRETIEN DU RÉSEAU NATIONAL

En 1994, les moyens consacrés à la réhabilitation et à l'entretien s'élèvent à quelque 2,862 milliards de francs. Les travaux d'entretien en absorbent la majeure partie (2,4 milliards de francs). Mais on relève une progression de 42 % des dépenses de réhabilitation (215,4 millions). Ceux-ci visent en priorité les autoroutes urbaines les plus vétustes et les sections les plus dégradées du réseau.

Le tableau ci-après synthétise les renforcements et opérations d'entretien réalisés sur le réseau routier national en 1994.

**PROGRAMME DE RÉHABILITATION - REMISE A NIVEAU-
TRAVERSES-RENFORCEMENTS-1994**

| RÉGIONS | DÉPARTEMENTS | RN | SECTIONS OU TRAVERSES | MONTANT AP | TOTAL RÉGION |
|--------------------------|---------------------|-----------|---|-----------------------|-------------------------|
| Alsace | Bas-Rhin | 4 | Otterswiller Vieux-Thann | 4.500.000 | 7.500.000 |
| | Haut-Rhin | 66 | | 3.000.000 | |
| Aquitaine | Dordogne | 89 | Montpon-Menestrol Pau-Landes | 5.300.000 | 9.290.000 |
| | Pyrénées-Atl. | 134 | | 3.990.000 | |
| Auvergne | Allier | 7 | Bessay-sur-Allier Neyris/Puy de Dome PR64 + 700 à 102+960 Montée de la Faye | 3.520.000 | 17.070.000 |
| | Cantal | 144 | | 5.410.000 | |
| | Puy de Dome | 122 | | 2.640.000 | |
| Bourgogne | Saône et Loire | 81 | PRO + 000 à 19+900 Pont-sur-Yonne | 10.000.000 | 12.467.000 |
| | Yonne | 6 | | 2.467.000 | |
| Bretagne | Finistère | 12 | Plouigneau-Morlaix Rennes/Nantes | 4.600.000 | 8.800.000 |
| | Ille et Vilaine | 137 | | 4.200.000 | |
| Centre | Indre-et-Loire | 76 | Veretz-Larcay Chevilly Orléans et St Jean de la Ruelle | 2.000.000 | 8.350.000 |
| | Loiret | 20 | | 4.550.000 | |
| | | 157 | | 1.800.000 | |
| Chapagne- Ardenne | Aube | 19 | Maizières-la-Grande- Paroisse Colombey-les-deux- Eglises | 1.950.000 | 3.450.000 |
| | Haute Marne | 19 | | 1.500.000 | |
| Languedoc- Roussillon | Gard | 86 | Pont-St- Esprit/Remoulins Gigean Marvejols à Barjac | 5.000.000 | 19.200.000 |
| | Hérault | 113 | | 3.400.000 | |
| | Lozère | 108 | | 10.800.000 | |
| Basse- Normandie | Calvados | 177 | Deauville/Cabourg | 3.000.000 | 3.000.000 |
| Haute- Normandie | Eure | 175 | Pont de Normandie | 1.750.000 | 1.750.000 |
| Limousin | Corrèze | 120 | Seilhac Les Grandes Fougères | 1.500.000 | 2.100.000 |
| | Creuse | 141 | | 600.000 | |
| Lorraine | Meurthe-et-Moselle | 57 | Champigneulles | 600.000 | 600.000 |
| Midi-Pyrénées | Lot | 140 | Figeac Argelès-Gazost Blaye-les-Mines Albias | 1.713.000 | 12.819.000 |
| | Haute Pyrénées | 21 | | 3.500.000 | |
| | Tarn | 88 | | 4.606.000 | |
| | Tarn et Garonne | 20 | | 3.000.000 | |

**PROGRAMME DE RÉHABILITATION - REMISE A NIVEAU-
TRAVERSES-RENFORCEMENTS-1994**

| RÉGIONS | DÉPARTEMENTS | RN | SECTIONS OU TRAVERSES | MONTANT AP | TOTAL RÉGION |
|----------------------|--|-------------------------------|--------------------------------|--------------------|--------------------|
| Nord-Pas-de-Calais | Nord Pas-de-Calais | 30 | Cambrai-Hordain | 5.000.000 | 11.300.000 |
| | | 43 | Lens-A 1 | 5.000.000 | |
| | | 39 | Arras | 1.300.000 | |
| Pays de la Loire | Sarthe Vendée | 138 | Rocade du Mans | 1.200.000 | 3.050.000 |
| | | 137 | Saint Fulgent | 600.000 | |
| | | 160 | Olonne sur Mer | 1.250.000 | |
| Picardie | Aisne Oise | 43 | Hirson | 4.000.000 | 7.000.000 |
| | | 16 | Lamorlaye | 3.000.000 | |
| Poitou-Charente | Charente-Maritime Deux-Sèvres Vienne | 137 | La Bergerie | 2.314.000 | 6.664.000 |
| | | 149 | Rocade de Parthenay | 1.500.000 | |
| | | 147 | Les Trois Moutiers | 1.000.000 | |
| | | 10 | Dange | 1.850.000 | |
| Provence-Côte d'Azur | Alpes Hte Provence Alpes Hte Provence Hautes Alpes | 100 | Reillanne | 800.000 | 21.670.000 |
| | | 85 | Sisteron | 2.000.000 | |
| | | 94 | Briançon/Frontière italienne | 2.000.000 | |
| | Hautes Alpes Alpes Maritimes Var | 75 | Laragne | 5.200.000 | |
| | | 202 | Nice-La Manda | 2.870.000 | |
| | Var Vaucluse | 8 | Toulon/limite Bouches du Rhône | 3.000.000 | |
| | | 98 | Cogolin-St Maxime | 2.600.000 | |
| | 7 | Orange | 3.200.000 | | |
| Rhône-Alpes | Ain Ardèche | 84 | Port-la-Cluse | 3.500.000 | 39.020.000 |
| | | 86 | St Perray/Le Pouzin | 980.000 | |
| | Drôme Isère | 7 | Serrière-St Perray | 6.840.000 | |
| | | 6 | Creux de la Thine | 2.000.000 | |
| | 85 85 92 532 | La Tour du Pin/limite Savoie | 3.500.000 | | |
| | | Pierre-Chatel | 3.000.000 | | |
| | | Moirans à Bourgoin | 3.500.000 | | |
| | | Tullins | 1.180.000 | | |
| | | La Rivière/Bec de l'Echaillon | 2.720.000 | | |
| | Loire Savoie | 86 | Chavanay | 1.500.000 | |
| | | 90 | Montmelian/frontière italienne | 5.000.000 | |
| | Haute Savoie | 201 | Pringy | 1.300.000 | |
| | | | Megève/limite Savoie | 4.000.000 | |
| Ile-de-France | Val de Marne | 6 | Villeneuve-St Georges | 5.000.000 | 5.000.000 |
| TOTAL GENERAL | | | | 200.100.000 | 200.100.000 |

III. LES TRANSPORTS ROUTIERS

Alors que la mise en place des observatoires régionaux de transport est prévue en 1994, les éléments d'évaluation disponibles n'inspirent qu'un optimisme limité pour le transport routier.

A. LA SITUATION ÉCONOMIQUE DU SECTEUR

La baisse de l'effort d'investissement au sens strict des transporteurs routiers de 1990 à 1992 a plus que compensé sa hausse des années précédentes. Elle est particulièrement accusée pour les plus petites d'entre elles. Les matériels de transport ont représenté près de 80 % de ces investissements, part en léger recul par rapport à 1986. Mais le développement rapide de la location de matériel de transport et des acquisitions par crédit-bail sur la période a probablement compensé cette baisse. Les grosses entreprises privilégient la location par rapport au crédit-bail, contrairement aux petites. La mesure de la valeur des biens de production effectivement mis à la disposition des entreprises devient donc plus difficile.

Le transport routier pour compte d'autrui a subi une chute de - 2,4 % en 1993 liée à la forte diminution de la production de biens d'équipement et du secteur du bâtiment et des travaux publics (BTP). Il a diminué toutefois beaucoup moins que le transport pour compte propre (- 5,6 %) particulièrement touché par la crise du BTP.

Les prix en francs constants du transport routier de marchandises (TRM) ont fléchi fortement depuis quelques années. La baisse a été encore plus prononcée en 1993 dans un contexte de contraction de la demande de transport. La négociation en cours du contrat de progrès entre les pouvoirs publics, les représentants professionnels et les syndicats pourrait infléchir cette tendance à l'origine des graves difficultés financières que traversent les transporteurs.

La situation de trésorerie des entreprises s'est améliorée en dépit de certains impayés. Les commentateurs retiennent donc l'hypothèse d'une stabilisation des prix en 1994.

Les effectifs salariés de la profession ont reculé de 0,4 % en 1993, et représentaient 640.000 personnes.

Les transporteurs routiers de marchandises n'envisagent pas d'augmenter leurs effectifs avant la fin de l'année 1994, après avoir investi et embauché au cours des derniers mois pour faire face à une progression du trafic.

EVOLUTION DES EFFECTIFS DANS LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

| ACTIVITÉS | EFFECTIFS AU 31.12.1981 | EFFECTIFS AU 31.12.1991 (rectifiés) | EFFECTIFS AU 31.12.1992 | EVOLUTION EN % 1992-1991 |
|--|----------------------------|---|----------------------------|--------------------------------|
| Transports routiers de marchandises en Z.L. (1) | 97.630 | 137.142 | 137.878 | + 0,5 |
| Camionnage et transports de marchandises en Z.C. (1) | 58.215 | 91.157 | 90.129 | - 1,13 |
| Déménagement | 14.484 | 11.788 | 11.534 | - 2,15 |
| Location de véhicules industriels | 19.887 | 24.975 | 23.661 | - 5,26 |
| Collecte de frets terrestre et fluvial | 61.103 | 64.990 | 60.898 | 6,3 |
| TOTAL | 251.319 | 330.052 | 324.100 | - 1,8 |

(1) ZL : Zone longue - ZC : Zone courte

La reprise du trafic au premier semestre de 1994 (+ 2 %) laisse espérer un assainissement du marché.

B. LA STRUCTURATION DE LA PROFESSION SE POURSUIT

Le transport routier a poursuivi sa structuration en 1993, tandis que les intervenants multiplient les initiatives pour proposer de nouveaux services complémentaires, davantage générateurs de marges.

En 1993, le nombre des créations d'entreprises a chuté de 20,2 %.

Le nombre de poids lourds neufs immatriculés a été en recul de 21,8 % en 1993 pour s'établir à 27.700 unités. Parallèlement,

le rythme des faillites, qui s'était quelque peu stabilisé en 1992, s'est accéléré (+ 12,7 %).

Le trafic intérieur a été en recul de 2,7 % en 1993 et celui de l'international de 6,3 %.

Mais le phénomène frappant, c'est la scission progressive de la branche en deux « métiers » : les tractionnaires et les logisticiens. Cette évolution semble correspondre à une demande de la clientèle.

Le tiers des entreprises de transports, soit environ 10.000 sociétés, offrent du service logistique.

La logistique regroupe la gestion de stocks, l'entreposage, le réapprovisionnement, la distribution physique ou l'étiquetage.

La logistique ne peut se développer que si la transparence et la maîtrise des systèmes d'information sont assurées sur l'ensemble de la chaîne allant du fournisseur au client de l'entreprise. Cela suppose d'importants investissements et une connaissance des dernières techniques, comme le suivi informatisé des marchandises ou le repérage des camions par satellite.

Moderniser les structures est devenu une nécessité absolue. La différenciation entre concurrents se place sur ce terrain.

C. LE CONTRAT DE PROGRÈS

Un premier accord de la profession du transport routier a été obtenu en décembre 1993 sur les mesures d'urgence suivantes :

- relèvement du seuil de la capacité financière (c'est-à-dire du capital et des réserves en fonction du nombre de véhicules) ;
- relèvement du niveau de l'examen national attestant de la capacité professionnelle ;
- identification des véhicules de transport pour compte d'autrui au moyen d'un dispositif visuel (macaron ou vignette) ;
- remise aux exploitants d'une documentation informative ;
- adaptation de la réglementation commerciale, dont les axes devaient être définis pour juin 1994 par le Conseil national des Transports ;
- planification régionale des contrôles d'infractions ;

- renforcement de la vigilance du service des Mines sur l'état des véhicules ;
- aggravation des sanctions en cas de non respect du temps de repos ;
- prévention des accidents du travail ;
- renforcement des moyens de l'Inspection du travail ;
- «ciblage» des contrôles de la direction générale de la concurrence (DGCCRF) en cas de sous-traitance ;
- amélioration du partenariat entre chargeurs et transporteurs ;
- «délictualisation» des fraudes au chronotachygraphe et au limiteur de vitesse, et alourdissement des sanctions en cas de non respect d'une immobilisation de véhicule.

Ces mesures devaient être reprises dans un projet de loi.

Les travaux du contrat de progrès ont été clos le 6 mai 1994, après plus de six mois de négociation. Le contrat comporte au total quarante-six dispositions dont les principales sont les suivantes :

- formation initiale obligatoire des conducteurs routiers, complémentaire de celle du permis de conduire ; L'Etat s'est engagé à apporté à ce titre un concours initial de 100 millions de francs ;
- recherche d'un accord entre les partenaires sociaux sur les temps réels de travail pratiqués ; Il suffirait d'un simple décret amendant le décret de 1983, qui avait fixé à 52 heures la durée hebdomadaire du travail des routiers, pour mettre le nouveau dispositif en conformité avec la loi. Il faut cependant payer ce surplus d'heures et c'est là que se situe la difficulté ;
- limitation de la hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers au rythme de l'inflation ;
- accès des entreprises aux aides à la restructuration du CIRI et du FDES ;
- modernisation des petites et moyennes entreprises, avec un total de 215 millions de francs de concours de l'Etat dont 165 délégués aux préfets de région et 20 permettant de restructurer les caisses de caution mutuelle qui garantissent les emprunts des transporteurs ;
- clarification des conditions d'exécution des contrats entre chargeurs et transporteurs.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan, tout en se réjouissant de l'esprit de dialogue qui inspire le contrat de progrès, observe que la loi n° 92-1445 du 31 décembre 1992 relative à la sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises, sur l'applicabilité de laquelle elle avait -dès son élaboration- émis des doutes, est restée lettre morte. Elle souligne que le contrat de progrès, en en «ciblant» l'application, n'aboutit, en fait, qu'à en affaiblir plus encore la portée.

Elle observe, pour finir que la négociation sur la durée du travail des chauffeurs routiers est, à l'heure où ce rapport est établi, «terminée mais pas conclue». L'objectif, réaliste, des 230 heures mensuelles avec un maximum de 56 heures pour une semaine isolée engendrera des hausses de prix : c'est un risque supplémentaire.

D. VERS LA RECONNAISSANCE D'UN GAZOLE UTILITAIRE ?

Des études interministérielles en vue de déboucher sur la reconnaissance d'un gazole utilitaire ont été promises par le Gouvernement. Il s'agirait de compléter l'article 265 sexiès du Code général des impôts par un quatrième alinéa pour les véhicules d'un poids total en charge supérieure à 3,5 tonnes.

Une telle reconnaissance, permettant un tarif distinct de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) est attendue par les transporteurs routiers.

EVOLUTION DU COÛT DU GAZOLE (H. TVA RÉCUPÉRABLE)

| En F/litre | 11/01/1993 | 18/01/1993 | 11 /01/1994 | 11/1/1994 11/1/1993 | 11/1/1994 18/1/1993 |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Pompe | 2,926 | 2,951 | 3,322 | + 13,6 % | + 12,6 % |
| Cuve | 2,690 | 2,707 | 3,027 | + 12,5 % | + 11,8 % |
| 50 % Pompe 50 % Cuve | 2,808 | 2,829 | 3,175 | + 13,1 % | + 12,2 % |
| 20 % Pompe 20 % Cuve | 2,737 | 2,756 | 3,086 | + 12,8 % | + 12,0 % |

FNTR-SEE - 7 janvier 1994

E. LA LOI «SAPIN» ET LES TRANSPORTS SCOLAIRES

La loi «Sapin» n° 93-122 du 29 janvier 1993 a rencontré des difficultés d'application dans le secteur du transport inter-urbain par autocars, sur lesquelles l'attention de votre Commission des Affaires économiques et du Plan a été attirée à plusieurs reprises. Jugé trop contraignant, trop lourd, ce texte s'est malheureusement révélé inadapté à la réalité du terrain. Or, dans ce secteur, il est souhaitable que la concurrence s'exerce sagement et que les efforts de qualité et de sécurité entrepris par les transporteurs ne soient pas remis en cause.

Les présidents de conseils généraux sont intervenus auprès des pouvoirs publics pour qu'il soit remédié à ces difficultés et faciliter la reconduction des conventions. Une proposition de loi n° 282 rectifié bis déposée au Sénat le 11 février 1994 abordait cette question. Une proposition de loi n° 1101 a été déposée à cette même fin à l'Assemblée nationale le 13 avril 1994.

Le vote, en juin, de l'article 70 de la loi n° 94-679 du 8 août 1994 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier est allé dans ce sens. Désormais, les contrats de délégations de services publics d'un montant peu élevé ne seront pas soumis à la procédure d'examen des offres et cela à l'instar du régime en vigueur pour les marchés publics. Une obligation de publicité minimale restera néanmoins applicable à ces délégations. Celle-ci consiste en

une insertion soit dans une publication spécialisée, soit dans un journal habilité à recevoir des annonces légales.

IV. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A. DES STATISTIQUES IMPRESSIONNANTES

Les chiffres sont dramatiques. Entre 1963 et 1992, 400.000 personnes sont mortes sur les routes de France et 1.200.000 sont restées plus ou moins handicapées.

1. Les résultats de 1992 (rappel)

9.083 personnes ont été victimes d'accidents de la route en 1992.

| TYPES DE RÉSEAU (1992) (nombres) | | ACCIDENTS | TUÉS | BLESSÉS graves | BLESSÉS légers |
|---|--------------------------------------|-----------|-------|-------------------|-------------------|
| Sur autoroutes | Autoroutes concedées | 2.433 | 338 | 1.283 | 2.862 |
| | Autoroute non concedées | 3.275 | 228 | 439 | 4.395 |
| Rase campagne et agglomération de moins de 5.000 habitants | Routes à chaussées séparées | 2.224 | 276 | 1.005 | 2.539 |
| | Chaussée unique à 2 voies | 9.615 | 1.565 | 5.342 | 10.313 |
| | Chaussée unique à 3 voies | 1.635 | 331 | 902 | 1.782 |
| Routes nationales | Chaussée unique à 4 voies et plus | 399 | 53 | 186 | 466 |

| TYPES DE RÉSEAU (1992) (taux, pour 100 millions de km) | | ACCIDENTS | TUÉS | BLESSÉS graves | BLESSÉS légers |
|---|--|------------------|-------------|-----------------------|-----------------------|
| Sur autoroutes | Autoroutes concédées | 5,4 | 0,7 | 2,8 | 6,3 |
| | Autoroute non concédées | 12,2 | 0,8 | 1,6 | 16,4 |
| Rase campagne et agglomération de moins de 5.000 habitants | Routes à chaussées séparées | 10,7 | 1,3 | 4,8 | 12,3 |
| | Chaussée unique à 2 voies | 17,2 | 2,8 | 9,5 | 18,4 |
| | Chaussée unique à 3 voies | 17,3 | 3,6 | 9,8 | 19,4 |
| Routes nationales | Chaussée unique à 4 voies et plus | 18,1 | 2,4 | 8,5 | 21,2 |

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan constate que les autoroutes restent les réseaux routiers les moins dangereux (les taux de tués sont respectivement de 0,7 et de 0,8 sur les autoroutes concédées et non concédées). En ce qui concerne les routes nationales différenciées selon le nombre de chaussées et de voies, elle observe que les routes à chaussées séparées sont les plus sûres, les autres réseaux à chaussée unique ayant des taux d'accidents, de tués et de blessés relativement proches.

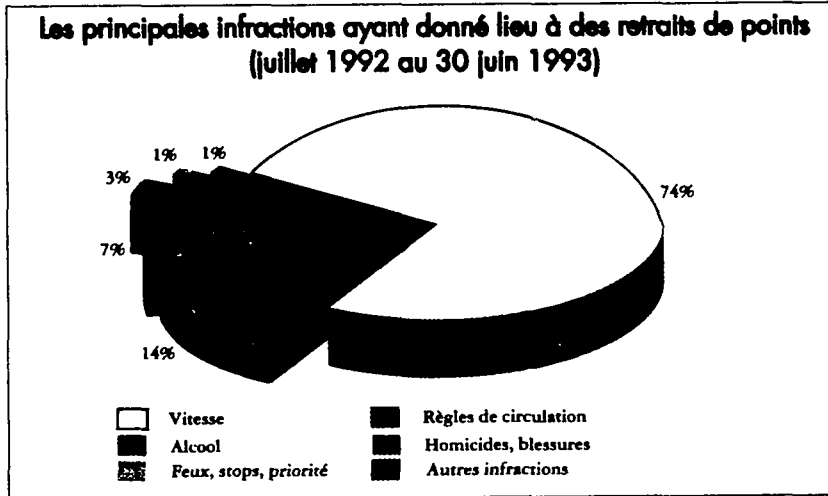
2. Les résultats de 1993 : moins d'accidents mais autant de tués

A 31 victimes près, le bilan des accidents de la circulation est resté le même d'une année sur l'autre : 9.052 tués en 1993 contre 9.083 en 1992. Cette stagnation est préoccupante car elle s'inscrit dans une tendance confirmée à la baisse du nombre des accidents. Le bilan est, sur ce point, le moins lourd jamais enregistré depuis 1960, la diminution a été de plus de 4 % entre 1993 et 1992, en dépit d'une augmentation de 3,3 % du volume de la circulation. Mais le rapport entre le nombre de tués et le nombre d'accidents montre que ceux-ci ont été, en 1993, plus meurtriers qu'ils ne l'avaient jamais été : il y a une moyenne de 6,58 tués pour 100 accidents.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan constate non sans inquiétude que les taux de dépassement de la

vitesse sont même en augmentation de 11 % sur les routes départementales à grande circulation.

Elle souligne que 40 % des accidents sont causés par l'abus d'alcool.



Sources : Ministère de l'Équipement et des transports

Le Ministère a annoncé qu'il allait créer «une commission d'étude sur les excès de vitesse et leur contrôle» qui devait présenter un rapport au Gouvernement d'ici à la fin octobre 1994.

3. Les premiers résultats de 1994

● A la fin juin, la moyenne annuelle des victimes de la route est repassée nettement en dessous de la barre des 9.000 personnes, s'établissant à un nombre total de 8.719 tués, soit exactement 2.000 de moins qu'au cours de la même période annuelle de 1990.

Il faut espérer que cette tendance sera durable, résultant d'une «prise de conscience collective» des automobilistes. Reste à savoir si cette sagesse des automobilistes se confirmera ou si elle n'est due qu'à une éphémère «peur du gendarme». Il reste que le cap des 2,5 milliards de points retirés sur les permis de conduire a été franchi en août 1994.

● Les aménagements de sécurité sur le réseau national qui étaient de la compétence de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière sont, depuis le 1er janvier 1994, de la compétence de la Direction des Routes. La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières gardant la définition de la politique de sécurité sur l'ensemble des réseaux routiers.

L'objectif est de rassembler dans la même direction l'ensemble des interventions sur l'infrastructure de façon à mieux coordonner les travaux. Cela permet aussi de clarifier les rôles des directions centrales pour les services déconcentrés.

La Direction des Routes et la Direction de la Sécurité et de la Circulation routières ont entrepris de compléter la stratégie de traitements de « points noirs » par une stratégie de « traitements par itinéraires ».

La démarche de programmation des aménagements de sécurité a consisté, dans un premier temps, à recenser d'une part les itinéraires dangereux susceptibles de recevoir un traitement par itinéraire et d'autre part les zones ponctuelles ou isolées d'accumulation d'accidents.

Les sommes consacrées en 1994 aux aménagements de sécurité ont été les suivantes :

Programme général : 50 millions de francs, dont 46 millions de francs de travaux, représentant 20 opérations.

Contrats Etat-Région : 25 millions de francs en part Etat pour 19 millions de francs des Collectivités locales et représentant 11 opérations.

Droits à prestations sur le réseau technique de l'Équipement : 4 millions de francs ce qui a permis, sur l'ensemble des ressources financières, d'engager les études de 30 opérations.

Par ailleurs, la Direction des Routes a maintenu la politique de crédits d'initiative locale permettant d'allouer une dotation forfaitaire et déconcentrée aux niveaux des départements. Cette dotation permet d'intervenir rapidement sur le réseau par des aménagements de faible montant. Cette dotation s'est élevée cette année à 80.000.000 francs.

B. UNE VOLONTÉ GOUVERNEMENTALE QUI APPELLE À ÊTRE COMPLÉTÉE

1. De nouvelles mesures

Le comité interministériel de sécurité routière s'est réuni le 14 décembre 1993 et a adopté un nouveau train de mesures :

● **Contrôles et sanctions** : Les excès de vitesse les plus importants (plus de 50 km/h au-delà de la vitesse autorisée) seront considérés comme un délit, du ressort des tribunaux correctionnels et non plus comme une simple contravention. Ils entraîneront le retrait de six points, soit la moitié du capital du permis ;

- Un abaissement de 0,8 à 0,7 g/l du seuil maximal d'alcoolémie a été décidé. Une évaluation de cette mesure sera faite au bout d'un an et, selon les résultats, un nouvel abaissement à 0,6 ou 0,5 g/l sera alors décidé.

- L'autocontrôle de l'alcoolémie sera encouragé.

- Une contravention pour les infractions commises sans interpellation du conducteur sera créée, ce qui permettra l'utilisation de moyens automatiques de contrôle aux points dangereux du réseau.

- Le défaut de port de la ceinture de sécurité ou du casque sera sanctionné par le retrait de 1 point du permis.

- Une mission d'expertise proposera des mesures pour simplifier et accélérer la répression des contraventions.

- Les autoroutes non concédées seront surveillées par des unités spécialisées de la police ou de la gendarmerie.

- Un plan de trois ans sera mis en oeuvre pour développer les moyens consacrés à la sécurité routière par les forces de police et de gendarmerie. L'informatisation des greffes des tribunaux de police sera effectuée dans les mêmes délais.

● **Jeunes conducteurs** : Une généralisation dès 1994 de l'attestation scolaire de second niveau pour tous les élèves de 3e a été prévue.

- Le brevet de sécurité routière sera exigé à partir du 1er septembre 1995 pour la conduite des cyclomoteurs entre 14 et 16 ans ;

- Une modulation, selon les réseaux, de la limitation de vitesse hors agglomération sera opérée. Cette modulation (110 km/h sur autoroute, 100 km/h sur les 2 x 2 voies, 80 km/h sur les autres routes), applicable pendant les deux premières années de conduite, ne concernera pas les jeunes conducteurs formés par la méthode de la conduite accompagnée.

- La conduite accompagnée sera promue notamment en partenariat avec les assurances.

● **Prévention** : Un partenariat avec le système d'assurance sera mis en place afin de mobiliser les moyens affectés à la politique de prévention des accidents.

- Une globalisation et une déconcentration des moyens de l'action locale sera opérée au niveau des préfets des départements.

- Un contrôle médical de la vue sera mis en place pour tout candidat au permis, renouvelé ensuite obligatoirement tous les dix ans.

● **Le véhicule et les infrastructures** : Le contrôle technique sera renforcé.

Une application anticipée de la directive européenne est annoncée en 1995.

Les Préfets de régions fixent actuellement des priorités entre les aménagements de sécurité de façon à constituer une réserve d'opérations pour les 4 ans à venir. Ces documents qui constitueront un cadre de référence, sont dénommés «Plans régionaux d'aménagements de sécurité». Ils seront prêts avant la fin de l'année 1994.

● **Sur le plan financier**, le niveau des crédits d'initiative locale devrait être maintenu à 80.000.000 francs pour 1995.

L'enveloppe consacrée par l'Etat aux aménagements de sécurité dans le cadre des contrats Etat-Région devraient être supérieures à celles de 1994 et atteindre de l'ordre de 60.000.000 francs.

En contrepartie la part des autres aménagements de sécurité seait ramenée à 30.000.000 francs.

2. Des compléments sont nécessaires

● **Pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, les accidents de la route ne sont pas une fatalité. Trois mesures devraient être prises ou approfondies dans cette perspective :**

- généralisation de normes européennes en matière de sécurité routière ;

- diffusion systématique de la technique du sac à air («airbag»);

- prévention des accidents par un effort accru d'investissement dans les infrastructures (glissières de sécurité, éclairage des routes, aménagement des carrefours).

| |
|--|
| <p style="text-align: center;">CHAPITRE III Les voies navigables</p> |
|--|

I. VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VNF)

A. L'ORGANISATION ET LE FINANCEMENT DE VNF

● Voies navigables de France a trois années d'existence. L'organisation de Voies navigables de France repose, il convient de le rappeler, sur un effectif limité : environ 200 personnes dont 80 au siège et 120 dans les services extérieurs, chargés de faire fonctionner les services d'exploitation commerciale et les bureaux chargés de faire fonctionner les services d'exploitation commerciale et les bureaux d'affrètement qui tiennent les bourses d'affrètement dans le cadre de la réglementation du transport fluvial. L'exploitation, l'entretien et les travaux d'investissement sur le réseau sont exécutés par les agents des services chargés de navigation du Ministère de l'Équipement, des transports et du tourisme. Ces agents sont au nombre d'environ 5.500. Les services du ministère travaillent pour le compte de l'établissement public dans le cadre d'une mise à disposition prévue par la décret portant statut de Voies navigables de France et précisée par une convention.

● Les recettes de Voies navigables de France sont fournies par les utilisateurs du réseau et sont complétées par des apports de l'Etat et des collectivités locales. Les ressources propres de

l'établissement comprennent, rappelons le, trois types de contribution :

① La taxe hydraulique payée par les personnes et organismes qui prélèvent de l'eau dans le réseau ou qui en rejettent. C'est la principale ressource de Voies navigables de France. Elle se monte à 546 millions de francs en 1994.

② Les péages payés par les transporteurs de marchandises, les transporteurs de passagers et, plus généralement, tous les bateaux circulant sur le réseau, hormis quelques exceptions. Le péage marchandises rapporte environ 45 millions de francs et le péage plaisance 15 millions de francs.

③ Les ressources du domaine confié par l'Etat à Voies navigables de France. Les différentes amodiations du domaine public fluvial rapportent, à l'heure actuelle, 15 millions de francs : l'évolution des barèmes et la mise en place progressive d'une démarche plus commerciale se référant au prix du marché devraient faire augmenter cette ressource de façon significative.

Au total, les ressources propres de VNF devraient, en tenant compte des recettes diverses, s'élever à 665 millions de francs. Il s'y ajoute la contribution de l'Etat fixée à 94 millions de francs en 1994 et la participation des collectivités locales, participation estimée à 117 millions de francs. Si l'on tient compte d'un prélèvement exceptionnel de 200 millions de francs sur le fond de roulement, VNF devrait pouvoir disposer d'environ 1.100 millions de francs de ressources en 1994.

Les dépenses supportées par le budget de Voies navigables de France sont d'abord les dépenses propres de fonctionnement de l'établissement (estimées à 104 millions de francs), le remboursement aux concessionnaires en place avant la création de Voies navigables de France ainsi que diverses dépenses, l'ensemble représentant un sous total de 235 millions de francs.

L'entretien et l'exploitation du réseau représentent par ailleurs une charge estimée à 170 millions de francs.

Les investissements constituent le troisième poste de dépenses et devraient s'élever à 700 millions de francs se décomposant comme suit :

- 370 millions de francs pour les travaux de restauration qui sont la priorité,

- 170 millions de francs pour les travaux de développement du réseau : mise au gabarit de 1,350 tonnes de la jonction avec le réseau belge de la Deûle et de la Lys, approfondissement de la Moselle au mouillage garanti de 3 m, mise progressive au gabarit de 3.000 tonnes du Canal du Rhône à Sète,

- 100 millions de francs pour financer les interventions de la Compagnie nationale du Rhône pour le dragage de la Saône et la construction de la section Niffer-Mulhouse de la liaison Rhin-Rhône, travaux que Voies navigables de France finance à hauteur de 80 %,

- 60 millions de francs en 1994 au titre du programme spécial de lutte contre les inondations arrêté par le Gouvernement en janvier 1994 : Voies navigables de France doit y consacrer 240 millions de francs pour les deux années 1994 et 1995.

B. LA DÉLOCALISATION DE VNF

La délocalisation de VNF a été réalisée en janvier 1994. Le coût de la délocalisation à Béthune (Pas-de-Calais) avoisine actuellement 14,5 millions de francs et demeurera, avec les quelques dépenses qui sont encore à faire, inférieur à 15 millions de francs. Par ailleurs, le transfert du siège de l'établissement public de Paris à Béthune a conduit à la construction de nouveaux locaux. Les dépenses d'investissement pour le bâtiment et le mobilier s'élèvent à 56 millions de francs. Mais il s'agit là, selon le Ministère, de l'acquisition d'un capital qui demeure dans le patrimoine de VNF.

Pour ce qui concerne le personnel, un bilan détaillé de la situation au moment de la décision de transfert permet de constater que sur 89 salariés présents quand le plan social a été signé en septembre 1992, 17 seulement ont suivi l'établissement à Béthune. En revanche, la mise en place du nouveau siège de VNF à Béthune a permis de recruter une soixantaine de personnes originaires du Pas-de-Calais.

C. L'ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES

Voies navigables de France a inscrit à son état prévisionnel 1994 des recettes et des dépenses un montant de

130,5 millions de francs pour l'entretien des infrastructures. Ce montant est sensiblement équivalent à celui de 1993.

Avec l'accord du comité directeur du FDES, il devait être proposé au prochain conseil d'administration de l'établissement de relever cette dotation entretien pour la porter à 147 millions de francs.

La prévision pour 1995 est de 177 millions de francs (+ 36 % en 2 ans) traduisant la poursuite de la politique d'accroissement des dotations consacrées à l'entretien et à l'exploitation technique du réseau, accompagnant l'accroissement des dotations pour la restauration.

A noter que pour ce qui concerne les voies restant gérées par l'Etat, les dépenses d'entretien sont imputées sur le chapitre 35-41/10. Elles devraient s'élever en 1994 à 1,44 million de francs. Pour 1995, la dotation prévue est de 1,5 million de francs.

VNF a été autorisé lors du Comité interministériel du 24 janvier dernier à émettre un emprunt de 240 millions de francs pour réaliser des opérations de sécurité.

II. LE TRANSPORT FLUVIAL ET LA BATELLERIE

A. LE TRANSPORT FLUVIAL : RECONQUÉRIR LES CHARGEURS

Le transport fluvial ne représente que 4 % des trafics terrestres de marchandises en France, contre 26 % pour le rail et 70 % pour la route. Les fleuves sont désertés par les chargeurs. Pourtant, une péniche de 350 tonnes peut acheminer autant de marchandises qu'une douzaine de camions, et un convoi de 4.000 tonnes pèse trois fois plus qu'un train complet. Nos voisins ont bien compris l'intérêt de ce mode de transport, qui représente 15 % des trafics en Belgique, 20 % en Allemagne et 57 % aux Pays-Bas.

Flotte vieillissante, pesanteurs administratives et commerciales (le tour de rôle qui ne concerne que 15 % du trafic oblige les chargeurs à prendre le premier bateau sur la file d'attente), ont contribué aussi à engourdir ce mode.

Si les préoccupations écologistes et les problèmes d'aménagement du territoire plaident en faveur du transport fluvial,

il reste à modifier les comportements des chargeurs. Mais, pour reconquérir des parts de marché auprès des chargeurs, il appartient à la profession de surmonter son individualisme, de moderniser ses méthodes et sa communication.

La reprise, au premier semestre de 1994, n'était pas au rendez-vous. Sur les quatre premiers mois de l'année, la voie d'eau en France accuse toujours un recul de 9,9 % en tonnes et de 15,4 % en t.km.

En données «glissantes» sur 12 mois, le trafic avec 52 mio t et 5,6 milliards de t.km régresse de 12, respectivement 17 %.

Il faut cependant relativiser. Il existe dans le transport par eau des signes d'amélioration. Ainsi, les matériaux de construction affichaient en avril 1994 une amélioration de 0,1 % en t.km. Les produits agricoles ont progressé aussi assez sensiblement.

La régression est imputable avant tout aux combustibles solides, dont la dépression est persistante et qui accusent une chute d'environ 42 % en t et de 72,5 en t.km. Ces variations expliquent en grande partie l'ampleur du recul du trafic fluvial. La régression est forte aussi sur les minerais et déchets, en tonnage tout au moins.

Grâce aux bonnes performances notées dans le Nord, sur la Seine et sur l'axe Rhône-Saône, les produits agricoles maintiennent leur évolution ascendante à environ 15 %.

B. L'AVENIR DE LA BATELLERIE : LA SOUHAITABLE ADAPTATION FISCALE

Rappelons qu'actuellement -bien que le transport fluvial coûte 20 centimes de moins à la tonne kilomètre que les autres modes terrestres- ne subsistent en France qu'environ 1.500 bateliers, alors que quelque 600 français travaillent en Belgique.

La loi portant réforme de l'exploitation commerciale des voies navigables a été définitivement adoptée par le Parlement en juin 1994.

Par rapport au texte initial du projet de loi, les principales modifications peuvent être résumées comme suit :

- les matières dangereuses sont exclues des dispositions de la loi (comme les liquides en vrac, les conteneurs, les cois lourds, etc.) ;

- parmi les membres du comité du transport par voie navigable figurent des représentants des structures portuaires accessibles au trafic fluvial (concerne l'article 2) ;

- l'article 4 exige que les auxiliaires de transport intervenant dans les B.A. répondent à des conditions d'honorabilité, de capacité et de solvabilité fixées par décret en Conseil d'Etat. Ils ont dès lors la qualité de courtiers de fret.

S'agissant de l'article 6 (contrat au voyage), il n'y a pas lieu de tenir compte de l'avis des donneurs d'ordre pour déterminer le prix du transport de première offre et sa modification éventuelle pour la seconde offre. VNF peut agir seul.

Pour votre Commission des Affaires économiques et du Plan, la discussion de la loi de finances pour 1995 devrait permettre de mener une réflexion sur la fiscalité qui frappe la batellerie, à savoir :

- le niveau des droits d'accise sur le fioul domestique vendu aux bateliers qui est, semble-t-il, dix fois plus élevé en France qu'en Belgique ;

- le relèvement du seuil de l'imposition des plus-values pouvant résulter de la vente des péniches lorsque le propriétaire réinvestit dans une nouvelle péniche ;

- l'assiette de calcul des charges sociales. Celles-ci représentent actuellement 42 % du bénéfice. Elles pourraient être calculées à partir du chiffre d'affaires, assiette plus large qui permettrait de modérer le taux.

Par ailleurs, la formation professionnelle des artisans-bateliers et de leurs enfants mérite d'être valorisée.

III. L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU

A. L'ACHÈVEMENT DES LIAISONS INTER-BASSINS À GABARIT EUROPÉEN : UNE NÉCESSITÉ POUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

La cause principale de la contre-performance du transport fluvial en France, tient aux infrastructures. Avec 2.000 km de voies d'eau accessibles à des bateaux de 1.000 tonnes (dont 1.590 km à des

convois de plus de 3.000 tonnes), mais 4.000 km accessibles seulement à des bateaux de moins de 400 tonnes, notre réseau fluvial apparaît comme «Un réseau d'autoroutes reliés par des chemins de terre», selon la formule souvent reprise.

L'achèvement intégral des liaisons inter-bassins à gabarit européen (Seine Est, Seine Nord, Rhin-Rhône et Moselle-Rhône) représente, globalement, quelque 50 milliards de francs actuels.

Cet objectif n'est pas hors de portée sur une, voire deux décennies.

1. Seine-Nord

Une certaine inquiétude existe parmi les partisans de l'achèvement de la liaison «Seine-Nord» dont les premières études remontent à 1975 mais qui, depuis le sommet européen de Corfou, ne figure plus dans le catalogue des axes dont l'achèvement est jugé prioritaire au niveau européen, mais en priorité n° 3.

Par ailleurs, l'étude de faisabilité confiée au préfet de la région Picardie semble se dérouler plus lentement que prévu.

Le préfet a réuni à Amiens, le 19 novembre 1993, tous les acteurs concernés des quatre régions Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Ile-de-France et Haute-Normandie, en vue de lancer le débat.

A la suite de cette réunion, deux tables rondes ont été organisées. La première s'est penchée sur les aspects macroéconomiques. La deuxième table ronde a étudié l'impact de la nouvelle liaison fluviale sur l'environnement et l'aménagement des territoires et agglomérations traversés. Ces réflexions se sont appuyées sur les conclusions de deux études entreprises par le Ministère de l'Équipement : une étude économique sur la liaison fluviale Seine-Nord et une étude intermodale sur le corridor Nord.

Une commission de suivi composée de huit experts opérera la synthèse de l'ensemble des travaux et présentera des propositions à un Comité de pilotage d'une quarantaine de personnalités des quatre régions concernées.

Jusqu'à présent, deux variantes étaient envisagées pour achever la liaison inter-bassins : soit par le canal du Nord, soit par le canal de Saint Quentin.

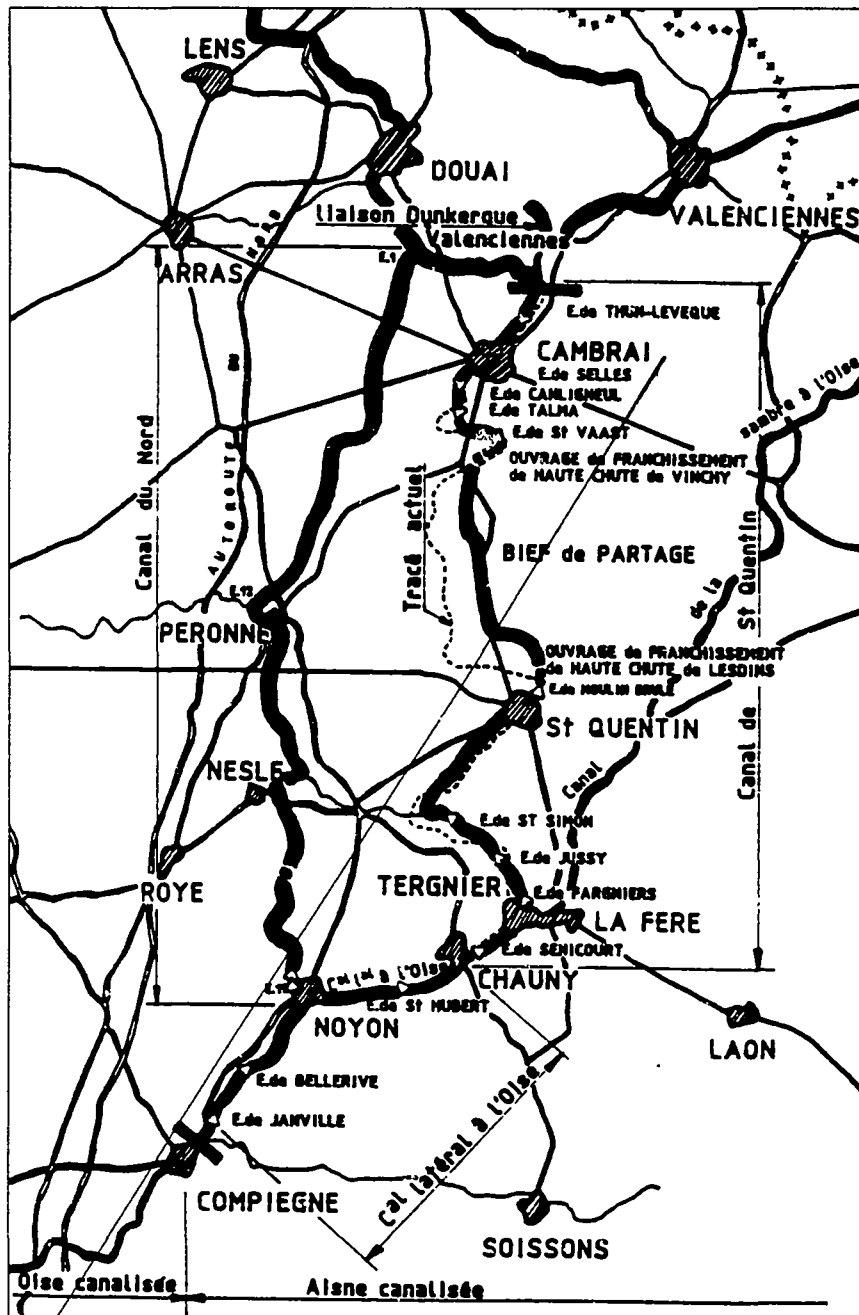
La solution de base permet la circulation des convois constitués d'un pousseur et de deux barges européennes à l'enfoncement de 3 m, d'un port en lourd de 4.500 tonnes (classe VI de gabarit). La variante retient des caractéristiques plus

faibles (classe IV), plafonnant le port en lourd des unités à 1.500 tonnes et n'autorisant pas le passage des convois poussés de plus d'une barge.

Le tracé est long de 134 kms entre Compiègen et le canal de la Sensée. Les estimations financières, établies aux conditions de janvier 1991, concluent à un coût de 9,2 milliards pour la solution de base et 8,1 milliards pour la variante.

Le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, favorable au projet de liaison navigable Seine-Nord, mais «réservé quant à ses modalités», a fait mener une expertise supplémentaire sur ce sujet. La conclusion principale de l'étude en est une proposition de 3e voie s'apparentant à la solution canal du Nord, mais où les pentes d'eau seraient remplacées par des écluses à grande hauteur de chute.

Quel que soit le tracé retenu, votre Commission des Affaires économiques et du Plan émet le voeu que l'on se garde de renouveler les erreurs du passé : lorsque le canal du Nord a été inauguré en 1966, son gabarit était été déclaré d'utilité publique depuis 1903.



2. Seine-Est

Seine-Est semble moins avancée que les autres liaisons inter-bassins. Sur le plan technique, toutes les études sont à faire. Sur le plan politique, la région Champagne-Ardenne doit manifester concrètement l'intérêt qu'elle porte au projet en commençant par la levée d'une option entre les différentes possibilités de tracés (Haute-Seine au-delà de Nogent ou par l'Aisne au départ de Compiègne). Sur le plan économique enfin, au-delà de la légitime prise en compte des intérêts des ports maritimes, il conviendrait, comme pour Seine-Nord,

de disposer d'études actualisées sur l'impact de la liaison sur les trafics et sur les transferts des autres modes vers le transport fluvial.

La poursuite des travaux sur la liaison Bray-Nogent pour tirer le bénéfice économique d'un aménagement prévu dès le départ pour un gabarit de 3.000 t, apparaît souhaitable. Or, cette opération, estimée à 500 millions de francs, et qui suppose encore des études et l'obtention de la DUP, n'est pas prévue au XI^e Plan. L'amélioration par une reconquête de l'«enfouissement» de l'itinéraire Compiègne-Reims avec, simultanément au lancement de la liaison Seine-Nord, la réalisation d'un premier bief sur la vallée de l'Aisne à 4.500 t et la poursuite jusqu'à Berry-au-Bac, axe sur lequel il ne peut y avoir aucune divergence quant au tracé, apparaît également souhaitable.

Le service de la navigation de la Seine a établi un projet de mise à l'enfoncement de 2,20 m. Pour un coût de l'ordre de 80 millions de francs, ce projet est assuré d'une rentabilité de 8 %, voire du double si l'on tient compte des travaux d'entretien et de restauration qui devront en tout état de cause être envisagés sur cette section.

La région de Picardie et la Champagne ont été sollicitées pour contribuer au financement de l'opération. Elles devraient apporter ensemble (et à parité) 40 % du financement.

3. Rhin-Rhône

Dernier maillon manquant (214 km) de l'axe navigable Mer du Nord/Méditerranée (1.600 km) la liaison Rhin-Rhône apparaît, depuis 1965, comme l'indispensable complément, à l'échelle européenne, de la liaison Rhin-Main-Danube (1).

Concrètement, il s'agit de relier le grand canal d'Alsace près de Mulhouse à la Saône par un aménagement de 229 km qui emprunte les basses vallées de l'Ill, de la Largue, de l'Allan et du Doubs. Il comporte 23 biefs. La voie navigable Saône-Rhin permettra le passage d'automoteurs de 1.500 à 2.000 tonnes et de convois poussés de 185 m de longueur pour 11,60 m de largeur avec un enfoncement de trois mètres. Le tirant d'air adopté est de 6,50 mètres. Il permet le passage de barges chargées de trois couches de conteneurs.

Sur la base d'un trafic international estimé entre 13 et 14 millions de tonnes à l'horizon 2010 (non compris l'actuel trafic

(1) cf sur ce sujet le rapport publié par notre collègue Jacques ROCCA-SERRA en juin 1994 (n° 590 Sénat 1993-1994, 63 p).

national, évalué à 4,5 millions de tonnes), la taux de rentabilité économique de Rhin-Rhône avoisinerait 10 %. Ce taux prend en compte certains effets externes, comme la décongestion des axes routiers, la protection contre les inondations ou l'extension d'activité du port de Marseille.

Mais la liaison Rhin-Rhône nécessite de l'ordre de 17,25 milliards de francs actuels (hors taxes) et une décennie pour se voir achevée. Une telle somme, à l'évidence, ne peut être financée par le seul établissement public VNF.

L'Etat met relativement peu d'empressement à réaliser la deuxième tranche des travaux à hauteur de Niffer-Mulhouse . Le financement (189,3 millions de francs) était réparti à raison de 80 % pour VNF et du solde pour les collectivités et établissements publics alsaciens. Le délai de réalisation avait été fixé à novembre 1995 Or, le rehaussement des ponts et le recalibrage du canal à 4 m d'enfoncement se font attendre.

Par ailleurs, les dragages de la Saône entre Chalon-sur-Saône et Saint-Symphorien ont été un temps interrompus en raison d'un jugement du tribunal administratif de Dijon.

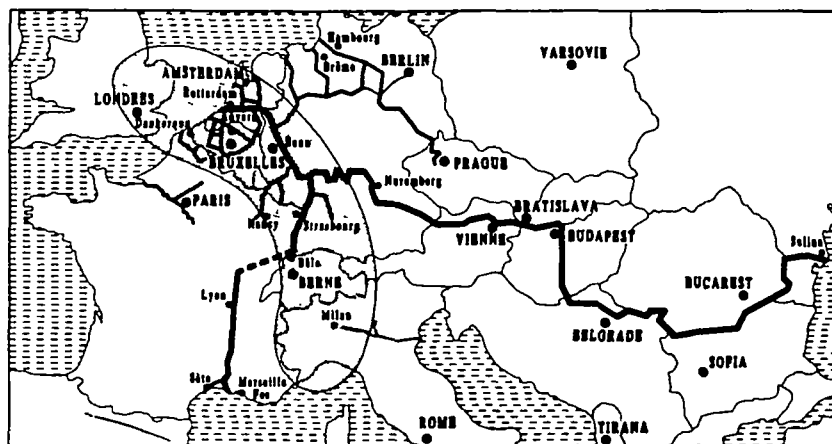
La loi du 4 janvier 1980 a autorisé l'extension de la concession de la Compagnie nationale du Rhône (CNR) à la liaison Saône-Rhin. Mais les conditions actuelles de cession de l'électricité à EDF ne permettent pas à la CNR d'accomplir les missions qui lui ont été confiées par la loi.

Il faut savoir que, sur le Rhône, la production moyenne annuelle est de 16 milliards de kw/h, pour laquelle la CNR touche une redevance de l'ordre de 11 à 12 centimes par KW/h. Cette redevance correspond, à peu près, à l'amortissement des emprunts contractés par la CNR pour financer les divers ouvrages hydro-électriques. Par comparaison, la société RMD AG -homologue allemand de la CNR sur la liaison Rhin-Danube n'a produit que 3 milliards de KW/h en 1993, mais le prix de vente varie de 25 à 95 centimes par KW/h.

Encore faudrait-il que la tentation d'adosser des entreprises industrielles étrangères à l'activité de la CNR aux résultats financiers de celle-ci ne reste pas trop forte. Ainsi, votre Commission des Affaires économiques et du Plan accueille-t-elle sans déplaisir la circonspection avec laquelle semble désormais évoquée l'hypothèse d'un rapprochement entre la CNR et Péchiney. Le rapport confié par le Ministre de l'Industrie au préfet Hélène BIANC devrait éclairer l'avenir de la CNR.

Rappelons que Rhin-Rhône a été cité par le «Livre blanc» de la Commission de la Communauté européenne parmi les projets susceptibles d'être éligibles au titre des grands travaux qui doivent

aider à la relance de l'emploi. Mais Rhin-Rhône ne figure pas dans la liste des projets jugés de priorité 1.



Situation de la liaison Rhin-Rhône dans l'ensemble des voies navigables européennes à grand gabarit

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan est d'autant plus confiante dans la réalisation de cette liaison que, lors du sommet franco-allemand de juin 1994, les plus hautes autorités de l'Etat se sont prononcées en sa faveur.

«La réalisation d'une telle liaison, a déclaré le Président de la République, est entamée depuis longtemps (...), pour l'instant, cette réalisation se poursuit, et l'intention est de poursuivre»

«La liaison Rhin-Rhône, a insisté ensuite le Premier Ministre, est essentielle pour maintenir la France dans les grands courants commerciaux. C'est une priorité fort coûteuse, mais qui doit être menée à son terme».

Votre commission souhaite que la discussion du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire fournisse le cadre de la relance financière de cet important projet.

Elle observe que le caractère d'«enjeu national» reconnu à cet équipement implique que l'on ne renvoie pas son financement aux seuls emprunts régionaux.

4. Moselle-Rhône

L'inscription au schéma directeur français des voies navigables d'une liaison Moselle-Rhône, à travers la Lorraine, a été demandée par le comité Provoideau. Cette liaison figure au schéma européen.

B. LES AMÉNAGEMENTS

L'essentiel des 6.800 km de réseau fluvial dont dispose la France n'est pas destiné à être mis au gabarit européen.

En 1994, environ 230 millions de francs d'investissement sont programmés sur le réseau à petit gabarit, ce qui représente environ la moitié de la programmation totale.

Une réflexion est en cours sur la définition de la vocation des voies des réseaux à petits et grands gabarits. Elle permettra pour les prochaines années de moduler les investissements de restauration par itinéraire en fonction notamment du trafic, des types de navigation (commerce et/ou plaisance) et de leurs perspectives d'évolution.

Un autre facteur important pour la répartition des investissements par itinéraire est l'implication des collectivités locales, régions et départements, par le moyen de programmes cofinancés, à parité entre les collectivités et VNF le plus souvent.

Ces programmes font l'objet de conventions de cofinancement avec les régions suivantes :

- Région Bourgogne : le montant global annuel des travaux envisagés s'élève à 22 millions de francs dans les trois départements de l'Yonne, de la Nièvre et de la Saône et Loire, la Côte d'Or refusant de participer.

- Région Franche Comté : le montant global des travaux envisagés est de 9 millions de francs, dont 6 millions de francs dans le Doubs pour la poursuite de la restauration du Doubs canalisé et du Canal du Rhône au Rhin et 3 millions de francs en Haute Saône pour la poursuite de la restauration de la Saône canalisée.

- Région Centre : le montant global des travaux s'élève à 8 millions de francs pour la restauration du canal latéral à la Loire et des canaux de Briare et du Loing. Il faut citer aussi la restauration de l'usine élévatoire du canal de Briare

pour 9 millions de francs cofinancée par VNF (50 %) et les régions Centre et Bourgogne.

- En Auvergne, un programme cofinancé avec le département de l'Allier est en préparation pour un montant de 2 millions de francs consacré à la restauration du canal latéral à la Loire.

- Enfin, la région Nord Pas-de-Calais participe à hauteur de 50 % d'une tranche annuelle de 6 millions de francs pour l'aménagement et la modernisation duc anal de Calais. La cinquième et dernière tranche sera financée en 1994 pour l'achèvement de l'opération (divers points singuliers dans la traversée de Calais).

A la suite des crues de décembre 1994 qui avaient occasionné de nombreux dégâts, l'Etat, VNF et les collectivités territoriales se sont lancés dans un programme de réhabilitation de ces canaux afin de préserver les fonctions économiques de ces ouvrages, vecteurs de transport, d'irrigation agricole et d'aménagement du territoire. Ce programme porte sur 2 milliards de francs au cours de la décennie. Selon certains commentateurs, ce sont toutefois quatre milliards qui seraient nécessaires.

● Le canal du Midi

Tricentenaire, le canal du Midi, placé depuis 1991 sous la tutelle de VNF, a bénéficié, dans le cadre du contrat de plan conclu entre l'Etat et la région Midi-Pyrénées, de fonds d'origine régionale sur une durée de quatre ans. La mise en valeur comprendra l'entretien de la voie d'eau, la restauration des ouvrages courants et du patrimoine architectural, la promotion stratégique de la voie d'eau et l'amélioration de l'accueil des usagers, la sauvegarde et la gestion de l'environnement naturel, les valorisations locales et l'amélioration locales et l'amélioration de la gestion de l'eau.

Au total, l'effort représente un montant de 102 millions de francs, dont 3 millions de francs pour l'Etat, 31 millions de francs pour VNF, 15 millions de francs pour la région Midi-Pyrénées, 25 millions de francs répartis entre les autres collectivités locales concernées (département de Haute-Garonne du Tarn et Garonne et des diverses communes) et enfin, 28 millions de francs par la Communauté européenne.

● La Moselle

Canalisée depuis 1964, la Moselle doit, pour supporter la concurrence de la route, être approfondie dans sa section française.

L'approfondissement de la Moselle consiste à mettre son gabarit à la norme retenue par la Commission internationale de la Moselle, soit au mouillage de 3 m, ce qui correspond à un approfondissement du chenal de l'ordre de 30 à 40 cm. Les travaux sur la Moselle française comprendront des dragages, quelque 250.000 m³, des confortements d'ouvrages, des protections de berges et le traitement paysager des zones de dépôts.

Les travaux sont estimés à 50 millions de francs dont 2 millions de francs pour les études préliminaires et 48 millions de francs pour les travaux. L'opération est financée à 75 % par VNF, 8,34 % par la Région Lorraine et 16,66 % par le département de la Moselle. Les études sont désormais achevées. Un appel d'offres a été lancé et les travaux pour les dragages devraient commencer dans les jours qui viennent. Ces travaux s'étaleront jusqu'en 1996. A ces travaux feront suite, au titre du contrat de plan Etat-Région 1994-1998, des travaux sur la section entre Richemont et Frouard pour un montant de 60 millions de francs : l'Etat participera à hauteur de 18 millions de francs, VNF pour 18 millions de francs, la région pour 12 millions de francs et les deux départements de Meurthe et Moselle et de la Moselle entrèrent pour 12 millions de francs. Enfin, l'écluse de Frouard-Clévant, permettant l'accès au port de Nancy-Frouard, sera allongée à 120 m, ce qui permettra le chargement d'unités plus importantes. Ces derniers travaux sont estimés à 20 millions de francs, dont 6 millions de francs pour l'Etat, 6 millions de francs pour VNF, 4 millions de francs pour la région et 4 millions de francs pour le département de Meurthe-et-Moselle.

● Canal du Rhône à Sète

Centenaire, reliant Beaucaire à Sète, ce canal a connu un doublement de son trafic en deux ans (200.000 t en 1993).

D'importants investissements restent à réaliser pour porter le canal à un gabarit intermédiaire (3,5 m de tirant d'eau, 20 mètres de plafond et 40 mètres de miroir). Dans le contrat de plan Etat-région, près de 300 millions de francs sont prévus pour différentes valorisations du canal (121 millions pour le débouché du canal dans le port de Sète, 150 millions pour la traversée des étangs et la consolidation des digues, et 17,5 millions pour port fluvial de Beaucaire).

● Le delta du Rhône

Le 8 janvier 1994, la vallée du Rhône a subi la crue la plus importante depuis 1856 avec un débit du fleuve de 11.000 m³ à Beaucaire, contre 9.800 m³ pour la crue d'octobre, pourtant déjà très puissante. Le «petit» et «grand Rhône» à partir du défluent ainsi que les disques de Camargue, ont été durement touchés.

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan, soucieuse de l'avenir à long terme de la gestion des digues et de l'ensemble de la protection de la Camargue s'interroge.

Les digues, réalisées sous le second Empire et gérées par des syndicats de riverains ou de communes, ont été plus ou moins bien entretenues. Les travaux de canalisation et la réalisation de digues insubmersibles ont considérablement réduit leur intérêt pour la navigation. Le ministère de l'Équipement ne leur apporte plus de subvention.

L'idée d'étendre la concession de la Compagnie nationale du Rhône jusqu'à la mer a été lancée par certains commentateurs. Mais, pour entretenir le delta, les seuls travaux d'urgence concernant les 142 kilomètres de digues de Camargue ont été évalués à une quarantaine de millions de francs.

Réunie le mercredi 9 novembre 1994 sous la présidence de M. Philippe FRANÇOIS, vice-président, la Commission des Affaires économiques et du Plan a examiné, sur le rapport de M. Jacques BRACONNIER, rapporteur pour avis, les crédits des Routes et Voies navigables inscrits au projet de budget de l'Équipement, des Transports et du Tourisme pour 1995.

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