

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1977.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1978, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XI

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Amédée BOUQUEREL.

Sénateur.

1. Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Jacques Eberhard, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Fernand Chatelain, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, François Dubanchet, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Pierre Gaudin, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Léandre Létouquart, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Paul Mistral, Jacques Mossion, Jean Natali, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Proriol, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepiéd, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e légis.) : 3120 et annexes, 3131 tomes I à III et annexe 20, 3152 tome XII et in-8° 770.

Sénat : 87, 88 tomes I, II et III, annexe 15 (1977-1978).

Loi de finances. — Equipement — Routes — Sécurité routière — Autoroutes — Navigation intérieure.

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE. — LES ROUTES

	Pages.
I. — Les opérations d'entretien.....	5
A. — Les crédits du chapitre 35-20.....	5
B. — Les subventions pour l'entretien du réseau déclassé.....	9
II — Le programme de modernisation et d'extension.....	11
A. — Le réseau national.....	11
B. — Les autoroutes.....	12
III. — Les problèmes de la circulation.....	20
A. — L'amélioration des conditions de sécurité.....	20
B. — Les opérations d'équipement et d'exploitation.....	21

DEUXIÈME PARTIE. — LES VOIES NAVIGABLES

I. — Les grandes liaisons.....	25
II. — Les autres opérations d'équipement.....	28
Examen en commission.....	31
Annexe de financement des routes et autoroutes en francs courants et en francs constants depuis 1968.....	35

Mesdames, Messieurs,

L'importance du budget des routes et voies navigables ne tient pas seulement à la masse considérable des crédits qui lui sont affectés ; elle réside également dans son **impact économique exceptionnel** :

— *sur le plan conjoncturel*, ce budget représente une fraction appréciable de l'activité du secteur du bâtiment et des travaux publics, dont on connaît l'influence — proverbiale — sur l'économie. En ce qui concerne le seul secteur de la route, l'Etat et les collectivités locales constituent plus de la moitié des marchés et tout ralentissement de la demande publique n'est pas sans créer des difficultés graves pour un secteur qui emploie 105 000 salariés :

— *sur le plan structurel*, ces crédits permettent de financer les grandes liaisons, qui sont un des moyens essentiels de la politique d'aménagement du territoire : celles-ci font d'ailleurs l'objet des programmes d'action prioritaires n° 5 « Désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif central » et n° 6 « Assurer la liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée », qui concrétisent la recherche d'un développement régional mieux équilibré. Quant à la voirie d'intérêt local, elle est un instrument de la décentralisation et du développement économique, en particulier en zone rurale.

Aussi votre commission estime-t-elle que, si les dotations consacrées aux routes et voies navigables continuent de croître si lentement en valeur nominale, voire de stagner en valeur réelle, l'on risque d'assister à une certaine dégradation du niveau général de qualité de nos infrastructures nuisible au dynamisme économique de notre pays.

PREMIERE PARTIE

LES ROUTES

Le budget des routes a été touché de plein fouet par la hausse des produits pétroliers qui entrent directement ou indirectement dans la composition de la plupart des matériaux nécessaires aux opérations d'entretien comme à celles de modernisation et d'extension du réseau.

I. — Les opérations d'entretien.

La hausse des coûts d'entretien a notablement diminué la valeur réelle des crédits de la direction des routes et de la circulation routière, tandis que, depuis 1973, l'index TP 343 représentatif de ce type de travaux a augmenté de 80 %, les dépenses d'entretien du chapitre 35-20 relatives aux routes nationales ainsi que la subvention aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau national déclassé n'ont connu respectivement que des augmentations plus modérées de 25 % et 32 %.

A. — LES CRÉDITS DU CHAPITRE 35-20

Les crédits du programme entretien prévus pour 1978 sont en diminution de 0,5 % par rapport à 1977 pour se monter à 1 513,5 millions de francs. Bien que marquant une certaine progression depuis 1974 (+ 25 %), l'évolution de ces crédits apparaît inquiétante, surtout si on la compare à celle du coût des différents types d'entretien.

Evolution des crédits d'entretien (1974-1978).

(En millions de francs.)

PROGRAMME	1974	1975	1976	1977 (1)	1978
Renforcements coordonnés.....	580	1 150,5	750	586,3	498,4
Entretien	522,9	856,3	782,5	826,4	902,8
Viabilité hivernale.....	55,2	52	66	61,6	73,6
Parcs et centres autoroutiers....	54,9	32	43	46,1	38,7
Total « entretien ».....	1 213	2 090,8	1 641,5	1 520,4	1 513,5

(1) Après reclassement des crédits.

Les coûts kilométriques moyens par types d'entretien.

PROGRAMME	1974	1975	1976	1977	1978
	(En francs.)				
Renforcements coordonnés.....	380 000	415 000	490 000	563 000	600 000
Entretien préventif des routes nationales	24 300	23 100	28 350	29 700	29 500
Entretien curatif des routes nationales	11 900	24 575	14 900	12 300	13 500
Entretien des autoroutes non concédées et voies assimilées.....	56 000	74 700	91 100	121 000	128 800
Coût de fonctionnement du niveau S1 de viabilité hivernale.....	1 670	1 740	2 330	2 610	2 790

On peut ainsi constater que, en règle générale, la hausse du coût est plus rapide pour les opérations d'entretien les plus complètes comme les renforcements coordonnés pour lesquels elle atteint plus de 60 % en cinq ans.

Les programmes d'entretien et de renforcement coordonnés sont étroitement solidaires. En effet, à côté de l'entretien curatif traditionnel tendant à assurer le maintien du service public et la sécurité des usagers, la Direction des routes a de plus en plus recouru à l'entretien préventif des chaussées neuves ou rénovées. Il s'agit de prévenir la dégradation de celles-ci par des interventions régulières et, d'une manière générale, par la réalisation dans les trois ans d'un tapis d'enrobés.

C'est ainsi que l'on recourt davantage à l'entretien préventif au fur et à mesure qu'augmente la part du réseau national déjà renforcé.

On constate cependant, en ce qui concerne les renforcements coordonnés, la diminution des réalisations — à l'exception des années 1974 et 1975.

Opérations de renforcements coordonnés (1971-1978).

(En kilomètres.)

	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Longueur d'itinéraire renforcé dans l'année.	1 700	1 400	1 350	1 670	2 560	1 350	1 300	800
Longueur cumulée d'itinéraire renforcé en fin d'année	3 200	4 600	5 950	7 620	10 180	11 530	12 830	13 630

Même s'il faut tenir compte du fait que la part du réseau déjà renforcée — presque la moitié du réseau — permet un certain relâchement de l'effort, cette évolution ne laisse pas d'être inquiétante car les perspectives pour 1978 constituent une baisse marquée par rapport à 1977.

Certes, le budget initial pour 1977 de 586,3 millions de francs en autorisations de programme, a bénéficié d'une « rallonge » de 165 millions de francs au titre du Fonds d'action conjoncturelle, ce qui a permis la réalisation de 300 kilomètres de renforcements supplémentaires, portant le total des opérations pour l'année à 1 300 kilomètres. Malheureusement, cet effort appréciable ne sera pas poursuivi en 1978 puisque les autorisations de programme n'atteignent que 498,4 millions de francs contre 751,3 millions de francs en 1977. Cette baisse de 33 % en autorisations de programme aura pour conséquence une diminution très nette des réalisations physiques qui n'atteindront que 800 kilomètres, soit 500 kilomètres de moins qu'au cours des deux années précédentes et même respectivement le tiers et la moitié environ des réalisations de 1975 et 1974.

En revanche, les crédits d'entretien proprement dits connaissent une évolution plus satisfaisante permettant une croissance modérée des réalisations physiques comme le montre le tableau ci-après.

Opérations d'entretien (1974-1978):

	1974	1975	1976	1977	1978
Crédits (en millions de francs)....	522,8	856,2	782,5	826,4	902,8
Réalisations physiques (en kilomètres):					
Routes nationales soumises à entretien préventif.....	5 296	8 330	10 180	12 770	14 380
Routes nationales soumises à entretien curatif.....	26 855	22 502	19 882	17 099	15 442
Longueurs d'autoroutes non concédées entretenues (+ voies assimilées).....	1 010	1 063	1 150	1 225	1 350

On constate ainsi que la part du réseau soumise à un entretien préventif s'accroît par rapport à celle faisant l'objet d'un simple entretien curatif. C'est ainsi qu'en 1978 les opérations à caractère préventif concerneront 14 380 kilomètres de routes nationales contre 5 296 seulement en 1974, soit une multiplication par 2,7 des réalisations et 1 350 kilomètres d'autoroutes non concédées, soit 340 kilomètres de plus qu'en 1974.

On assiste également à une évolution positive en matière de viabilité hivernale. On peut rappeler que l'amélioration de celle-ci est réalisée par l'extension du réseau traité au niveau dit S 1, qui vise à permettre une circulation permanente sans équipements spéciaux. Les autoroutes non concédées et voies express reçoivent dès leur ouverture un niveau de service identique ou même supérieur. Les autres routes nationales reçoivent un niveau de service dit S 2 non continu dans le temps. Depuis 1974, les réalisations physiques et les crédits correspondants ont évolué conformément au tableau suivant :

Opérations de viabilité hivernale (1974-1977).

	1974	1975	1976	1977	1978
Crédits (millions de francs).....	55,2	52	66	61,6	73,6
Réalisations physiques (km).....	8 469	10 447	11 447	12 529	13 314

Les crédits pour 1978 connaissent donc une croissance de près de 20 % pour atteindre 73,6 millions de francs, ce qui répond aux préoccupations que votre commission avait exprimées l'année dernière à ce sujet.

Enfin, les crédits du poste « Parcs et centres routiers », qui permettent de financer les moyens en matériels et installations fixes nécessaires à la réalisation des programmes « Entretien du réseau routier » et « Viabilité hivernale », ont évolué, depuis 1974, conformément au tableau ci-dessous :

(En millions de francs.)

	1974	1975	1976	1977	1978
Parcs et centres d'entretien.....	54,8	32,06	43	46,1	38,7

Bien qu'elle regrette la décroissance de ces crédits, votre commission estime cependant que ces moyens sont parfois mal distribués géographiquement et, notamment, que les parcs de certains départements sont anormalement importants et cela au détriment de petites entreprises, qui pourraient espérer maintenir leur niveau d'activité en réalisant certaines de ces opérations d'entretien pour le compte de l'Etat.

B. — LA SUBVENTION AUX COLLECTIVITÉS LOCALES POUR L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL DÉCLASSÉ

Aucun article de la loi de finances initiale ne fixait le montant de la subvention prévue depuis 1972 en contrepartie du transfert à la voirie départementale de 55 300 kilomètres de routes nationales. Le quatrième alinéa de l'article 56 de la loi de finances pour 1972 dispose en effet que : « La subvention est fixée, pour 1972, à 300 millions de francs, dans l'hypothèse d'un déclassement de 55 000 kilomètres de routes nationales secondaires. Pour les années suivantes, cette subvention ne sera pas inférieure au montant visé ci-dessus et pourra être révisée dans le cadre de la loi de finances. »

Même si la modification de la subvention ne semble qu'être facultative, le fait de passer sous silence la pure et la simple reconduction des crédits n'était pas tolérable.

En 1976 déjà, la subvention initialement fixée à 345 millions de francs avait été portée à 380 millions de francs après les protestations unanimes du Parlement.

Pour 1977, c'est en définitive une rallonge de 30 millions de francs qui a été obtenue à parts égales par suite des interventions pressantes des députés puis des sénateurs.

Pour 1978, les députés ont obtenu du Gouvernement une rallonge de 5 millions de francs, ce qui porte à **400 millions de francs** le montant de la subvention. Mais cela n'est pas suffisant ; aussi votre commission demandera-t-elle, au cours de la discussion budgétaire, que le Gouvernement fasse un effort financier supplémentaire afin que le réseau routier national déclassé fasse l'objet d'un traitement équitable. En effet, l'on constate que les crédits du poste « entretien » du chapitre 35-20 relatifs au réseau national ont connu une augmentation de près de 60 % depuis 1972. Le tableau ci-après, qui retrace l'évolution depuis 1972 des crédits de l'Etat et de la subvention aux collectivités locales, montre clairement que celles-ci ont été d'autant plus mal traitées que, comme on l'a vu plus haut, la hausse des coûts d'entretien a été particulièrement importante :

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
	(En millions de francs.)						
Subvention aux collectivités locales.	300	310	325	345	380	395	400
Crédits Entretien (chap. 35-20).....	570	584	522,5	856,3	782,5	822,4	902,8

II. — Le programme de modernisation et d'extension.

Les opérations de modernisation et d'extension voient également leurs dotations considérablement diminuer sous l'effet des hausses de prix. Ainsi, pour l'ensemble du programme « développement de l'infrastructure », les dotations prévues à ce titre baissent légèrement, de 7,5 % entre 1974 et 1978, tandis que l'index TP 343 représentatif de ce type de travaux croissait de près de 80 % au cours de la même période. Le tableau ci-dessous retrace l'évolution depuis cinq ans des crédits de modernisation et d'extension du réseau national.

Programme du développement de l'infrastructure.

Dotations ordinaires + autorisations de programme.

	1974	1975	1976	1977	1978
	(En millions de francs.)				
Autoroutes de liaison.....	785,7	900	1 065	1 260 (2) (83)	1 435
Réseau rase campagne.....	1 395	1 978 (1) (550)	1 313,9	1 924,8 (2) (566,8)	1 231,18
Voirie urbaine.....	1 660	1 754 (1) (190)	1 592,6	(3) 1 610,9 1 335,4 (2) (280)	885
Total	3 840,7	4 632 (740)	3 971,5	4 520,3 (2) (931,8)	3 551,18

(1) Au titre du plan de soutien.
 (2) Au titre du Fonds d'action conjoncturelle.
 (3) Avant reclassement des dépenses.

En fait, cette évolution défavorable qu'accentue encore la prise en compte des crédits du plan de relance d'octobre 1975 et du Fonds d'action conjoncturelle, ne doit pas masquer l'effort fait pour les autoroutes, même si les opérations relatives au réseau routier et à la voirie urbaine apparaissent nettement délaissées.

A. — LE RÉSEAU NATIONAL

Par rapport à 1977, les crédits prévus à ce titre diminuent de 9 %, si l'on prend en compte la loi de finances initiale; et de 36 %, si l'on y ajoute les crédits issus du Fonds d'action conjoncturelle.

Ces crédits devraient toutefois permettre de financer en priorité :

— les opérations du Programme d'action prioritaire n° 5 adopté par le Parlement dans le cadre du VII^e Plan, qui couvre dix régions sur vingt-deux et qui comprend les deux plus importants programmes d'aménagement du territoire actuellement en cours en France : le Plan routier breton et le Plan routier Massif central, qui recevront chacun 250 millions de francs en 1978 ;

— les opérations des Programmes d'actions prioritaires d'initiatives régionales, qui ont fait l'objet d'accords de financements paritaires entre l'Etat et les établissements publics régionaux. Une dotation globale de 84 millions de francs est réservée en 1978 au financement de la participation de l'Etat à ces opérations des PAPIR. Elle sera répartie entre les opérations de rase campagne et les opérations en milieu urbain en fonction des propositions d'inscriptions qui seront formulées par les régions.

En plus de cette dotation, 50 millions de francs seront réservés à l'Alsace pour la poursuite des opérations de mise à 2 fois 2 voies de l'axe Nord—Sud, qui a fait l'objet d'un engagement précis du Président de la République et d'un accord Etat-Etablissement public régional dans le cadre de la procédure des PAPIR.

La modicité des dotations réduit dans ces conditions les autres départements à la portion congrue budgétaire et ne devrait permettre que la poursuite des opérations déjà engagées.

Par ailleurs, en 1978, la priorité sera donnée aux infrastructures d'accueil des autoroutes en milieu urbain, afin de valoriser l'effort important fait au titre des autoroutes de liaison tant concédées que non concédées. C'est ainsi que seront poursuivis par exemple les aménagements importants en cours de travaux à Bordeaux et Toulouse.

Enfin, les dotations affectées au programme « voirie en milieu urbain » sont en diminution sensible, de 16 % par rapport aux crédits de la loi de finances initiale pour 1977 et de 33 % si l'on prend en compte la dotation supplémentaire du FAC. Les crédits pour 1978, d'un montant de 885 millions de francs, vont permettre de réaliser diverses opérations dans les cadres suivants :

— *Le Plan routier breton* : réalisation de la déviation Nord de Saint-Brieuc, aménagement des deux carrefours de l'Eau Blanche et Lebon, à Quimper ;

— *Le Plan routier Massif central* : pénétrante de Montluçon et pénétrante Nord de Clermont-Ferrand ;

— *La région Ile-de-France* : les aménagements prévus, d'un montant de 240 millions de francs, porteront en priorité sur la réalisation des rocade de contournement, en particulier les autoroutes A 86 et A 87 qui nécessitent à elles seules un crédit de l'ordre de 150 millions de francs ;

— *Les programmes d'action prioritaire d'initiative régionale.*

B. — LES AUTOROUTES

Les autoroutes reçoivent le principal de l'effort budgétaire. Sur cinq ans, leur dotation aura presque doublé, soit une croissance de près de 13 % par an, permettant à la France de faire meilleure figure sur le plan européen.

Evolution des réseaux autoroutiers en République fédérale allemande, Italie, France et Grande-Bretagne depuis 1960.

	1960	1970	1973	1 ^{er} janvier 1977.
	(En kilomètres.)			
Allemagne fédérale.....	2 667	4 460	5 481	6 786
Italie	1 082	3 907	5 090	5 533
France	174	1 599	2 473	3 979
Grande-Bretagne	450	1 073	1 712	2 174

Il ressort de ce tableau que la France dépasse l'Angleterre et réussit à peu près à stabiliser en valeur absolue son retard vis-à-vis de l'Italie et de l'Allemagne fédérale.

Depuis juin 1977, Le Gouvernement s'est fixé deux objectifs ambitieux :

— en 1980, 4 664 kilomètres d'autoroutes et 1 200 kilomètres de voies rapides ;

— en 1983, 6 150 kilomètres d'autoroutes et 1 300 kilomètres de voies rapides.

Les crédits prévus pour le budget de 1978 atteignent 1 435 millions de francs ; ils s'accroissent de 22 % ou 13,8 % selon que sont ou non pris en compte les 85 millions de francs d'autorisations de programme engagées au titre du fonds d'action conjoncturelle.

Cette accélération sensible permettra de rattraper le retard pris en 1977, année au cours de laquelle ne furent construits que 325 kilomètres d'autoroutes correspondant aux opérations suivantes :

<i>Autoroutes de liaison :</i>	En kilomètres.
A 8 Le Paillon—La Turbie-Ouest (octobre)	8
A 10 Tours—Châtellerault (octobre)	60
Châtellerault—Poitiers (30 juin)	38
A 13 Bretelle de Deauville (13 mai)	5
A 26 Aix—Noulette—Arras (septembre)	21
A 36 Sechin—Montbelliard (1 ^{er} juillet)	49
A 41 Chambéry-Nord—Saint-Félix (décembre)	26
A 63 La Négresse—Saint-Jean-de-Luz (24 juin)	8
A 64 Déviation d'Orthez	14
B 71 Déviation de Thiers (20 mars)	15
Total	244

En 1978, la Direction des routes estime pouvoir réaliser 460 kilomètres, dont 69 de voies rapides urbaines concernant les secteurs suivants :

<i>Autoroutes de liaison :</i>	En kilomètres.
A 8 La Turbie—Beausoleil (juillet)	4
B 9 Narbonne—Rivesaltes (été)	49
A 11 La Ferté-Bernard—Le Mans (été)	39
C 27 Ascq—Orchies	17
A 35 Ile Napoléon—Rixheim	5
A 36 Besançon—Sechin (été)	35
Mulhouse—Rhin	11
A 41 Annecy-Sud—Annecy-Nord (février)	5
Pontcharra—Chambéry-Sud	16
B 52 Pas-de-Tréts—Châteauneuf-le-Rouge (février)	12
A 61 Langon—Marmande	36
Marmande—Buzet	28
Toulouse—Villefranche-de-Lauragais	25
Carcassonne—Narbonne	47
A 63 La Négresse—Bayonne-Sud (été)	6
B 71 Clermont-Ferrand (Lussat)—Thiers et bretelles de Lempdes	35
Total	370

Routes express intégrables :

A 63 Cestas—Mios	10
B 63 Mios—Facture	11
A 51 Déviation de Venelles	6
<i>Voies rapides urbaines</i>	69
<hr/>	
Total	466

C'est ainsi que seront achevées certaines opérations engagées financièrement à partir des budgets précédents et notamment celui de 1977 : il s'agit de la section Ascq—Orchies de l'autoroute C 27 Lille—Valenciennes, du nœud alsacien A 35-A 36 (Ile Napoléon—Rixheim et Mulhouse—Rhin), de la rocade Nord-Est de Mâcon, des sections Cestas—Mios et Mios—Facture, ainsi que Pas-de-Trets—Châteauneuf-le-Rouge et une partie du tronçon La Turbie—Roquebrune, dont l'achèvement reste prévu en 1979.

D'autre part, ces crédits permettront de poursuivre les travaux de l'axe Nord—Sud d'Alsace (déviation de Sélestat), de l'A 42 entre Lyon (Neyron) et Dagneux, de l'A 63 sur le parcours Mios—Le Muret, ainsi que certains aménagements de la route nationale 10.

Enfin, une part importante de cette enveloppe sera dégagée pour permettre le lancement de nombreux chantiers, dont les plus importants sont Thionville—Luxembourg, Angers—Nantes, Le Mans—Rennes, l'Etoile de Langres, le contournement et la partie Nord de Bayonne, ainsi que les acquisitions foncières de Poitiers—Bordeaux.

Trafic et taux moyen de péage des autoroutes concédées.

SOCIÉTÉ	DEFINITION des réseaux exploités fin 1976.	LONGUEUR en kilomètres au 1 ^{er} janvier 1977.	TRAFFIC 1976 intensité kilométrique en voitures/jour.	TAUX MOYEN de péage pour les véhicules légers (en F/km) au 31 juillet 1977.
Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (SAPRR)....	Paris—Lyon. Beaune—Dijon.	492	22 645 5 335	0.118
Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF).....	Paris—Lille. Combes—Hordain. Aix—Noulette—Arras. Metz—Strasbourg.	382	21 863 6 847	0.143
Société de l'autoroute Paris-Normandie (SAPN).....	Paris—Caen.	185	11 672	0.140
Société de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur (ESCOTA)	Aix—Italie. Aubagne—Toulon.	244	13 304	0.212
Société des autoroutes du Sud de la France (ASF).	Vienne—Marseille. Orange—Narbonne. Perpignan-Le Perthus. Laprade—Langon.	533	17 869	0.129
Société du tunnel sous le Mont-Blanc (STMB).....	Genève—Le Fayet.	57	4 919	0.212
Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE)	Paris—Tours. Paris—La Ferté-Bernard.	324	11 490	0.173
Société des autoroutes de la Côte basque (ACOBA)...	Bayonne—Espagne.	14	4 556	0.342
Société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA) ...	Lyon—Grenoble. Lyon—Chambéry.	190	8 638	0.234
Société des autoroutes Paris-Est-Lorraine (APEL)....	Paris—Metz.	303	(1) 4 700	0.191

(1) Moyenne des trois derniers mois (octobre à décembre).

Enfin en ce qui concerne les sociétés d'autoroutes, il faut d'abord noter qu'à la suite des observations de la Cour des Comptes, l'Etat a conclu une nouvelle convention avec la Société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA) qui a déjà construit les autoroutes Lyon—Chambéry (A 43), Bourgoin—Grenoble (A 48) et Grenoble—Pontcharra, aux termes de laquelle elle réalisera sans apport budgétaire de l'Etat l'autoroute Pontcharra—Scientrier pour 1980. Le montant des travaux à réaliser jusqu'à cette date est de l'ordre de 1 200 millions de francs. Les études financières à l'horizon 1981 indiquent une évolution satisfaisante de la trésorerie. Les recettes de péage de 1977 devraient s'élever à 138 millions de francs.

Ensuite, votre commission estime que les difficultés de la Société des autoroutes Paris-Est-Lorraine (APEL) ne remettent pas en cause la politique actuelle de recours à des capitaux privés pour le financement des autoroutes, dans le cadre des sociétés d'économie mixte ou des sociétés privées.

En effet, la crise ouverte par la demande faite par l'APEL de résiliation de son contrat de concession, qui a pour origine l'insuffisance des recettes des péages consécutive à la faiblesse du trafic (7 000 véhicules par jour actuellement au lieu de 14 000 prévus), peut s'expliquer par la crise de l'énergie réduisant les perspectives de trafic et augmentant les coûts de construction.

De plus, l'APEL ne peut bénéficier d'un trafic saisonnier des vacances comme l'autoroute du Nord.

La situation devrait cependant se résoudre par le moyen d'une aide provisoire de l'Etat permettant à l'APEL de supporter la charge de remboursement des annuités d'emprunt tant que le trafic ne *correspondra pas aux prévisions*. Les premières années d'exploitation sont toujours difficiles à passer : pour les autoroutes les plus récentes, les taux moyens de péage sont nécessairement élevés, tandis que les plus anciennes, qui ont déjà amorti l'essentiel de leurs charges, peuvent offrir à l'usager des tarifs plus avantageux. Ce phénomène ressort en effet du tableau ci-joint, qui rappelle pour chacune des sociétés d'autoroutes des éléments caractéristiques de leur activité, la longueur du réseau, l'importance du trafic et le taux moyen du péage au kilomètre, que le prix payé par l'usager est en général d'autant plus faible que l'autoroute est plus ancienne.

*
* *

En définitive, on ne peut que constater une diminution de l'effort national en matière d'infrastructures routières, et cela malgré le dynamisme du programme autoroutier et l'accent mis sur la réalisation des opérations prioritaires. Le tableau ci-dessous montre, en effet, que c'est près de la moitié des dotations totales de la Direction des routes et de la circulation routière qui concernent le programme d'action prioritaire n° 5, « désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif central ».

	(En millions de francs.)
Autoroutes de liaison.....	925
Routes de rase campagne et voirie en milieu urbain	750
Dont :	
Plan routier breton.....	(250)
Plan routier Massif central.....	(250)
Total	1 675

En effet, cette concentration des moyens financiers sur certaines opérations risque de se faire au détriment de l'ensemble, compte tenu de la baisse des dotations en valeur réelle. Le tableau ci-dessous retrace, en indice, l'évolution en francs constants du budget de la Direction des routes et de la circulation routière :

1972	100
1973	104,8
1974	103,2
1975 (plan de soutien compris).....	125
1976	96,8
1977 (FAC compris).....	105,6
1978 (prévisions)	84

Cette baisse des dotations en valeur réelle concerne également les crédits du FSIR relatifs à la voirie locale dont le tableau ci-dessous rappelle l'évolution en valeur, depuis 1973.

	1973	1974	1975	1976	1977	1978 prévisions.
	(En millions de francs.)					
Chapitre 2 (1).....	84,35	101,50	108,50	108,50	97,4	} 371,36
Chapitre 3 (4).....	208,25	264	258,10	171,10	243,20	
Chapitre 4 (3).....	52,40	55	56,50	65	57	
Chapitre 5 (1).....	14,50	40	46	50	44	4
Total	359,50	460,50	469,10	494,60	441,60	375,36

(1) Chapitre 2: Tous travaux de construction et d'aménagement des chemins départementaux tant en rase campagne qu'en milieu urbain; ce chapitre regroupe à partir de 1978 les dotations qui figuraient antérieurement aux chapitres 2, 3 et 4.

(2) Chapitre 3: Les constructions et aménagements de voies communales dans les agglomérations d'au moins 2000 habitants et les études et mise en place des plans de circulation.

(3) Chapitre 4: Les grosses réparations et améliorations de la voirie communale dans les agglomérations de moins de 2000 habitants.

(4) Chapitre 5: La reconstruction à l'identique des ouvrages d'art détruits par faits de guerre sur la voirie départementale et communale.

III. — Les problèmes de la circulation.

Les crédits du programme équipement et exploitation du réseau routier national seront en 1978 en augmentation de 5,7 % par rapport à 1977 pour atteindre 506,7 millions de francs. Ils recouvrent essentiellement deux types d'actions :

- l'amélioration des conditions de sécurité de la circulation ;
- les opérations d'équipement et d'exploitation du réseau routier.

A. — AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE SÉCURITÉ

Depuis cinq ans, on constate une nette diminution du nombre d'accidents mortels de la circulation : grâce aux mesures réglementaires — limitation de vitesse, port obligatoire des ceintures de sécurité ou du casque pour les véhicules à deux roues — le nombre des personnes tuées sur la route a diminué de 20 % malgré une augmentation du trafic de 30 % environ. Au cours des douze derniers mois, ce nombre est descendu à moins de 13 000, soit un chiffre inférieur à celui de l'année 1965 et marquant une baisse de 4 000 par rapport à 1972.

Depuis un an (d'août 1976 à août 1977) la circulation a augmenté de 2,5 % sur le réseau national — et de plus de 6 % sur le réseau autoroutier — tandis que le nombre de tués a régressé de 6,5 % par rapport à la période des douze mois précédents. On remarque cependant une évolution moins favorable du nombre de blessés qui reste à peu près le même d'une année sur l'autre.

Pour accentuer encore cette évolution, le Gouvernement est décidé à **sanctionner plus sévèrement l'alcoolisme au volant** : un projet de loi réprimant la conduite en état d'ivresse a été adopté en juin dernier par l'Assemblée Nationale. Il devrait être discuté au cours de cette session par la Haute Assemblée, assorti d'ailleurs d'un amendement du Gouvernement permettant de contrôler l'état d'imprégnation alcoolique des conducteurs même en l'absence d'accident ou de toute infraction.

Enfin, votre commission espère que sera rapidement renforcée la législation sur les deux roues, dont les conducteurs constituent, en zones urbaines, plus du tiers des tués, tout en estimant que des mesures restrictives ne doivent être prises qu'après concertation avec les professionnels intéressés.

B. — LES OPÉRATIONS D'ÉQUIPEMENT ET D'EXPLOITATION

Les crédits prévus pour ces opérations ont atteint 17 millions de francs en 1977 contre 12 millions de francs en 1976. Comme le montrent les tableaux ci-dessous, ils se répartissent entre trois objectifs : l'étalement dans le temps, l'étalement dans l'espace, l'accueil et le renseignement de l'usager dans les aires de repos en bordure des routes nationales.

Les résultats des opérations de régulation du trafic apparaissent encourageants.

Des mesures effectuées par comptages sur le terrain montrent :

— que le trafic journalier et horaire est mieux équilibré que lors des périodes de pointe comparables des années antérieures à ces opérations :

— que les itinéraires *bis* destinés à soulager les axes les plus encombrés ont été très fréquentés :

— que de nombreux conseils d'itinéraires ont été donnés dans les points d'accueil, pour éviter les bouchons.

ETALEMENT DANS LE TEMPS

1976		1977	
Prestations	Coûts	Prestations	Coûts
Enquête auprès de 80.000 adhérents de la Prévention Routière (3 enquêtes successives)	2,2 MF	Enquête auprès des adhérents de la Prévention Routière (2 enquêtes successives)	1,4 MF
Diffusion de conseils sur les meilleures heures de départs par le canal de la presse, la radio et la télévision (achat d'espace)	2,3 MF	Diffusion de conseils sur les meilleures heures de départs par le canal de la presse, la radio et la télévision. (achat d'espace)	2,3 MF
Sensibilisation (télévision)	0,5 MF	Sensibilisation (télévision)	0,7 MF
TOTAL	5 MF	TOTAL	4,4 MF

ETALEMENT DANS L'ESPACE

1976		1977	
Prestations	Coûts	Prestations	Coûts
Balisage des nouveaux itinéraires BIS et amélioration des opérations de délestage existantes	4 MF	Balisage de 5000 Kilomètres d'itinéraires BIS supplémentaires	6,5 MF
Confection et distribution de cartes routières	1,9 MF	Confection et distribution de cartes routières	1,7 MF
Sensibilisation du public et lancement du personnage de Bison Fûté	0,5 MF	Sensibilisation du public et reprise du personnage de Bison Fûté	0,7 MF
TOTAL	5,9 MF	TOTAL	8,9 MF

ACCUEIL

1976		1977	
Prestations	Coûts	Prestations	Coûts
Aménagement de 28 points d'accueil	1,29 MF	Aménagement de 5 points d'accueil supplémentaires et aménagement de points d'accueil déjà mis en place en 1976	0,9 MF
TOTAL GENERAL	11,88 MF	TOTAL GENERAL	14,2 MF

Une appréciation chiffrée et globale des conditions d'écoulement du trafic peut être fournie par la mesure des heures perdues dans les bouchons aux cours des journées de pointe de début juillet, début août et fin août. Le tableau ci-dessous en rappelle l'évolution depuis 1975.

ANNEE	PROGRESSION DU TRAFIC par rapport à l'année précédente.	NOMBRE D'HEURES perdues dans les bouchons.
1975	1 960 000
1976	4,5 %	1 410 000
1977	3 %	1 510 000

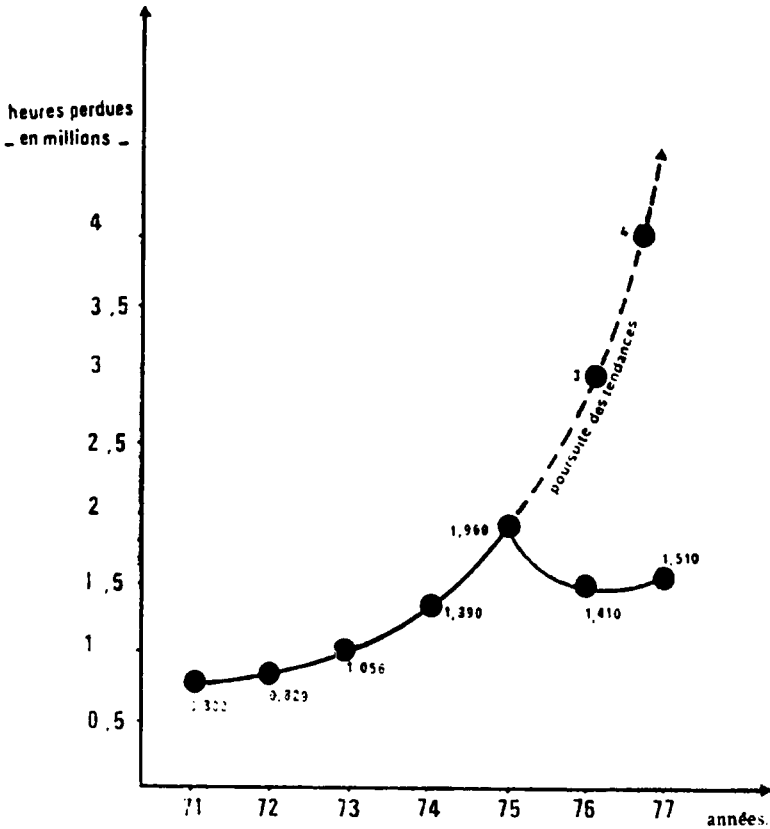
Le niveau d'encombrement observé cette année n'est donc que légèrement supérieur à celui enregistré en 1976 malgré la forte augmentation du trafic dans le même temps et reste nettement inférieur à celui observé en 1975.

Cette stabilisation du nombre d'heures perdues est d'autant plus remarquable qu'il faut prendre en compte l'évolution tendancielle (1) des encombrements que retrace le graphique ci-après.

1: En règle générale, sans mesures préventives, une augmentation de trafic de 10 % se traduit par un accroissement des bouchons de 80 %.

Encombrements observés pour les quinze jours de pointe de l'été.

Source : Centre national d'informations routières de Rosny.



Ce bilan est donc positif puisque l'on pouvait craindre un niveau d'encombrement d'au moins 4 millions d'heures cette année. Par rapport à cet enjeu, le gain est considérable et s'élève à 2,5 millions d'heures.

A ces économies de temps s'ajoutent celles de carburant et d'usure des véhicules. La prise en compte de ces trois facteurs conduit à évaluer le coût de l'heure perdue dans un bouchon à 30 francs par véhicule. Sur le plan économique, ces opérations apparaissent donc particulièrement rentables puisque la dépense de 14 millions de francs est très nettement inférieure au gain de 75 millions de francs enregistré par la collectivité.

DEUXIEME PARTIE

LES VOIES NAVIGABLES

Le rôle fondamental de la voie d'eau a été reconnu par le VII^e Plan, qui en a fait un programme d'action prioritaire particulièrement important par le volume de moyens mis en œuvre : « Assurer la liaison mer du Nord—Méditerranée ». Mais, mettre l'accent sur le **caractère structurant** du transport fluvial n'en épuise pas l'intérêt économique : la voie d'eau est également un élément indispensable du **dynamisme local**, aussi bien dans certaines régions encore peu industrialisées que dans les grandes concentrations qui doivent faire face, comme le nord de la France, à des problèmes de restructuration ou de conversion. En conséquence, si l'on peut se féliciter de la décision de réaliser la liaison mer du Nord—Méditerranée, on ne peut que s'inquiéter du problème de son financement dans le budget qui dégage à peine, compte tenu de la hausse des prix, les moyens nécessaires à l'entretien et à la modernisation du réseau.

I. — Les grandes liaisons.

La réalisation du PAP n° 6 suppose que soient assurées :

— *sur la Saône*, la construction des ouvrages permettant d'achever en 1979/1980 la canalisation à grand gabarit jusqu'à Saint-Symphorien :

— *sur le Rhône*, la participation de l'Etat à l'équipement des chutes du Péage-de-Mussillon et de Vaugris — devant respectivement être mis en service en 1978 et 1980 — ainsi que le raccordement à grand gabarit du port de Fos — dont les travaux devraient commencer en 1978 et être terminés en 1980 ;

— *sur le Rhin*, la participation à l'équipement des chutes réalisées par l'Allemagne — pour laquelle le démarrage des travaux est pour l'instant différé par suite du retard de nos partenaires ;

— *sur le canal Rhin—Saône*, la réalisation des acquisitions foncières sur l'ensemble du trajet à concurrence des trois quarts de l'emprise totale, ainsi que la construction de deux écluses à grand gabarit à Niffer — point de jonction avec le Rhin — et

à Brunstatt, qui devraient respectivement être achevées en 1979 et 1981. et dont la dernière permettrait d'assurer la desserte par les convois de grands gabarits de l'agglomération de Mulhouse.

C'est cette dernière opération qui nécessite les moyens financiers les plus importants. Quant au coût total de la liaison Rhin—Rhône, il a été évalué, lors de la préparation du VII^e Plan, à 4,9 milliards de francs 1975 hors taxe, soit 5,6 milliards de francs 1975 toutes taxes comprises. La décomposition de cette somme, par grandes masses, est la suivante :

	En millions de francs
Acquisition de terrains	393,5
Etudes, installation de chantiers, surveillance des travaux	681,3
Travaux	2 791
Insertion dans le site	303,5
Retablissement des communications	409,6
Aléas et imprévus	308,1
	<hr/>
Total hors taxes	4 887

Ce coût total est si important que l'Etat ne peut envisager de financer seul cet investissement. On a ainsi fait état, selon certaines sources, d'une participation des collectivités qui pourrait atteindre le pourcentage élevé de 20 % du projet, d'une augmentation du prix de l'électricité vendue par la Compagnie nationale du Rhône à EDF, solution élégante mais qui ferait financer le projet par les consommateurs d'électricité, ou même d'une possible participation étrangère. Votre commission estime que cette dernière solution est sans doute la plus prometteuse, même si elle se traduisait par une certaine internationalisation de la navigation sur la liaison Rhin—Rhône.

En ce qui concerne la liaison Rhin—Rhône, le taux de rentabilité interne est compris entre 3 et 4 % suivant les hypothèses. Il en découle que cette liaison n'est pas un investissement d'accompagnement mais que sa réalisation suppose une politique dynamique de la voie d'eau, en particulier pour la promotion des zones industrielles au bord de l'eau et la promotion du trafic international.

Pour la liaison Seine—Nord les diverses études affectées concluent à un taux de rentabilité interne avoisinant 10 %. Quelles

que soient les critiques que l'on puisse adresser à ces études, il est incontestable que la liaison Seine—Nord au grand gabarit présente un intérêt économique certain tant au plan des transports proprement dits, en mettant en liaison le bassin de la Seine et les grandes voies du Nord, que sur le plan de l'aménagement du territoire en contribuant de façon non négligeable à la reconversion du Nord et à l'essor industriel de la Picardie.

La première phase de la *liaison Seine—Est*, l'antenne Compiègne—Reims bénéficierait d'un *taux de rentabilité interne voisin de 8 %*. D'ailleurs l'aménagement de cette section et de Seine—Nord constituerait un ensemble parfaitement cohérent.

Ainsi, malgré leur intérêt économique exceptionnel, les liaisons Seine—Est et Seine—Nord ne peuvent pas, en l'état actuel des choses, être financées. Il convient cependant qu'en vue d'un développement équilibré du réseau de nos voies navigables, le Gouvernement envisage d'appuyer les initiatives actuellement menées par les collectivités locales concernées pour essayer de dégager les moyens financiers nécessaires dans le cadre du Comité Seine—Est Seine—Nord. Le président de celui-ci a d'ailleurs présenté, en mai dernier, un plan de financement qui mériterait d'être étudié : sur la dépense globale de 3 200 millions de francs (1975), dont 2 300 millions de francs pour Seine—Nord et 900 pour Compiègne—Reims, la moitié pourrait être financée par des emprunts, dont les annuités seraient couvertes par des péages (à raison de 40 %) et les collectivités locales (10 %).

En ce qui concerne la seule réalisation de la liaison Rhin—Saône, les problèmes financiers sont donc d'autant plus graves que, même à son niveau actuel de démarrage — les acquisitions foncières nécessaires n'ayant porté que sur 11 millions de francs pour 1976 et 1977 — le PAP n° 6 absorbe déjà près de la moitié du budget d'équipement des voies navigables :

Année 1976 : 152 millions de francs, soit 44 % du budget d'équipement des voies navigables ;

Année 1977 : 179 millions de francs, soit 51 % du budget d'équipement des voies navigables ;

Année 1978 : 165 millions de francs, soit 48 % du budget d'équipement des voies navigables.

On a ainsi pu calculer que le financement de cette liaison absorberait pendant vingt ans l'ensemble du budget d'équipement des voies navigables.

II. — Les autres opérations d'équipement.

La croissance des crédits en autorisations de programme relatifs aux voies navigables apparaît assez médiocre, compte tenu de la hausse des prix, malgré les efforts réalisés dans le cadre du plan de relance de 1975, ainsi qu'au titre du FAC. Le tableau ci-dessous retrace cette évolution :

	(En millions de francs.)
1973	328
1974	350
1975 (1)	470
1976	344
1977 (1)	400,9
1978	346,6

En 1978, les crédits en autorisations de programme doivent atteindre 346,6 milliards de francs, ce qui équivaut à une diminution de 1,5 % et même de 13,5 %, si l'on tient compte de la dotation de 48,6 millions de francs résultant du FAC. Celle-ci correspond aux opérations suivantes :

	(En millions de francs.)
Seine : reconstruction du barrage d'Evry	28 650
Seine : reconstruction du barrage de Denouval	14 000
Réseau Freycinet	6 000
Ensemble	48 650

Outre la réalisation de la liaison mer du Nord—Méditerranée, les crédits permettront de financer en 1978 les opérations suivantes :

Bassin du Nord.

Les engagements prévus en 1978 portent sur un montant global de 56,3 millions de francs dont 50,5 millions de francs de crédits budgétaires.

1: Y compris les crédits du plan de soutien et y compris les crédits du FAC.

Les principales opérations retenues intéressent :

— sur l'Escaut : le canal de Mons et la déviation du CD 954, la traversée de Valenciennes et des dragages complémentaires à Folien—Fresnes ;

— sur la Deûle : les terrassements à l'écluse du Grand Carré, l'achèvement de la dérivation de la Citadelle et la première phase de mise à 600 tonnes de Sainte-Hélène—Marquette.

En 1977, l'aménagement à grand gabarit de ces deux voies d'eau a conduit à engager 32,9 millions de francs dont 24,1 millions de francs de crédits budgétaires.

Bassin de la Seine.

Sur la Seine, le montant des engagements s'élèverait à 28 millions de francs dont 25,3 millions de francs de crédits budgétaires. Les travaux porteraient notamment sur la Petite Seine, entre la Tombe et la Grande Bosse et sur des restaurations d'anciens ouvrages.

Pour la rivière d'Oise canalisée, il est prévu 3,5 millions de francs d'acquisitions foncières.

En 1977, les travaux réalisés sur ces voies d'eau s'élèvent à 31,1 millions de francs dont 26,6 millions de francs de crédits budgétaires.

Bassin de la Moselle.

Le programme 1978 comprend :

— la poursuite de l'aménagement à grand gabarit entre Frouard et Neuves-Maisons pour un montant global de 19,7 millions de francs dont 16,7 millions de francs de crédits budgétaires ;

— le remplacement d'une des portes de garde (probablement celle d'Argancy) entre Apach et Frouard pour un montant d'environ 9,4 millions de francs, entièrement à la charge de l'Etat.

Les crédits consacrés à l'aménagement de la Moselle en 1977 atteignent 44,5 millions de francs dont 34,71 millions de francs de crédits budgétaires.

A noter que, dans le budget 1978, le montant des autorisations de programme affectées au **réseau Freycinet** s'élève à 70 millions de francs auxquels s'ajoutent, pour un montant de 11,5 millions de francs, les fonds de concours des collectivités locales régionales. Ces dernières ressources pourraient éventuellement s'accroître dans le cas où de nouveaux PAPIR seraient conclus. Il convient à cet égard de souligner l'intérêt manifesté par la région Centre à la remise en état de l'itinéraire constitué par le canal du Loing, le canal de Briare et une partie du canal latéral à la Loire, s'étendant sur 194 kilomètres, entre Saint-Mammes et Le Guetin. Par ailleurs, le Fonds d'action conjoncturelle de septembre 1977 a permis d'affecter 6 millions de francs d'autorisations de programme supplémentaires au réseau Freycinet, dont les effets se feront sentir en 1978.

Enfin, il faut rappeler que cette politique du réseau Freycinet doit s'insérer dans le cadre d'un **schéma directeur des voies navigables**, qui, actuellement, en cours d'élaboration, doit être soumis au Gouvernement vers la fin 1977. Il devra notamment préciser les sections du réseau Freycinet qu'il est prévu de renforcer, de maintenir et de laisser à l'abandon ou à la charge des collectivités locales intéressées.

Enfin, il convient d'évoquer l'évolution défavorable des **crédits d'entretien** pour 1978 dont le montant reste identique à celui fixé pour 1977.

..

En définitive, votre commission estime que si, pour certaines opérations privilégiées, on peut être relativement satisfait de ce budget des routes et voies navigables pour 1978, en revanche, globalement, les dotations lui semblent tout à fait insuffisantes. Il est donc indispensable que le Gouvernement accepte de revoir certaines dotations au cours de la discussion budgétaire et, tout particulièrement, le montant de la subvention qui doit permettre aux collectivités locales d'assurer l'entretien du réseau routier national déclassé. Plus généralement, votre commission estime que la réalisation de grandes liaisons structurantes, voire à grand gabarit et autoroutes — doit être activement poursuivie mais qu'elle ne doit pas se faire au détriment de la qualité générale des infrastructures nécessaires à la vitalité du développement économique local.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours d'un premier débat qui a suivi l'exposé de M. Bouquerel, Rapporteur pour avis sur les *crédits des routes*, M. le Président Chauty a d'abord demandé au rapporteur des précisions sur la façon dont il entend coordonner son action avec la commission des finances. Puis, M. Barroux est intervenu pour déclarer que certains parcs des Ponts et Chaussées étaient très utiles aux collectivités locales et pour regretter que l'on n'ait pas suivi son opinion, en 1971, en indexant la subvention pour l'entretien des routes nationales déclassées sur le prix du pétrole. M. Parmantier s'est ensuite inquiété de l'évolution des prix payés par l'Administration aux entreprises.

Après une intervention de M. Javelly sur les retards de paiement des subventions aux collectivités locales, avec laquelle M. Bouquerel s'est déclaré en parfait accord, M. Debesson a demandé pourquoi on n'utilisait pas suffisamment le laitier produit par l'industrie sidérurgique. M. Guillaumot a pris la parole pour indiquer que ce matériau avait été utilisé et avait donné pleine satisfaction...

A la suite du rapport pour avis de M. Bouquerel sur les *voies navigables*, M. Dubois a d'abord fait remarquer que les collectivités locales étaient plus enclines à faire des efforts lorsque le projet n'était pas prioritaire. M. Kauss est intervenu pour insister sur la rentabilité globale du projet Rhin-Rhône et sur la nécessité d'un financement international.

Puis, M. Debesson a fait remarquer que le projet Rhin-Rhône était, à son avis, le *Concorde nautique*, tandis que l'aménagement du canal du Nord sur une longueur très faible serait particulièrement utile pour assurer la liaison avec le réseau belge.

M. Bouquerel, en réponse à M. Lenglet, a indiqué que le réseau Freycinet faisait l'objet d'un intérêt particulier.

Enfin, M. Ehlers est intervenu pour souligner que les liaisons Seine-Est et Seine-Nord permettraient de mettre en valeur les équipements des ports du Havre et de Dunkerque et que la réalisation du projet Rhin-Rhône était une erreur.

∴

Sous réserve des observations contenues dans cet Avis, votre commission vous propose d'adopter le budget des **routes et voies navigables** pour 1978.

ANNEXES



RESSOURCES FINANCIERES DES ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES

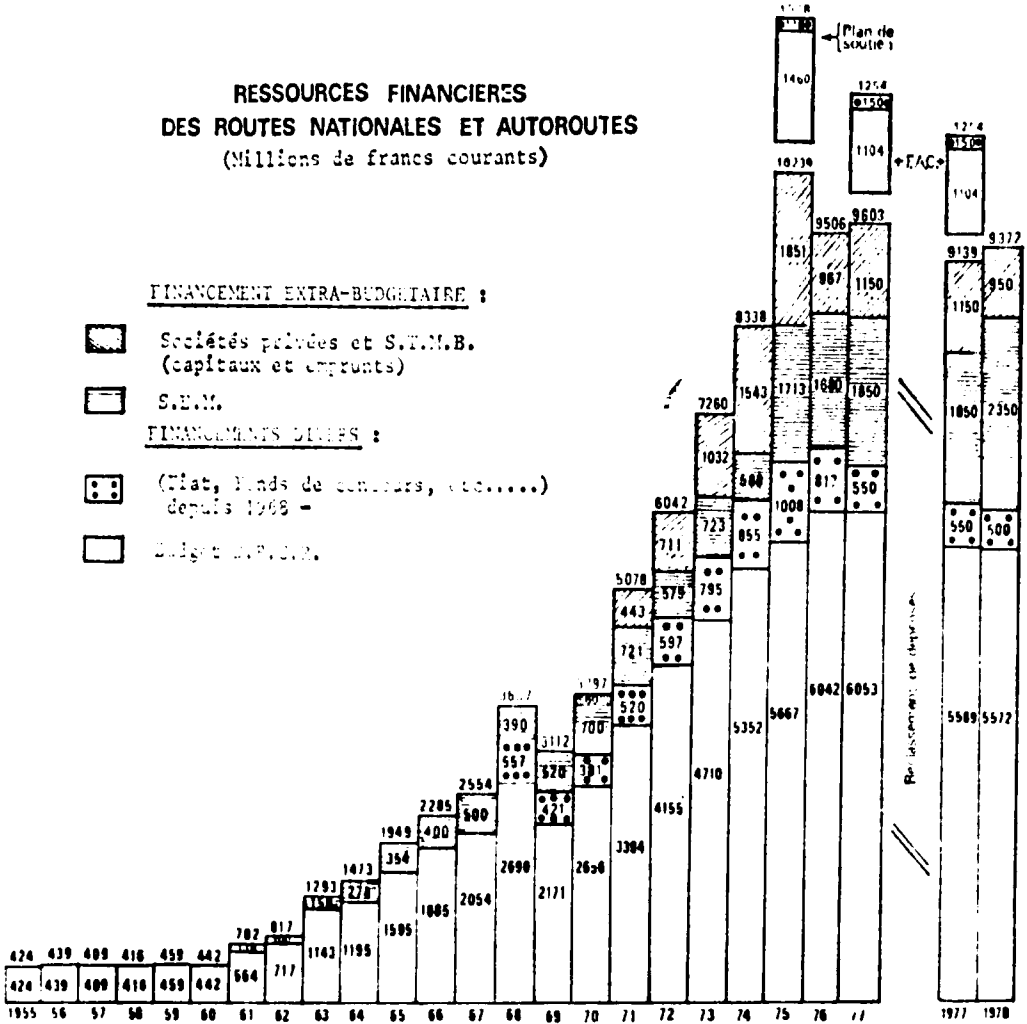
(Millions de francs courants)

FINANCEMENT EXTRA-BUDGETAIRE :

- Sociétés privées et S.T.M.B. (capitaux et emprunts)
- S.E.M.

FINANCEMENTS DIVERS :

- (Etat, Fonds de concours, etc.....) depuis 1968 -
- Budget de l'Etat.



Source : Direction Générale de la Circulation Routière.

RESSOURCES FINANCIERES DES ROUTES NATIONALES ET AUTOROUTES

EVOLUTION EN FRANCS CONSTANTS

