

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1973.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1974, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

**Aménagement du Territoire, Equipement,
Logement et Tourisme.**

ROUTES ET VOIES NAVIGABLES

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, *vice-présidents* ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, René Debesson, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Léandre Létoucart, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Josy-Auguste Moinet, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Henri Prêtre, Jules Roujon, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Touzet, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert, N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 646 et annexes, 681 (tomes I à III et annexe 6), 686 (tome XII) et in-8° 52.

Sénat : 38 et 39 (tomes I, II et III, annexe 6) (1973-1974).

Lois de finances. — Equipement - Routes - Fonds d'investissement routier - Sécurité routière - Navigation intérieure.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Routes :	
A. — Entretien	4
B. — Modernisation	5
C. — Transfert du réseau national aux collectivités départementales....	8
D. — Fonds spécial d'investissement routier.....	9
E. — Sécurité routière.....	9
II. — Navigation intérieure :	
A. — Crédits d'entretien et d'équipement.....	12
B. — Principales opérations	12
C. — Grands projets d'aménagement.....	13
D. — Evolution du trafic.....	12

Mesdames Messieurs,

Comme chaque année, votre Commission des Affaires économiques est appelée, à l'occasion de la discussion budgétaire, à présenter un certain nombre d'observations concernant la politique conduite par le Gouvernement dans le domaine des routes et des voies navigables.

Laissant à la Commission des Finances le soin d'analyser de façon plus approfondie les crédits ouverts pour 1974, nous limiterons notre étude aux travaux en cours ou prévus et à leurs incidences économiques.

I. — ROUTES

Ainsi que l'a clairement montré le dernier rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation, le chiffre d'affaires global des activités de transport routier auquel il convient d'ajouter les dépenses relatives à l'utilisation des véhicules privés a atteint, pour 1969, 60,7 milliards de francs, les chiffres correspondants étant de 16 milliards de francs pour le rail et de 9,3 pour les transports aériens et maritimes. C'est assez souligner *le rôle prédominant que joue le domaine routier dans notre économie* et la nécessité de le conserver et de le moderniser.

A. — Entretien.

Les crédits consacrés à l'entretien proprement dit ont pour la première fois depuis de nombreuses années subi une sensible augmentation puisqu'ils passent de 588,9 millions de francs en 1973, à 700,5 millions de francs en 1974. Cette progression a notamment pour objet l'accroissement de 3.370 à 5.500 kilomètres de la longueur des chaussées soumises à l'entretien préventif, l'amélioration de la viabilité hivernale, les équipements de sécurité, le contrôle de l'aptitude physique des conducteurs et les études techniques générales.

Pour apprécier cet effort, dont nous nous félicitons, il convient de noter, par ailleurs, que la dotation accordée pour les opérations de renforcement coordonné progresse également de 505 à 630 millions de francs en autorisations de programme et de 489 à 530 en dépenses.

Ces crédits vont permettre de « traiter » 1.900 kilomètres supplémentaires en 1974 en portant le réseau national ainsi rénové à 7.900 kilomètres à la fin de l'année prochaine. Compte tenu d'une accélération de cette cadence annuelle qui devrait être portée à 2.500 kilomètres, on peut espérer que la quasi-totalité des 27.500 kilomètres de routes nationales subsistantes, après transfert aux départements, aura été ainsi renforcé au cours de la présente décennie.

Rappelons à ce propos que le renforcement d'une chaussée de 7 mètres, qui consiste à la recharger avec des matériaux nouveaux sur une épaisseur de 30 centimètres coûte 400.000 F au kilomètre alors que sa reconstruction totale revient à 680.000 F.

Dès la fin de l'année prochaine, la totalité des itinéraires principaux du Nord, du Nord-Est, des Alpes et du Massif central sera complètement réalisée ainsi que les liaisons : Angers—Nantes, Poitiers—Bordeaux, Montargis—Nevers—Moulins, Rouen—Alençon et Tours—Bourges—Saint-Pierre-le-Moûtiers.

Au 31 décembre 1974, la plupart des grandes radiales et plusieurs transversales importantes auront donc bénéficié de cette opération.

B. — Modernisation.

1° LES DOTATIONS

Les crédits de programme intéressant le réseau actuel et les voies nouvelles se présentent comme suit (en millions de francs) :

	1973	1974
<i>Réseau national de rase campagne.</i>		
Equipement	1.187 »	1.395 »
Renforcements coordonnés	505,2	630 »
Opérations de sécurité.....	83,9	105,25
Actions de circulation.....	9,8	20 »
Sous-total	1.785,9	2.150,25
<i>Voirie nationale urbaine.</i>		
Equipements	1.557 »	1.660 »
Villes nouvelles	83 »	90 »
Sous-total	1.640 »	1.750 »
Autoroutes de liaison.....	657,2	785,70
Total des crédits budgétaires.....	4.083,1	4.685,95

Aux crédits budgétaires susvisés, il convient d'ajouter pour les autoroutes de liaison la part du financement privé des autoroutes qui est estimée à 1.721 millions de francs pour 1973 et 2.790 millions de francs pour 1974, soit 140 millions de francs

d'apport en capital et 2.650 millions d'emprunts. Ces chiffres sont encore à compléter par les fonds de concours des collectivités locales qui atteindront 700 millions de francs en 1974 contre 530 en 1973.

Le montant des travaux engagés sur le réseau national passera donc d'un exercice à l'autre de 6.334 millions de francs à 8.130, soit une progression de 28 %.

2° PRINCIPALES OPÉRATIONS EFFECTUÉES

a) Autoroutes.

Le réseau autoroutier continue, nous avons pu le constater, à bénéficier d'une super-priorité puisqu'il absorbe près de 60 % du total de l'effort financier d'équipement.

Cet effort sera encore renforcé dans l'avenir, le nouvel objectif fixé par le Gouvernement, le 12 juillet 1973, étant d'atteindre 6.000 kilomètres de voies en service à la fin de 1978, résultat qui suppose l'ouverture de plus de 700 kilomètres de chaussées par an à partir de 1975.

En ce qui concerne l'année en cours qui aura vu la mise en service de 50 kilomètres d'autoroutes urbaines et de 216 kilomètres d'autoroutes de liaison, soit au total : 256 kilomètres, les réalisations les plus marquantes auront été l'ouverture des liaisons Paris—Orléans et Lyon—Bourgoin—La Tour du Pin.

La France disposera ainsi, au 31 décembre 1973, de 2.428 kilomètres de voies rapides.

Les liaisons retenues au titre du programme complémentaire défini par le Comité interministériel d'Aménagement du Territoire du 12 juillet dernier sont les suivantes :

Nantes—Angers ;
Calais—Arras ;
Arles—Nîmes ;
Lyon—Pont-d'Ain—Genève ;
Bourg—Pont-d'Ain ;
Le Mans—Laval—Vitré ;
Clermont-Ferrand—Thiers ;
Rocade d'Aniche ;
Contournement de Lyon.

Grâce à ce complément, les autoroutes françaises relieront — en 1978 — Paris à la plupart des capitales régionales, à l'exception de Bordeaux, Toulouse, Clermont et Limoges, et aux réseaux belge, allemand, suisse, italien et espagnol. Le réseau autoroutier français atteindra alors 6.000 kilomètres.

Au-delà de 1978, de nombreux tracés sont dès maintenant à l'étude sur la base d'un programme portant sur 1600 kilomètres de voies nouvelles et on peut ainsi espérer qu'à partir de 1982, la France aura complètement rattrapé son retard (1).

On notera que sur les 969 kilomètres d'autoroutes de liaisons en chantier, la part financée directement par l'Etat est actuellement de l'ordre de 11 % contre 47 % par les sociétés d'économie mixte et 42 % par les groupements privés.

b) Réseau national « classique ».

En dépit de l'accroissement des crédits dont il bénéficie, l'effort entrepris pour le réseau national est loin de revêtir la même ampleur et il est certain dès maintenant que *les objectifs prévus au Plan ne seront pas atteints* bien que les opérations de modernisation soient maintenant concentrées sur un réseau réduit des deux tiers.

C'est ainsi que le taux de réalisation des objectifs du VI^e Plan, évalué en francs constants, n'atteindra que 41 % à la fin de l'année en cours et, dans la meilleure hypothèse, ne dépassera sans doute pas 75 % au 31 décembre 1975. Il est incontestable que ce retard, sans doute plus important encore si l'on considère les opérations en rase campagne, est dû essentiellement à la priorité dont bénéficie à la fois le réseau autoroutier et la voirie urbaine.

Principales opérations entreprises.

Les principales opérations en cours concernent des déviations, des élargissements de chaussées et des créations de voies nouvelles, l'ensemble de ces travaux absorbant 68 % des crédits. Pour les seules déviations, 38 opérations vont être lancées en 1974 (pour 316 millions de francs) contre 33 en 1973 et 26, en 1972.

Pour les réalisations les plus importantes, citons le doublement de la chaussée de la R. N. 125 entre Muret et Martres, la réali-

(1) Au 1^{er} janvier 1973 les réseaux autoroutiers européens se présentaient comme suit : France : 2.172 kilomètres, Allemagne de l'Ouest : 5.613 kilomètres, Italie : 4.615 kilomètres, Grande-Bretagne : 1.710 kilomètres.

sation de 6 kilomètres supplémentaires de la bretelle reliant l'autoroute A 6 à Dijon, le doublement de la R. N. 50 entre l'autoroute A 1 et le département du Nord, la mise en service du pont routier franchissant la déviation de Pacy-sur-Eure.

En ce qui concerne les élargissements de chaussées, les améliorations déjà réalisées ou en cours pour la période 1972-1973 se présentent comme suit :

Routes neuves et déviations :

A 4 voies.....	135	kilomètres.
A 3 voies.....	60	—
A 2 voies.....	140	—

Elargissements et créneaux :

De 2 à 4 voies.....	240	kilomètres.
De 3 à 4 voies.....	70	—
De 2 à 3 voies.....	210	—

Compte tenu de ces travaux et des réalisations prévues en 1974, les longueurs des chaussées élargies se présenteront comme suit à la fin de l'année prochaine :

Chaussées à 4 voies.....	2.000	kilomètres (+ 700).
Chaussées à 3 voies.....	2.900	kilomètres (+ 400).

Nous nous félicitons, en particulier, de la progression plus rapide des routes à quatre voies et du fait que la plus grande partie des routes nouvelles soient maintenant construites suivant ce gabarit.

C. — Transfert du réseau national aux collectivités départementales.

Au 15 juillet 1973, quatre-vingt-onze départements sur quatre-vingt-quinze avaient donné leur accord au transfert proposé ou en avaient admis le principe et le réseau déclassé ou en cours de l'être s'élevait à 47.540 kilomètres.

Compte tenu des soixante-quinze réponses positives parvenues en temps utile, la subvention accordée au titre du budget de 1973 avait atteint 255,6 millions de francs sur les 310 inscrits au budget.

Au titre de l'exercice 1974, la subvention proposée, soit 325 millions de francs, nous apparaît très insuffisante au vu du renchérissement du coût des travaux qui est rarement inférieur

à 7 ou 8 %. C'est pourquoi votre commission souhaiterait vivement que ce chiffre soit revu, même si — comme le Gouvernement nous l'a indiqué — les crédits ainsi accordés sont en fait supérieurs de 70 % aux dépenses qui étaient effectivement consacrées avant la réforme au réseau national secondaire.

D. — Le Fonds spécial d'investissement routier.

Bien que les ressources de ce Fonds ne représentent plus qu'une part des crédits d'équipement routier, il nous paraît utile de rappeler les moyens mis à la disposition de ce compte spécial.

Le taux du prélèvement sur la taxe frappant les carburants reste fixé, comme l'an dernier, à 19 % et, sur cette base, les recettes prévues pour le Fonds sont évaluées à 3.490 millions de francs se répartissant comme suit par rapport à 1973 (en millions de francs) :

	1973	1974
Voirie nationale	2.679	3.049,5
Réseau départemental	60	75
Centres urbains	160	180 »
Réseau communal	55	55 »
Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre	20	30 »
Frais de fonctionnement.....	16	16,5
Dépenses diverses accidentelles.....	70	84 »

Votre commission se félicite de la progression sensible des dotations affectées au réseau départemental et à la reconstruction des ponts, mais elle regrette vivement qu'une fois de plus, aucun effort supplémentaire ne soit entrepris pour la voirie communale qui, en raison de l'érosion monétaire, voit chaque année se réduire l'aide qui lui est parcimonieusement consentie.

E. — La sécurité routière.

Les bilans catastrophiques des accidents survenus en 1971 et 1972, années pour lesquelles le nombre des tués a été respectivement de 16.213 et 16.621 (dont 3.347 usagers des « deux roues »), ont particulièrement sensibilisé l'opinion publique aux problèmes

de la sécurité routière et le Gouvernement s'est décidé à adopter, pour faire face à cette situation, une série de mesures dont les principales sont la limitation de vitesse à 100 kilomètres-heure et l'obligation de l'emploi de la ceinture de sécurité hors des agglomérations.

Premier bilan de la limitation de vitesse.

Il est encore trop tôt pour apprécier la portée des mesures entrées en vigueur le 1^{er} juillet dernier mais une indication intéressante est déjà fournie par les résultats comparés enregistrés sur les routes nationales à vitesse limitée (qui supportent plus de 20 % du trafic routier total), pour les premiers semestres 1972 et 1973, compte tenu d'un contrôle plus strict et plus efficace des dépassements constatés (257.567 infractions relevées du 1^{er} janvier au 30 juin 1973).

Ces résultats se présentent comme suit :

	PREMIER semestre 1972.	PREMIER semestre 1973.	DIFFERENCE	POUR- CENTAGE
Accidents	7.876	7.167	— 709	— 9
Tués	1.327	1.243	— 114	— 8,4
Blessés	13.527	12.291	— 1.236	— 9,1

Si l'on compare ces données à celles recueillies sur le reste du réseau où, par exemple, le nombre des tués a, au contraire, progressé de 1 %, on note qu'il a suffi d'un meilleur respect du maximum prévu (en général 110 kilomètres-heure) pour épargner 700 vies humaines alors que la progression de la circulation a été de l'ordre de 6 %.

Quant à la limitation généralisée de la vitesse intervenue le 1^{er} juillet, jointe à l'obligation du port de la ceinture de sécurité, elle s'est traduite par les chiffres suivants : pour les quatre premiers mois de sa mise en application :

	JUILLET à octobre 1972.	JUILLET à octobre 1973.	EVOLUTION en pourcentage.
Accidents	97.740	94.441	— 3,3 %
Tués	6.205	5.703	— 8 %
Blessés	142.460	131.684	— 7,7 %

Une extrapolation de ces résultats, qui permet d'espérer une réduction du nombre de tués de l'ordre de 1.500 en année pleine, suffit à justifier l'intérêt de la mesure édictée même si elle se traduit par une contrainte assez désagréable pour un grand nombre d'automobilistes.

Pour tenir compte d'ailleurs de ces réactions, le Gouvernement envisage de porter la vitesse maximale autorisée à 120 et même 130 kilomètres, sur les routes à deux fois deux voies séparées par un terre-plein central lorsque les riverains n'y ont pas accès.

Mais il est bien entendu que le Gouvernement ne doit pas pour autant négliger les améliorations à apporter à l'infrastructure et notamment la suppression des trop fameux points noirs et l'élargissement à quatre voies des chaussées à trois voies particulièrement dangereuses dès qu'elles supportent un trafic proche de la saturation.

II. — LA NAVIGATION INTERIEURE

A. — Crédits d'entretien et d'équipement.

La dotation d'entretien progresse sensiblement, de 85,7 à 93,98 millions de francs (+ 9,5 %), hausse qui sera absorbée, il est vrai, en grande partie par l'augmentation du coût des travaux.

Au titre de l'équipement, l'amélioration est malheureusement beaucoup moins sensible puisque les crédits de programme passent de 329,9 à 351,7 millions de francs.

Même en tenant compte des participations des collectivités locales et de l'Office de la navigation, c'est en fait à 400 millions seulement que s'élèveront les crédits de modernisation, alors que la réalisation des objectifs du VI^e Plan aurait nécessité une dotation de l'ordre de 500 millions.

Nous ne pouvons que regretter une fois de plus que les objectifs pourtant limités définis par le Plan ne puissent être atteints au mieux qu'à 70 ou 75 %.

B. — Principales opérations poursuivies ou à entreprendre en 1974.

1° BASSIN DU NORD

Poursuite de l'aménagement de la section Bauvin-Lille-Marquette.

2° BASSIN DE LA SEINE

Construction d'une nouvelle écluse à Tancarville. Reconstruction du barrage de Denouval en amont de Paris et mise au mouillage de 4 mètres de la section Paris-Gennevilliers.

Sur la section Montereau-Bray : construction d'une nouvelle écluse de 185 mètres \times 12 mètres à la Grande Bosse.

Achèvement de la mise à grand gabarit de l'Oise de Compiègne à la Seine et mise au mouillage de 3 mètres du canal latéral à l'Oise entre Compiègne et le canal du Nord.

3° MOSELLE

Sur cette rivière, la principale opération entreprise a été la construction de l'écluse de Fontenay. L'aménagement à grand gabarit est donc réalisé maintenant jusqu'à Frouard mais on peut regretter qu'aucune décision n'ait encore été prise pour poursuivre la modernisation de cette voie jusqu'à Neuves-Maisons. Quant à poursuivre plus en amont encore, il n'en est plus question compte tenu de la préférence donnée à la branche alsacienne de la liaison Rhin—Rhône.

4° VOIES A PETIT GABARIT

Les voies à petit gabarit qui bénéficient d'une attention particulière depuis 1972, après avoir été quelque peu oubliées depuis vingt ans, voient à nouveau leur dotation d'équipement progresser sensiblement puisqu'il est prévu d'y consacrer l'an prochain 65 millions de francs contre 41 en 1973 et 34 en 1972.

De plus, le Gouvernement a décidé d'associer à cet effort de rénovation les usagers de la voie d'eau qui sont représentés dans un groupe de travail chargé de procéder à l'inventaire des itinéraires secondaires et de chiffrer les crédits nécessaires à leur aménagement.

C'est là un fait nouveau dont nous nous réjouissons particulièrement car nous n'avons cessé de regretter dans le passé la lente dégradation d'un réseau navigable si utile au transport des pondéreux.

C. — Grands projets d'aménagement.

1° LA LIAISON MER DU NORD—MÉDITERRANÉE

Sur le Rhône, les travaux se poursuivent activement et, après l'aménagement de la chute d'Avignon intervenu au début de 1973 et le dragage du palier d'Arles pratiquement terminé, la construction de la chute de Caderousse va assurer, à partir du début de 1975, la continuité de la navigation pour les convois de 3.000 tonnes de la mer à Saint-Rambert-d'Albon, c'est-à-dire sur plus de 200 kilomètres.

La réalisation des chutes de Péage-du-Roussillon déjà lancée et de Vaugris, qui reste à engager, permettra ensuite d'achever l'aménagement du Rhône entre Lyon et la mer, vers le début de 1978.

A la même époque devrait être terminée la mise au grand gabarit de *la Saône* entre Auxonne et Lyon, et tout permet de penser que ce délai sera tenu puisque trois des quatre ouvrages restant à aménager (Pagny, Ecuelles et Thoissey) sont en cours de réalisation.

En ce qui concerne la *liaison avec le Rhin*, le Gouvernement a rappelé de la façon la plus nette son intention de réaliser cette jonction par la *branche alsacienne* franchissant le seuil de Bourogne, autrement dit la trouée de Belfort. Mais les intentions gouvernementales se sont trouvées confirmées par un marché d'études confié à la Compagnie Nationale du Rhône qui sera sans doute appelée à prendre en main, sous réserve de modifications de son statut, la réalisation de cet ouvrage. La Compagnie Nationale du Rhône devra déposer ses conclusions en juillet 1974 en vue de l'inscription définitive du projet au VII^e Plan.

Dès maintenant, 11,4 millions de francs d'autorisations de programme sont mises en place pour les acquisitions de terrains et les déclarations d'utilité publique sont intervenues pour les sections Mulhouse—Altkirch, Bourogne—Vougeaucourt et Dôle—Saint-Symphorien.

Le coût total de la branche alsacienne est estimé, aux conditions économiques actuelles, à 2 milliards de francs.

Dans l'hypothèse d'un financement conforme aux intentions gouvernementales actuelles et d'un avancement régulier des travaux, le Rhône pourrait ainsi être relié au Rhin par une voie à grand gabarit, à la fin de 1982.

Votre commission, qui a toujours marqué son désir de voir réaliser cette grande œuvre, se félicite vivement que le Gouvernement soit maintenant sorti du domaine des intentions et ait marqué cette fois par des mesures pratiques son intention d'aboutir.

2° LA LIAISON SEINE—EST

Nous avons déjà souligné, à l'occasion de l'examen des budgets précédents, l'intérêt économique évident d'une liaison navigable entre la Basse-Seine et nos régions industrielles de l'Est.

Au cours des dernières années, le projet s'est précisé et la Commission des Transports du VI^e Plan a retenu le tracé dit « intermédiaire » qui, empruntant tout d'abord l'Oise et l'Aisne, rejoint Châlons-sur-Marne via Reims et se dirige, de là, vers la Meuse qu'il remonte jusqu'à Troussey.

En dépit de ce choix, le Gouvernement poursuit actuellement l'étude du tracé nord qui présente l'avantage de desservir l'ensemble Charleville-Mézières-Sedan.

Le coût des travaux à envisager (aux conditions de 1972) est estimé à 2.680 millions de francs pour le tracé intermédiaire (non compris l'aménagement déjà réalisé de l'Oise inférieure).

3° LA LIAISON SEINE—NORD

Le projet de liaison Seine—Nord a pour objet de relier par voie à grand gabarit le bassin de la Seine au canal Dunkerque—Denain.

Selon l'avant-projet sommaire, cette infrastructure emprunterait un tracé voisin de l'actuel canal de Saint-Quentin. Toutefois, ce trajet n'est pas encore définitivement arrêté et plusieurs variantes sont également envisagées.

Par ailleurs, aucun crédit n'est prévu au VI^e Plan pour lancer la réalisation des travaux.

Le niveau de trafic élevé des voies existantes sur le canal de Saint-Quentin et le canal du Nord, et la perspective de leur saturation à moyen terme, conduisent toutefois à mener activement l'examen de ce projet afin de disposer pour la préparation du VII^e Plan d'un dossier complet au plan technique et économique.

A cette fin, des crédits d'étude appréciables (crédits budgétaires uniquement) ont été mis en place : 250.000 F en 1972 et 1.000.000 F en 1973. Une dotation sera également affectée en 1974 au même objet.

Il convient de noter, à ce propos, que les travaux de mise à grand gabarit de l'Oise entre la Seine et Compiègne sont maintenant très avancés et devraient être terminés fin 1974 ; cette voie qui constitue le tronc commun aux deux liaisons Seine—Est et Seine—Nord aura ainsi bénéficié de travaux d'équipement correspondant à un effort budgétaire de l'Etat de plus de 50 millions de francs entre 1971 et 1974.

L'amélioration de la voie s'est déjà traduite par une croissance remarquable de l'activité qu'elle supporte. C'est ainsi que le trafic sur l'Oise a dépassé de 14 % en 1972 celui de 1971 et franchi pour la première fois 10 millions de tonnes, tandis que celui des ports de l'Oise est passé de 2,93 millions de tonnes en 1970 à 3,87 en 1972.

Ce dernier élément souligne mieux que tout autre l'intérêt présenté par la réalisation de la liaison Seine—Nord qui ne pose aucun problème technique sérieux, pour laquelle le trafic est assuré et dont le coût ne devrait pas dépasser 1 milliard de francs.

D. — Evolution du trafic.

1° RÉSULTATS DE 1972

Le tonnage total transporté par voie d'eau en 1972 s'est élevé à 108,7 millions de tonnes, contre 106,6 en 1971, marquant une progression de 2 %.

Exprimée en tonnes/kilomètre, l'augmentation est plus élevée encore puisque le trafic est passé de 13,77 milliards à 14,16, soit + 2,8 %.

Cette évolution est due en fait à un double mouvement : progression des exportations (+ 2,70 millions de tonnes), réduction du trafic intérieur (— 0,6 million de tonnes). La part du commerce extérieur qui tend à s'accroître représente plus de 40 % du total.

En ce qui concerne la répartition par région, c'est toujours le bassin de la Seine qui vient de loin en tête, réalisant à lui seul plus de 46 % du trafic (1) ; viennent ensuite le Rhin (20,2 %) et les voies du Nord (8,3 %). Plus des trois quarts du mouvement total s'effectuent donc sur ces trois secteurs.

La progression enregistrée est particulièrement forte sur le canal Dunkerque—Valenciennes (+ 9,8 %).

L'analyse de la nature des marchandises acheminées souligne toujours la prépondérance des matériaux de construction (près de 60 % du trafic intérieur) suivis par les hydrocarbures (22 %), les produits agricoles (6,5 %), les combustibles minéraux et les denrées alimentaires.

(1) 33 % pour la Seine seule.

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1973

Pour les six premiers mois de 1973, on constate une régression sensible due surtout aux basses eaux du Rhin qui ont limité sensiblement la capacité de chargement sur ce fleuve. Il semble qu'au cours des mois d'été, cette situation se soit aggravée et il faut donc s'attendre à des résultats assez médiocres pour l'ensemble du présent exercice.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1973, adopté par l'Assemblée Nationale, concernant les ROUTES et les VOIES NAVIGABLES.

ANNEXE

DEVELOPPEMENT DU RESEAU D'AUTOROUTES DE 1973 A 1978

