

N° 98

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès verbal de la séance du 19 novembre 1980

## RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

*au nom de la commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1981, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Maurice BLIN,

*Senateur  
Rapporteur général*

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES**  
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 31

**Transports.**

**ROUTES ET VOIES NAVIGABLES**

*Rapporteur spécial* : M. Josy MOINET

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Henri Duffaut, Jacques Descoeurs, Descazes, Geoffroy de Montautembert, Jean Cluzet, vice-présidents ; Modeste Legouez, Paul Jarrot, Yves Durand, Louis Perrin, secrétaires ; Maurice Bin, rapporteur général ; René Baillet, Stéphane Bonduel, Henri Calissot, Jean Chamant, René Chazeille, Marcel Debarge, Gérard Deltail, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean François, Henri Guetsch, Robert Guillaud, Gustave Heon, Marc Jacquet, René Jager, Tony Larue, Annet Le Pors, Georges Lombard, Michel Manet, Raymond Marcein, Josy Moinet, Christian Poncet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Robert Schmitt, René Tomasin, Henri Torre, Camille Vallin.

Voir les numéros

Assemblée Nationale (6 légis.) 1933 et annexes, 1936 (annexes 44), 1981 (Tomes XXII et XXIII) et 10-81-359.

Sénet : 97 (1980-1981)

Loi de Finances. - Routes. - Voies navigables. - Transports terrestres

## SOMMAIRE

	pages
<b>PRESENTATION GENERALE</b> .....	3
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR</b> .....	5
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	7
<b>CHAPITRE PREMIER. – LES VOIES NAVIGABLES</b> .....	9
<b>A. Le trafic sur les voies navigables</b> .....	9
<b>B. La politique d'ensemble</b> .....	11
<b>C. L'entretien et l'exploitation</b> .....	14
1° Les dépenses d'entretien .....	14
2° L'exploitation réglementée des voies navigables .....	14
<b>D. L'équipement</b> .....	16
1° Les crédits .....	16
2° La liaison Mer-du-Nord-Méditerranée .....	16
3° Les autres travaux d'équipement .....	18
<b>CHAPITRE II – LES ROUTES</b> .....	20
<b>A. Vue d'ensemble</b> .....	20
<b>B. Le développement de l'infrastructure du réseau routier national</b> .....	22
1° Les crédits des priorités discutables .....	22
2° Les retards du programme autoroutier .....	23
3° La situation des sociétés concessionnaires .....	24
4° Le réseau national de rase campagne .....	25
5° La voirie en milieu urbain .....	26
<b>C. Entretien du réseau national</b> .....	27
1° Réseau national : entretien .....	28
2° Réseau national : équipement d'entretien .....	29
3° Entretien des chaussées de Paris .....	29
<b>D. Equipement et exploitation du réseau routier national</b> .....	29
1° Permis de conduire .....	29
2° Sécurité et circulation .....	30
<b>DISPOSITION SPECIALE</b> .....	32
<b>ANNEXE</b> .....	34

Mesdames, Messieurs,

Le présent rapport est consacré aux dépenses spécifiques des domaines des routes et des voies navigables (actions 45, 46, 47 et 49) et ne tient donc pas compte des dépenses de l'administration centrale (inscrites à la section commune du budget des transports) ni des services extérieurs, communs à plusieurs services (inscrits au budget de l'environnement et du cadre de vie).

## PRESENTATION GENERALE

### A. VOIES NAVIGABLES

Les dépenses **d'entretien des voies navigables** s'élèvent à 69,4 millions de francs, en augmentation de 13,2 % qui suit une forte revalorisation en 1980 (+ 39 %) et après trois années de stagnation.

Les subventions d'exploitation versées à l'**Office national de la navigation** et au port de Paris sont de 25,4 millions de francs (+ 7,5 %).

Comme les années précédentes, les dépenses **d'investissement** sont en régression tant en autorisations de programme, 271,2 millions de francs (- 18 %) qu'en crédits de paiement, 204 millions de francs (- 33 %) y compris le fonds d'action conjoncturelle de 80 millions de francs d'autorisations de programme et de 8 millions de francs de crédits de paiement.

Comme en 1980, la **liaison Mer-du-Nord-Méditerranée**, dont le principe reste établi, ne donne lieu à des réalisations que sur le Rhône et la Saône ainsi que sur la liaison Rhin-Fos et seulement à des études et acquisitions de terrains sur la liaison Rhin-Saône.

Les subventions pour l'équipement des **ports fluviaux** reviennent de 15 à 9,4 millions de francs en autorisations de programme.

Les crédits pour la protection contre l'érosion des berges des voies navigables et la lutte contre la pollution des voies d'eau intérieures progressent de 5,4 à 6,9 millions de francs en autorisations de programme et de 4,85 à 5,95 millions de francs en crédits de paiement.

**Au total, les crédits pour les voies navigables diminuent de 24,8 %** revenant de 381 à 286 millions de francs.

## B. ROUTES

A la suite de la suppression du F.S.I.R. par l'Assemblée Nationale en première lecture et la ventilation de ses crédits entre les ministères de l'Intérieur et des Transports, celui-ci regroupe la totalité des crédits pour le réseau national et eux seuls. Le tableau ci-dessous en donne la répartition et l'évolution :

	CREDITS de PAIEMENT			AUTORISATIONS de PROGRAMME		
	1980.	1981.	Diffé- rence	1980	1981	Diffé- rence
	(Mns F.)		en %	(Mns F.)		en %
<b>I- DEVELOPPEMENT de l'INFRASTRUCTURE ROUTIERE.</b>						
-Services d'études techniques	146,5	137,9	- 5,9	-	-	--
-Autoroutes de liaison	1.320,0	1.370,0	+ 3,8	1.240,0	1.375,0	+ 10,9
-Voie nationale rase campagne	1.100,4	1.254,0	+ 14,0	1.451,9	1.356,2	- 6,6
-Voie nationale urbaine	864,7	1.015,0	+ 17,4	1.074,7	1.115,-	+ 3,7
-DOM-TOM	25,0	24,0	- 4,0	26,0	30,9	+ 18,8
<b>TOTAL</b>	<b>3.456,6</b>	<b>3.800,9</b>	<b>+ 10,0</b>	<b>3.792,6</b>	<b>3.877,1</b>	<b>+ 2,2</b>
<b>II- ENTRETIEN du RESEAU NATIONAL.</b>						
-Entretien et exploitation	1.042,4	1.052,4	+ 1,0	-	-	--
-Subvention voirie PARIS	26,7	29,4	+ 10,2	-	-	--
-Renforcements coordonnés	930,0	950,0	+ 3,8	954,5	906,3	- 8,7
-Grosses réparations	247,6	214,9	- 13,2	247,8	208,2	- 16,0
-Divers	30,0	26,5	- 11,7	28,0	22,4	- 20,0
<b>TOTAL</b>	<b>1.876,7</b>	<b>1.873,2</b>	<b>- 0,2</b>	<b>830,3</b>	<b>736,9</b>	<b>- 11,2</b>
<b>III- EQUIPEMENT et EXPLOITATION du RESEAU NATIONAL.</b>						
-Permis de conduire	138,4	157,9	+ 14,1	-	-	--
-Sécurité et circulation fonctionnement	55,8	56,3	+ 0,9	-	-	--
-Sécurité et circulation équipement	450,0	507,5	+ 12,8	561,4	550,4	- 2,0
<b>TOTAL</b>	<b>644,2</b>	<b>721,7</b>	<b>+ 12,0</b>	<b>561,4</b>	<b>550,4</b>	<b>- 2,0</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>5.977,5</b>	<b>6.395,8</b>	<b>+ 7,0</b>	<b>5.184,3</b>	<b>5.184,4</b>	<b>- 0,4</b>
pour mémoire : dotations transférées au budget de l'intérieur						
-subvention pour le réseau déclassé	455,0	455,0	--	455,0	455,0	--
-ex FSIR tranches locales	552,8	602,8	+ 9,0	690,4	552,3	- 20,0

## PRINCIPALES OBSERVATIONS DU RAPPORTEUR

### A. VOIES NAVIGABLES

1° La **liaison Rhin-Rhône**, le grand ouvrage d'infrastructure qui devait marquer la décennie en reliant tout le Sud-Est de la France au grand réseau de l'Europe du Nord, semble bel et bien **ajourné**, essentiellement pour des raisons financières. Il est vrai que cet investissement a toujours été controversé, y compris au sein de l'administration.

2° Si l'ajournement de la liaison Rhin-Rhône peut se justifier, les crédits ainsi dégagés auraient dû être utilisés pour la **modernisation du réseau existant**. Ce n'est pas le cas puisque **les crédits chutent fortement**. Le réseau Freycinet est particulièrement négligé alors que de nombreux tronçons sont en voie de dégradation rapide.

### B ROUTES

1° La **disparition du F.S.I.R.** répond aux vœux de la Commission et permettra d'y voir plus clair dans les crédits pour les routes.

2° Même en incluant le fonds d'action conjoncturelle et compte tenu de l'évolution du coût des travaux, la baisse des autorisations de programme entraînera une **chute de près de 15 % du volume des travaux engagés**. Pour les crédits de paiement, la baisse en volume est moindre (près de 5 %). Une telle régression est-elle compatible avec les besoins ?

Les entreprises de travaux publics, et surtout les moyennes, pourront-elles trouver d'autres marchés ?

3° Avec un accroissement de 10,9 % des autorisations de programme et 42 % des emprunts des sociétés concessionnaires, **les autoroutes se retrouvent prioritaires** dans ce budget contrairement aux tendances des années précédentes. Des travaux de moindre ampleur (comme le doublement de certaines routes nationales) ne seraient-ils pas plus compatibles avec les restrictions budgétaires et la politique d'économie d'énergie ? Le manque de rentabilité des tronçons à construire ne va-t-il pas poser des problèmes insupportables aux sociétés concessionnaires dont certaines sont déjà en difficulté ?

4° Après quelques mesures simples mais rigoureuses le nombre de victimes de la route avait diminué fortement. Depuis un an ou deux il se stabilise, voire augmente à nouveau. Un effort supplémentaire devrait être fait car de nouveaux progrès ne pourront désormais être enregistrés en matière de **sécurité routière** qu'avec un effort d'investissement soutenu : **la baisse de 2 % des autorisations de programme en 1981 est inquiétante à cet égard.**

## EXAMEN EN COMMISSION

Dans sa séance du mercredi 5 novembre 1980 la Commission des Finances a examiné, sur le rapport de M. Josy MOINET, le budget des transports (routes et voies navigables) et l'article 36 du projet de loi de finances pour 1981.

Après avoir analysé les crédits affectés à ces deux domaines, le rapporteur spécial a présenté plusieurs observations.

En ce qui concerne les routes, la disparition du Fonds spécial d'investissement routier (F.S.I.R.) répond aux vœux de la commission. La baisse des autorisations de programme entrainera une chute de près de 15 % du volume des travaux engagés. Avec un accroissement de 10,9 % des autorisations de programme et de 42 % des emprunts des sociétés concessionnaires, les autoroutes se retrouvent prioritaires dans ce budget, contrairement aux tendances des années précédentes. Enfin, la baisse de 2 % des autorisations de programme destinées au plan de sécurité routière est inquiétante.

Dans le domaine des voies navigables, le projet de liaison Rhin-Rhône semble ajourné. Il conviendrait, avec les moyens ainsi dégagés, de procéder à la modernisation du réseau existant.

M. Josy MOINET a enfin indiqué que la subvention aux départements pour la prise en charge du réseau national déclassé était maintenue en 1981 à 455 millions de francs.

M. Edouard BONNEFOUS, président, a souligné que l'ajournement de la réalisation de la liaison fluviale Rhin-Rhône traduisait la compétition que se livraient les différents modes de transports. Il a souhaité connaître le coût du train à grande vitesse (T.G.V.) et ses conséquences sur le trafic de la Compagnie Air Inter. Enfin, il a rappelé ses réserves devant certaines des mesures de prévention routière, eu égard à la progression du nombre des accidents.

M. Henri DUFFAUT a constaté l'accroissement du transfert de charges des collectivités locales dans le domaine des routes. Il a déploré la concurrence exercée par les grosses entreprises de travaux publics au détriment des petites et moyennes entreprises. Il a enfin rappelé l'intérêt de la liaison Rhin-Rhône pour l'ensemble des régions concernées.

M. Jean FRANCOU s'est interrogé sur les conditions de financement des ouvrages de la liaison Rhin-Rhône confiés à la Compagnie nationale du Rhône (C.N.R.).

M. Jean-Pierre FOURCADE a souhaité une majoration de la subvention pour les routes déclassées.

M. Michel MANET a relevé la trop faible progression des crédits destinés aux renforcements coordonnés. Il a noté que la Société des autoroutes de l'Est bénéficierait d'une garantie d'emprunt de 540 millions de francs.

La Commission des Finances a approuvé les observations du rapporteur et a ajourné l'adoption des crédits pour que le rapporteur spécial puisse obtenir du Ministre des Transports des indications complémentaires concernant notamment les voies navigables et la subvention aux départements pour le réseau déclassé.

Au cours d'une seconde séance, le mercredi 19 novembre 1980, la Commission des Finances a poursuivi son examen de ce budget. Le rapporteur spécial a rendu compte de l'entretien qu'il a eu avec le Ministre des Transports. Il a indiqué qu'en deuxième délibération l'Assemblée Nationale avait amélioré les crédits pour la subvention aux départements pour l'entretien du réseau national déclassé, de 51 millions de francs, portant cette subvention à 506 millions de francs, soit 11,2 % de plus qu'en 1980. Il a souligné que cette progression corrigeait à peu près la hausse des prix entre 1980 et 1981 mais qu'elle n'assurait pas le rattrapage du retard pris les années précédentes : si elle avait été indexée depuis 1972, cette subvention aurait dû atteindre environ 800 millions de francs en 1981. Concernant les voies navigables, le rapporteur spécial a pris acte de la majoration de crédits apportée par l'Assemblée Nationale : 10 millions de francs d'autorisations de programme et 5 millions de francs de crédits de paiement. Il a souligné que cette amélioration était dérisoire.

**Compte tenu de ces observations, la Commission a décidé de soumettre le budget des routes et voies navigables à l'appréciation du Sénat.**

## CHAPITRE PREMIER

### LES VOIES NAVIGABLES

#### A. LE TRAFIC SUR LES VOIES NAVIGABLES.

Le réseau de voies navigables français qui est loin d'être négligeable, n'assure pas le trafic que mériterait le caractère économique du transport par voie d'eau.

Après avoir crû jusqu'en 1969, s'être stabilisé de 1969 à 1974, le trafic fluvial a subi de plein fouet le ralentissement de l'activité, chutant de 13 % en 1975, plus modestement en 1976 et 1977. Les années 1978 et 1979 marquent un très léger redressement : le trafic a progressé en tonnes de 0,5 % en 1978 et de 1,4 % en 1979 et en tonnes-kilomètres de 2,9 % en 1978 et de 2,6 % en 1979.

Par produits, l'évolution récente du trafic se présente comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

**Evolution du trafic en milliers de tonnes-kilomètres  
par groupe de marchandises (Rhin et Moselle compris).**

Groupes de marchandises	1978	1979	Coeffic. 1979 1978
- Produits agricoles	2.052.290	2.068.467	1,01
- Boissons alimentaires et fourrages	899.866	888.577	0,98
- Combustibles minéraux solides	1.614.927	1.712.503	1,06
- Produits pétroliers	7.909.616	7.474.715	0,94
- Minerais et déchets pour la métallurgie	246.220	255.791	1,04
- Produits métallurgiques	734.859	707.460	0,96
- Matériaux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	2.950.216	2.987.712	1,01
- Bois	375.725	436.861	1,15
- Produits chimiques	596.417	541.717	0,91
- Machines, véhicules, objets manufacturés et transports spéciaux	85.315	94.528	1,11
	11.593.567	11.997.929	1,03

La part de la voie d'eau dans l'ensemble du transport de marchandises ne cesse de régresser au profit principal de la route comme le montre le tableau ci-dessous :

**Evolution du trafic de marchandises  
selon le mode de transport.  
Répartition en tonnes-kilomètres.**

ANNEE	S.B.P.F.	Transports routiers	Navigations intérieure	CIS MOICO	TOTAL
1965	44,60	32,70	8,65	14,65	100,00
1970	39,60	37,65	7,95	14,80	100,00
1975	35,10	43,00	6,55	15,35	100,00
1976	35,05	42,65	6,25	15,75	100,00
1977	34,40	44,35	5,90	15,35	100,00
1978	34,00	45,05	5,85	15,10	100,00
1979	34,55	46,25	5,80	13,40	100,00

Le transport fluvial est plus utilisé chez nos partenaires européens du Nord de l'Europe, qui développent autour du Rhin et des fleuves adjacents un réseau navigable moderne et cohérent.

Par rapport à l'ensemble du trafic effectué par les trois moyens de transports terrestres (route, rail et voie navigable), le trafic fluvial représente :

- 40 % des tonnes transportées pour les Pays-Bas ;
- 20 % pour la Belgique ;
- 10 % pour la République Fédérale d'Allemagne ;
- et seulement 5 % pour la France.

Et cependant, la part de la voie d'eau dans le transport de marchandises pourrait être plus grande : la plupart des voies navigables sont très loin d'être saturées alors que de nombreuses routes le sont et que certaines lignes de chemin de fer commencent à l'être. Des terrains industriels sur berges sont disponibles, sur des axes économiques importants où les chefs d'entreprise sont assurés de pouvoir choisir en permanence le moyen de transport le mieux adapté à leurs problèmes particuliers, grâce à l'option offerte par la voie d'eau. De plus, les voies à grande gabarit présentent le plus grand intérêt

pour le déplacement des masses indivisibles lourdes et encombrantes, tels les éléments rassemblés d'une usine. L'emploi de barges, et même d'automoteurs, permet de réaliser des stockages flottants à bon compte. Enfin, le transport des marchandises par voie d'eau se fait en site propre. Il n'apporte aucune gêne à d'autres activités humaines et cela est particulièrement sensible pour la desserte des grandes agglomérations urbaines.

**Dans la conjoncture actuelle, les considérations relatives à l'environnement et à la crise de l'énergie devraient amener un développement notable du transport fluvial.**

Les crédits que nous allons examiner ne traduisent en rien une orientation dans ce sens, en particulier pour ce qui concerne les crédits d'équipement.

## B. LA POLITIQUE D'ENSEMBLE.

Face à la sous-utilisation de la voie d'eau en France, il était apparu depuis longtemps qu'un plan d'ensemble était nécessaire. Dès la préparation du VI<sup>e</sup> Plan, l'élaboration d'un **schéma directeur des voies navigables**, analogue à celui adopté pour les routes, avait été envisagé. Sa mise en œuvre en a été, à de nombreuses reprises, différée, tant au cours du VI<sup>e</sup> Plan que lors de la préparation du VII<sup>e</sup> Plan. On aurait pu penser qu'après la crise de l'énergie de 1974, le besoin d'un schéma directeur se ferait plus pressant. Dans son avis du 26 octobre 1976 consacré aux « Perspectives du transport fluvial en regard des impératifs nouveaux de développement économique et d'amélioration du cadre de vie », le Conseil économique et social plaçait ce schéma directeur au centre du dispositif destiné à développer la navigation fluviale.

Dans un premier temps le Gouvernement a semblé favorable à un tel schéma directeur : en septembre 1977, en réponse à une question de votre rapporteur spécial, le Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire déclarait que « les travaux relatifs à l'établissement du schéma directeur des voies navigables devraient être terminés à la fin de l'année 1977 ».

Puis, parallèlement à la réduction des crédits consacrés aux voies navigables, il est apparu que **le schéma directeur serait remplacé par un simple « plan de travail à 5 ans » aux ambitions beaucoup plus modestes.**

Trois réseaux d'intérêts différents ont alors été esquissés :

- Réseau d'intérêt national : il comprendrait les voies à grand gabarit existantes ou projetées à moyen terme ainsi que leurs antennes et, parmi les voies à petit gabarit (350 t), celles qui assurent un maillage correct et relient ou traversent des zones où le trafic existe. L'effort de l'Etat irait en priorité à ce réseau. Il compterait environ 4.000 km de voies.

- Réseau d'intérêt régional : il serait composé de voies dont la restauration ou la modernisation dépendrait de l'effort consenti en leur faveur par les régions et les collectivités locales. L'Etat y ajouterait des subventions dont le taux ne saurait être supérieur à 50 %. Ce réseau comprendrait à peu près 1.900 km de voies à petit gabarit.

- Réseau d'intérêt local : il s'agit des voies qui ne présentent plus d'intérêt pour le transport et dont il convient d'envisager la concession, voire le déclassement.

Les objectifs du plan de travail ont pratiquement été repris dans les **travaux préparatoires du VIII<sup>e</sup> Plan**. Selon une réponse faite par l'administration à votre rapporteur, ces objectifs se résument ainsi :

« La ligne générale de la politique proposée pour le VIII<sup>e</sup> Plan consiste à mettre l'accent sur l'obtention d'un niveau convenable d'entretien et sur la réalisation d'opérations indispensables de sécurité. En matière d'investissement, l'effort portera sur les remises en état qui s'imposent. Les opérations d'accroissement de capacité seront sévèrement sélectionnées en vue d'assurer un déclouonnement satisfaisant du réseau.

L'état du réseau sera porté et maintenu au niveau requis. La priorité accordée à l'entretien est marquée par un relèvement substantiel de la dotation correspondante. Cette action, engagée dès le budget 1980, est fondamentale pour permettre d'assurer un fonctionnement correct et fiable de notre réseau fluvial. La mise en œuvre d'une méthode objective d'appréciation des besoins va permettre une meilleure répartition géographique de cette enveloppe. Le maintien de la sécurité est un objectif qui s'impose, à la fois dans l'intérêt du transport et dans celui des riverains : agriculteurs, industriels ou simples habitants.

Les travaux les plus urgents intéresseront notamment les ouvrages de Veuzolt et de Poses sur la Seine, différents barrages sur l'Yonne et la Marne, ainsi que la consolidation des barrages d'alimentation du canal de Bourgogne.

En matière d'investissement, à l'évidence, une obligation s'impose : la nécessité de concentrer les efforts. Ainsi les principales actions en faveur des infrastructures fluviales s'articulent autour d'une restauration coordonnée du réseau national à petit gabarit, accompagnée d'un développement modéré des voies à grand gabarit en vue d'aboutir à un ensemble cohérent et complémentaire.

1) Trois itinéraires à petit gabarit ont été retenus sur lesquels il est proposé d'entreprendre au cours du VIII<sup>e</sup> Plan des travaux de simple remise en état visant à homogénéiser leurs caractéristiques. Il s'agit des itinéraires suivants :

- Seine-Saône,
- Moselle-Saône,
- Aisne-Moselle.

De plus, quelques travaux de remise en état minimale seront effectués sur les voies destinées à être concédées.

2) Au titre des accroissements de capacité, outre la liaison Rhin-Rhône, seront retenues :

- la poursuite des travaux entrepris pour améliorer les liaisons avec la Belgique par l'Escaut, la Deûle et la Lys ;
- l'amélioration de la liaison entre le bassin du Nord et celui de la Seine ;
- l'adaptation de la desserte fluviale de Dunkerque et de Sète aux extensions portuaires ».

Ce qui apparaît nettement, et les déclarations du Premier Ministre à propos de la liaison Rhin-Rhône, comme le niveau des crédits pour 1980, le confirment, c'est que **l'Etat cherche au maximum à se décharger sur les régions et les collectivités locales**. Ceci n'est pas raisonnable, non seulement parce que les collectivités locales ne disposent pas de ressources suffisantes, mais parce que, notamment face à la nécessité d'économiser l'énergie, l'Etat se doit de prendre ses responsabilités.

Alors que notre pays possède un réseau bien inférieur à ceux des pays de l'Europe du Nord, il ne cesse d'accroître son retard comme le montre le tableau ci-dessous qui compare les dépenses d'infrastructures de quatre pays du Marché Commun de 1974 à 1977 (depuis la tendance n'a pu que s'accroître les dépenses de la France s'étant fortement réduites) :

En millions d'unités de compte européennes

	⋮ Pays-Bas ⋮	⋮ Belgique ⋮	⋮ France ⋮	⋮ République ⋮ Fédérale ⋮ d'Allemagne ⋮
1974	⋮ 58 ⋮	⋮ 59 ⋮	⋮ 66 ⋮	⋮ 191 ⋮
1975	⋮ 69 ⋮	⋮ 76 ⋮	⋮ 98 ⋮	⋮ 210 ⋮
1976	⋮ 74 ⋮	⋮ 92 ⋮	⋮ 66 ⋮	⋮ 212 ⋮
1977	⋮ 63 ⋮	⋮ 124 ⋮	⋮ 74 ⋮	⋮ 234 ⋮

Source : C.E.E.

## C. ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Au titre des dépenses ordinaires on trouve deux rubriques : l'entretien et l'exploitation.

Pour mémoire on précisera que les frais de personnel figurent soit à la section commune du budget des Transports, soit au budget du Ministère de l'Environnement et du Cadre de vie. Les effectifs s'élèvent à 82 pour l'administration centrale et 7.695 pour les services extérieurs

### 1° Les dépenses d'entretien.

Après la revalorisation de 1976, les crédits d'entretien ont stagné pendant deux ans ce qui correspond à une réduction du volume des travaux entrepris du fait de l'évolution des prix. L'amélioration apportée en 1979 (+ 5,2 %) restait inférieure à l'augmentation des prix.

Pour 1980, il était prévu une augmentation plus sensible, de + 39 %, les crédits passant de 44,05 à 61,3 millions de francs. En 1981, la progression est moindre, les crédits passant à 69,4 millions de francs (+ 13,2 %) mais tout de même substantielle compte tenu des restrictions budgétaires.

**Votre Commission des Finances ne peut que se féliciter de cet effort tout en regrettant l'irrégularité des dotations.**

Enfin, il faut noter qu'en 1979 est apparu dans les crédits d'équipement un article nouveau « grosses réparations » qui vient compléter l'effort d'entretien et qui, doté en 1980, comme en 1979, de 10 millions de francs le serait de 20 millions de francs en 1981.

### 2° L'exploitation réglementée des voies navigables.

L'ensemble des services rendus par l'Office national de la navigation n'est que très partiellement financé par les taxes versées par la profession. Mais pendant longtemps la part de ces taxes n'a cessé de diminuer. Aussi, malgré l'augmentation des subventions de l'Etat, le déficit d'exploitation de l'O.N.N. s'était-il creusé. C'est ce qui a amené la Cour des Comptes dans son rapport public de 1976 à porter un jugement sévère sur la gestion de l'O.N.N. La situation s'est progressivement redressée à la suite des mesures prises par le Gouvernement pour tenir compte des observations de la Cour des Comptes. La part des taxes payées par la profession dans le total des dépenses de l'O.N.N. qui avait décliné jusqu'en 1977, où elle s'élevait à 18 %, s'est redressée, atteignant 22 % en 1980.

**Le déficit d'exploitation est revenu de 3,1 millions de francs en 1976 à**

2,6 en 1977, puis 1 en 1978 et il a disparu en 1979 et selon les prévisions actuelles en 1980 et 1981 comme le montre le tableau ci-après :

**Comptes d'exploitation et budget  
de l'Office national de navigation**

	1977	1978	1979	1980	1981
	résultat	résultat	résultat	prévisions	prévisions
en millions de francs					
<b>Charges</b>					
Charges de personnel	20,7	21,0	20,1	19,1	19,0
Hygiène et sécurité	2,2	2,3	2,3	2,1	
Charges d'entretien, de réparation et d'achat	4,1	3,9	4,2	3,6	12,2
Dotations financières et provisions	1,9	1,1	1,4	1,1	
Autres charges	1,2	0,8	1,0	1,1	
<b>Total</b>	<b>30,1</b>	<b>29,1</b>	<b>29,0</b>	<b>27,0</b>	<b>41,2</b>
<b>Produits</b>					
Produits de ventes d'exploitation	0,4	0,5	0,5	0,4	10,9
Produits de ventes de biens de l'Etat	20,3	18,8	20,4	21,7	23,8
Produits de ventes de biens de l'entreprise	1,9	2,0	2,2	2,3	
Subvention	1,4	1,6	1,8	2,4	12,5
Autres produits	0,2	0,4	0,4	0,4	
Autres produits	5,1	3,4	3,8	3,4	
Autres d'exploitation	2,8	1,0	0,1	0	0
<b>Total</b>	<b>31,1</b>	<b>26,7</b>	<b>28,2</b>	<b>27,6</b>	<b>47,2</b>

Le plan de redressement ainsi mis en œuvre reposait principalement sur une réduction du personnel. L'effectif total de l'O.N.N. qui avait déjà été réduit dans le passé, revenant de 530 agents en 1960 à 346 en 1976, a été à nouveau restreint, passant ainsi à 285 en 1979, 280 en 1980 et 276 en 1981.

Sans être négligeable l'effort accompli demeure insuffisant : la subvention de l'Etat représente encore 50 % du total des charges.

Dans le chapitre 44-41, à la subvention à l'O.N.N. s'ajoute un petit crédit de remboursement au port autonome de Paris pour participation aux dépenses sur la voie navigable. Pour 1981 il s'établit à 1,55 millions de francs, en augmentation de 22 %.

## D. L'EQUIPEMENT

### 1° Les crédits.

Les crédits d'investissement pour les voies navigables proprement dites (non compris les grosses réparations) diminuent régulièrement :

- 409 millions de francs en moyenne 1975-1976 (y compris le plan de soutien de septembre 1975) ;

- 361 millions de francs en moyenne 1977-1978 (y compris le Fonds d'action conjoncturelle) ;

- 345 millions de francs en moyenne 1979-1980 (y compris les mesures de soutien d'août 1979) ;

251 millions de francs en 1981 (1).

Compte tenu de l'évolution du coût des travaux, le volume des investissements a ainsi été divisé par 2,8 en cinq ans.

En ce qui concerne les crédits de paiement, la réduction est également sensible puisqu'ils reviennent de 330 millions de francs en 1979 à 297 millions de francs en 1980 et à 184 millions de francs en 1981 (soit - 38 %) (2).

Après la majoration exceptionnelle à 15 millions de francs en 1980 pour couvrir la part de l'Etat (6 millions de francs) dans les dépenses de reconstruction de la passerelle des Arts à Paris, les subventions pour l'équipement des ports fluviaux reviennent à leur niveau de 9 millions de francs comme en 1978 et 1979 ce qui implique là aussi une réduction du volume des travaux.

A la suite du transfert au Ministère de l'Environnement et du Cadre de vie de la responsabilité des problèmes de l'eau, il subsiste dans ce budget des crédits pour la protection contre l'érosion des berges et des voies navigables et la lutte contre la pollution des voies d'eau intérieures. Après être restés fixes à 5,4 millions de francs en autorisations de programme et 4,85 millions de francs en crédits de paiement en 1980, ils progresseraient en 1981, atteignant respectivement 6,95 et 5,95 millions de francs.

### 2° La liaison Mer-du-Nord-Méditerranée.

L'importance accordée à cette liaison avait été manifestée par son inscription parmi les programmes d'action prioritaires du VII<sup>e</sup> Plan. Mais le rythme de réalisation de ce P.A.P. est bien le reflet de la désaffection du Gouvernement à l'égard des voies navigables. On sait qu'initialement il était prévu de dépenser 1.550 millions de francs de 1975 pendant la durée du

---

(1) Compte non tenu des 10 millions de francs ajoutés par l'Assemblée Nationale

(2) Compte non tenu des 5 millions de francs ajoutés par l'Assemblée Nationale

VII<sup>e</sup> Plan. Lors de l'adaptation du VII<sup>e</sup> Plan effectuée à l'automne 1978, le programme a été réduit de moitié et ramené à 780 millions de francs. **Même après cette réduction le taux d'exécution du P.A.P. reste l'un des plus faibles :** d'après l'annexe au projet de loi de finances « Rapport d'exécution du VII<sup>e</sup> Plan », il serait de 77,4 % à fin 1980 contre 93,2 % pour l'ensemble des 25 P.A.P.

Mais ce document est établi d'après les dotations inscrites dans les lois de finances. Selon les documents, fournis par le Ministère des Transports, basés sur l'engagement effectif des dépenses, le taux de réalisation serait encore plus faible et variable selon les opérations comme le montre le tableau ci-dessous :

Opérations	ENGAGEMENTS ANNUELS (millions de francs courants)					ENSEMBLE DU VII <sup>e</sup> ME PLAN (en millions de francs 1975).				
	1976:	1977:	1978:	1979:	1980:	Prévi- sion initiale:	Prévi- sion révisée:	Réali- sation:	Taux d'exé- cution:	
									(a) (b)	
1. Rhône-Fos ...	0,3	1,2	70	67	78	150	290	148,7	99,1	74,4
2. Rhône .....	70	45	-	-	-	105	105	101,1	96,3	96,3
3. Saône .....	18,4	27,9	41,8	32	25	150	150	109,2	72,8	72,8
4. Rhin .....	60,3	64,6	1,1	2,1	2	250	200	112,4	45,0	56,2
Sous-total : aménagement des vallées .....	149	138,7	113,3	101,1	105	655	655	471,4	72,0	72,0
Liaison Saône- Rhin .....	-	9,6	6,7	10,4	35	895	125	42,0	4,7	37,0
TOTAL .....	149	148,3	120	111,5	140	1.550	780	515,2	33,1	65,8

L'aménagement des vallées avait débuté avant le VII<sup>e</sup> Plan et pourra trouver un intérêt intrinsèque, même en l'absence de réalisation de la liaison Rhin-Saône. Malgré quelques difficultés, l'aménagement des vallées s'est déroulé d'une manière à peu près satisfaisante sur le plan financier.

**Rhin :** la France a versé à l'Allemagne sa contribution à la réalisation des travaux de la chute de Neuburgweier mais ce pays se heurte à de graves difficultés retardant la réalisation. Les travaux à mener sur la rive française ont été déclarés d'utilité publique.

**Saône :** des difficultés rencontrées pour le tracé du contournement de Macon provoquent un retard. L'aménagement pourrait être achevé en 1983.

**Rhône :** avec l'inauguration par le Premier Ministre le 3 octobre dernier de l'ouvrage de Vaugris, l'aménagement du Rhône est terminé.

**Rhône-Fos :** après de longues discussions sur le tracé, la déclaration d'utilité publique n'a été publiée que le 24 août 1978. Les travaux devraient être terminés en 1982. C'est le tronçon prioritaire pour les années à venir.

En 1981, 80 millions de francs seront consacrés à l'aménagement de la Saône et à la liaison Rhin-Fos. Cette somme représente en francs constants à peu près la moitié de celles dépenses en moyenne au cours du VII<sup>e</sup> Plan.

Quant au franchissement du seuil Saône-Rhône, seule partie réellement nouvelle de la liaison Mer-du-Nord-Méditerranée, elle n'est pas véritablement engagée. Certes les études générales sont réalisées, le maître d'ouvrage est désigné (la loi du 4 janvier 1980 a modifié les statuts de la Compagnie Nationale du Rhône à cet effet). Les crédits utilisés ou prévus pour 1981 sont pour l'instant limités aux études, aux acquisitions de terrains et à quelques travaux (situés pour l'instant aux extrémités, notamment pour la préparation de la section Mulhouse-Niffer). Ils se décomposent ainsi :

	1977	1978	1979	1980	1981
Etudes .....	9,6	6,7	5,6	12	12
Acquisitions foncières.	-	-	3,0	5	17
Autres travaux .....			1,8	18	6
<b>TOTAL .....</b>	<b>9,6</b>	<b>6,7</b>	<b>10,4</b>	<b>35</b>	<b>35</b>

Pour l'avenir le problème principal reste celui du financement. Le Gouvernement a posé le principe d'une participation financière importante des collectivités locales concernées : au moins 20 % d'un coût total estimé à plus de 8 milliards de francs de 1980. De telles sommes ne semblent pas à la portée des ressources actuelles des collectivités locales. Mais surtout l'Etat ne donne pas l'exemple en y consacrant des sommes aussi dérisoires. Même en mobilisant au maximum ses capacités d'emprunt, la Compagnie Nationale du Rhône ne pourra assurer le solde.

Ainsi donc, actuellement, il n'est pas faux d'affirmer que faute de moyens financiers la réalisation de la liaison Rhin-Saône est purement et simplement ajournée. Le Gouvernement ferait mieux de le reconnaître clairement plutôt que de laisser encore croire que cette liaison constitue l'ambition moyenne de la décennie à venir.

### 3° Les autres travaux d'équipement.

L'achèvement progressif de l'aménagement des vallées de la liaison Mer-du-Nord-Méditerranée, l'abandon plus ou moins explicite du franchissement du seuil Rhin-Saône auraient pu laisser penser que les autres travaux d'équipement pourraient profiter de dotations majorées. Il n'en est rien : là aussi les crédits régressent : proches de 200 millions de francs en moyenne de 1975 à 1979, les autorisations de programme sont revenues à 180 millions de francs en 1980, elles chuteraient en 1981 à 136 millions de francs (- 24,5 %).

Sur les voies à grand gabarit, les liaisons Seine-Est et Seine-Nord concurrentes de la liaison Rhin-Rhône sont évidemment exclues. Seul le raccordement du réseau du Nord à la Belgique (par l'Escaut et la Deule) est

**doté de crédits de quelque importance** : 47 millions de francs en 1979 et 1980, 50 en 1981. Il s'y ajoute une contribution du département du Nord et de l'établissement public régional (E.P.R.) dans le cadre d'un programme d'action prioritaire d'initiative régionale (PAPIR).

Les crédits restants se partagent entre :

- des opérations ponctuelles (généralement rendues urgentes pour des raisons de sécurité) et des études. Les autorisations de programme se sont élevées à 67 millions de francs en 1979 (plus 45 millions de francs dans les mesures de soutien d'août 1979, consacrés en totalité à la reconstruction du barrage d'Ablon-sur-Seine), 42 en 1980 et 28 en 1981 ;

- des restaurations d'itinéraires et des améliorations ponctuelles sur le réseau Freycinet. Les crédits, après avoir augmenté de 77 millions de francs en 1979 à 91 en 1980, reviennent à 58 en 1981. Ils sont destinés notamment aux liaisons Aisne-Moselle, Saône-Seine et Moselle-Saône.

## CHAPITRE II

### LES ROUTES

#### A. VUE D'ENSEMBLE.

Le Fonds spécial d'investissement routier (FSIR) n'était plus depuis longtemps un compte d'affectation spéciale, qu'en apparence puisque le taux du prélèvement sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers qui l'alimentait était modifié chaque année et fixé en fonction du montant total des dépenses déterminé par ailleurs.

**Il y a donc lieu de se féliciter de la suppression du FSIR** décidée par l'Assemblée Nationale en première lecture, qui introduira un peu plus de clarté dans les différents crédits relatifs aux routes.

Pour cette année de transition, toutefois, et en particulier parce que les crédits du FSIR n'ont été ventilés entre les budgets de l'intérieur et des transports que par amendement en séance à l'Assemblée Nationale, les comparaisons avec les années antérieures sont rendues délicates. Cela résulte en particulier de la manière dont est traitée la subvention versée aux départements pour l'entretien du réseau national déclassé.

Jusqu'à présent, en effet, cette subvention dont le niveau était fixé par un article particulier de la loi de finances (1) n'était pas budgétairement isolée. En cours d'année un prélèvement était effectué sur les crédits prévus pour le réseau national pour verser (par l'intermédiaire du budget de l'intérieur) la subvention aux départements qui avaient accepté le déclassement. (c'est-à-dire actuellement tous les départements à la seule exception des Bouches-du-Rhône). Ce prélèvement était effectué au gré des disponibilités des différents chapitres du FSIR consacrés aux routes nationales. Pour comparer l'évolution des crédits revenant finalement aux routes nationales, il convient donc de déduire les prélèvements ainsi effectués (égaux aux montants fixés par la loi de finances moins la part qui aurait dû revenir aux Bouches-du-Rhône) et pour 1981 le prélèvement tel qu'il est prévu par les amendements déposés par le Gouvernement (encore que les amendements ne donnent pas la répartition entre chapitres qu'il a fallu que votre rapporteur obtienne par ailleurs).

C'est donc sous déduction de ces prélèvements que le tableau ci-contre permet d'examiner l'évolution des crédits consacrés aux routes nationales.

---

(1) Il convient de signaler que l'art. 36 du présent projet de loi de finances qui fixe le niveau de la subvention pour le réseau déclassé reste, à titre transitoire, rattaché au budget des transports et qu'il fera l'objet d'un commentaire à la fin du présent rapport.

**Evolution de 1977 à 1981 des crédits  
pour les routes nationales (lois de finances initiales).**

<b>I - Routes nationales</b>				
- Services d'entretien				
- Autoroutes de France				
- Réseau national de routes à péage				
- Voirie nationale (hors autoroutes)				
- Voirie des DOM-TOM				
<b>TOTAL : développement de l'infrastructure</b>				
- Entretien et réparation				
- Grosses réparations				
- Renforcements et études				
- Divers				
- Subvention voirie DOM-TOM				
<b>TOTAL : entretien du réseau national</b>				
- Permis de construire				
- Sécurité et aménagement				
- Sécurité et aménagement				
<b>TOTAL : équipement et aménagement</b>				
<b>TOTAL GENERAL</b>				
<b>II - Autoroutes de France</b>				
- Autoroutes de France				
- Réseau national de routes à péage				
- Voirie nationale (hors autoroutes)				
- Voirie DOM-TOM				
<b>TOTAL : développement de l'infrastructure</b>				
- Grosses réparations				
- Renforcements et études				
- Divers				
<b>TOTAL : entretien du réseau national</b>				
- Sécurité et aménagement				
- Sécurité et aménagement				550 4
<b>TOTAL : équipement et aménagement</b>				550 4
<b>TOTAL GENERAL</b>				5 164 4
<b>Subvention au réseau français</b>				
<b>TOTAL programmes de finances</b>				
<b>TOTAL versé</b>				

Ce tableau ne tient pas compte des crédits ajoutés en cours d'année par la voie des lois de finances rectificatives. Toutefois, pour l'année 1981 il tient compte des crédits inscrits sous les rubriques fonds d'action conjoncturelle.

Si l'on ajoute à ces chiffres les crédits inscrits au budget de l'intérieur pour la voirie locale et surtout les ressources dont disposent par ailleurs les sociétés concessionnaires d'autoroutes (emprunts et, dans une moindre mesure, apports en fonds propres), on arrive à **un total de près de 12 milliards de francs consacrés à la construction et à l'entretien des routes**, non compris les dépenses de personnel et de fonctionnement prises en charge par le ministère de l'environnement et du cadre de vie ou par la section commune du ministère des transports (de l'ordre de 1,6 milliard de francs).

Pour les seules dépenses budgétaires consacrées directement aux routes nationales, on observe tout d'abord une **grande irrégularité dans la progression des crédits** accentuée ou corrigée, selon les cas, par les mesures conjoncturelles prises en cours d'année (notamment en 1977 et 1979). On observe toutefois en moyenne une progression assez sensible de la part consacrée à la sécurité sauf en 1981 (pour les adaptations de programme), une progression assez régulière des crédits d'entretien et pour le développement de l'infrastructure une stagnation (si l'on tient compte des mesures conjoncturelles).

Si l'on tient compte de l'augmentation des coûts de travaux routiers et même en incluant les améliorations de productivité, on voit que **le volume des**

travaux de développement d'infrastructure connaît depuis le haut niveau maintenu de 1972 à 1977 une baisse de l'ordre de 25 %. Le tableau ci-après présente l'évolution des prix pour les deux principaux indices :

	Hausse moyennes			
	1977.	1978.	1979.	juin 80 juin 79
TP-08 ( routes et aérodrômes sauf épandage d'enrobés ).	+10,5	+10,1	+15,4	+21,9
TP-09 ( travaux d'enrobés )	+10,9	+ 7,7	+18,1	+28,4

## B. LE DEVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DU RESEAU ROUTIER NATIONAL.

### 1° Les crédits : des priorités discutables.

On a vu au paragraphe précédent que le développement de l'infrastructure du réseau routier national absorbait la plus grosse partie des crédits : environ 60 % des crédits de paiement et les trois quarts des autorisations de programme.

Le tableau présentant l'évolution des crédits montre que la répartition entre les trois grands réseaux (autoroutes, rase campagne, voirie urbaine) ne cesse de fluctuer. Pour s'en tenir à la période la plus récente, on note que dès les mesures de soutien d'août 1979 (en autorisations de programme : + 240 millions de francs pour le réseau de rase campagne et + 120 millions de francs pour la voirie urbaine) et surtout en 1980, le réseau de rase campagne et la voirie urbaine voyaient leur part dans le total nettement majorés au détriment des autoroutes. En 1981, ces tendances sont partiellement tempérées : pour les autorisations de programme au sein d'une progression globale de 2,2 % la voirie urbaine a une progression moyenne de 3,7 % tandis que le réseau de rase campagne régresse de 6,6 % et que les autoroutes pour la première fois depuis plusieurs années, progressent de 10,9 %. La progression est d'ailleurs encore plus nette pour ces dernières en ce qui concerne les possibilités d'emprunts des sociétés concessionnaires qui passeraient de 3.100 à 4.370 millions de francs (soit + 41 %).

Cette orientation, dans une période d'austérité budgétaire, étonne d'autant plus que le comité des transports du VIII<sup>e</sup> Plan s'est prononcé clairement pour que la priorité soit donnée à la rénovation et à l'amélioration du réseau existant (et la baisse des crédits affectés aux renforcements coordonnés est un autre point négatif de ce budget), la construction de voies nouvelles et en particulier d'autoroutes devant être limitée, dans le cadre d'une enveloppe budgétaire qui ne peut pas croître indéfiniment. Elle se heurte en outre aux difficultés de certaines sociétés concessionnaires qui ne peuvent que s'accroître au fur et à mesure que se constituent des tronçons de moins en moins rentables.

## 2° Les retards du programme autoroutier.

Le Conseil des Ministres du 15 juin 1977 avait adopté pour la période 1977-1983 un programme autoroutier prévoyant la mise en service de 1.635 km d'autoroutes de liaison de 1977 à 1980 et de 1.485 km supplémentaires de 1981 à 1983 (ainsi que 900 km de voies rapides urbaines de 1977 à 1983) portant le réseau français de 3.030 km au 1<sup>er</sup> janvier 1977 à 6.150 km au 31 décembre 1983.

Très rapidement votre rapporteur avait signalé le caractère ambitieux, voire irréaliste de ce programme. Ni les réalisations observées ces dernières années, ni les perspectives tracées par le comité des transports du VIII<sup>e</sup> Plan ne peuvent amener à réviser ce jugement.

On peut actuellement escompter que le programme 1977-1983 sera réalisé à moins de 60 %. Mais faut-il le regretter ?

Les mises en service se sont établies à 226 km en 1977, 280 km en 1978, 223 km en 1979 et devraient atteindre 318 km en 1980, soit au total 1.049 km. C'est-à-dire que la première partie du programme ne sera réalisée qu'à 64 % des 1.635 km prévus. Le taux de réalisation sera sans doute moindre pour les 1.500 km prévus pour les trois dernières années. Toutefois en 1981, la longueur des mises en service devrait être relativement importante du fait de la mise en service en une seule fois des 218 km de Poitiers-Bordeaux.

Dans le précédent rapport, nous avons fait le point des perspectives de réalisations des différentes sections. Depuis cette date il convient de remarquer que :

- plusieurs tronçons prévus alors pour 1980 ont été retardés en raison des conditions météorologiques à 1981 pour 66 km au total (A-35 déviation de Sélestat, A-41 Villy-le-Pelloux-Scientrier, A-63 Mios-le-Muret) ;

- pour les prochaines années, il est prévu de confirmer pour le VIII<sup>e</sup> Plan la priorité accordée pendant le VII<sup>e</sup> Plan à l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif Central, d'achever les tronçons entamés, de collaborer avec les régions pour les autres actions.

Outre la restriction des moyens financiers disponibles, qu'il s'agisse des crédits d'Etat ou des possibilités d'emprunts (encore que l'année 1981 soit favorable sur ce point), les freins au développement des autoroutes sont à trouver dans la moindre progression des trafics par rapport aux tendances du passé, qui entraîne à la fois des difficultés financières pour certaines sociétés concessionnaires et un manque de rentabilité de plus en plus grand au fur et à mesure que l'on aborde des tronçons autoroutiers éloignés des grands axes de trafic.

### 3° La situation des sociétés concessionnaires.

On trouvera en annexe un ensemble de données chiffrées concernant les différentes sociétés concessionnaires.

Au niveau de l'exploitation on observe tout d'abord que les **recettes de péage croissent fortement** mais de moins en moins : + 28,5 % en 1977, + 23,7 % en 1978, + 19,4 % en 1979, + 18,2 % en 1980. La croissance est un peu plus rapide pour les sociétés privées créées plus récemment que pour les sociétés d'économie mixte. Ces évolutions résultent à la fois de l'ouverture de nouveaux tronçons, de l'accroissement du trafic sur les tronçons existants et des hausses des tarifs de péage : pour ces trois facteurs, on observe un ralentissement.

En ce qui concerne les péages le **problème de l'harmonisation des tarifs** est posé depuis plusieurs années. Le tableau D de l'annexe montre qu'entre les différents tronçons d'une même société concessionnaire l'harmonisation tend à se faire, en particulier en 1979 et 1980. Il subsiste tout de même des écarts de 28 % pour ESCOTA, de 27 % pour AREA, de 26 % pour la S.A.P.R., de 15 % pour la SANEF, de 9 % pour l'A.S.F. Mais entre les sociétés concessionnaires l'harmonisation ne progresse que très peu. Pour les tronçons existant en 1972, le rapport entre le tarif le plus élevé et le moins élevé était à l'origine de 2,1 et après être descendu à 1,86 en 1978, il est encore à 1,89 en 1980. Pour les tronçons en service en 1975, plus nombreux, ce rapport passe de 2,75 en 1975 à 2,23 en 1978 pour remonter à 2,38 en 1980. Compte tenu de l'indépendance financière des différentes sociétés des progrès ne pourront être envisagés que par l'institution d'une caisse de péréquation.

Compte tenu de leurs charges, les résultats d'exploitations des sociétés, selon les données comptables restent faibles, voire négatifs pour les sociétés privées (sauf COFIROUTE). Ils sont plus importants pour les sociétés d'économie mixte, mais ils ont très fortement chuté en 1977 et 1978 pour remonter un peu en 1979.

La croissance des **immobilisations nettes** est le reflet direct de l'extension des réseaux. Leur financement est assuré en quasi-totalité par des dettes à long et moyen terme. Les **fonds propres** sont négligeables pour les sociétés d'économie mixte. Pour les sociétés privées ils représentaient 8,9 % des immobilisations nettes en fin 1976 et seulement 8 % en fin 1979. Quant à l'**endettement à long terme** il représente, en 1979, 81 % des immobilisations nettes (89 % pour les sociétés privées et 76 % pour les sociétés d'économie mixte qui, étant les plus anciennes, ont pu accumuler des provisions importantes). A l'intérieur de cet endettement les **avances de l'Etat** représentent 19,5 % avec une part nettement plus importante pour les sociétés d'économie mixte (23 %) que pour les sociétés privées (14 %). La plus grosse part de l'endettement est assurée par les **emprunts garantis par l'Etat** (63,7 % du total pour l'ensemble, 68 % pour les sociétés privées, 62 % pour les sociétés d'économie mixte). Le solde correspond aux emprunts non garantis. La part de ces derniers devrait

augmenter en 1980 du fait que l'emprunt de 1.500 millions de francs de la Caisse nationale des autoroutes d'avril 1980 n'a pas été garanti par l'Etat, contrairement à l'habitude pour les emprunts similaires.

Le montant annuel des travaux exécutés par les sociétés concessionnaires après avoir fortement décru en 1977 et 1978 puis progressé en 1979 et 1980, devrait encore augmenter nettement en 1981 du fait de l'augmentation des ressources disponibles, notamment en matière d'emprunts : 4.370 millions de francs au lieu de 3.100 en 1980.

Contrairement à ce qui a été observé au niveau des bilans, la part des avances de l'Etat dans les travaux annuels est en 1979 et 1980 plus importante pour les sociétés privées (36 % en 1979, 31 % en 1980) que pour les sociétés d'économie mixte (13 % en 1979 et 1980). Mais elle résulte essentiellement de l'inclusion dans les avances de l'Etat de versements à la société de l'autoroute Paris-Est Lorraine (A.P.E.L.) qui n'effectue pratiquement plus de travaux. Il s'agit là de la mise en œuvre de la garantie de l'Etat, celui-ci prenant en charge les annuités d'emprunt que cette société n'est pas en mesure de rembourser à leur échéance. Mis à part cet élément, la part de l'Etat dans le financement des travaux est tout de même de 22 % en 1979 et de 21 % en 1980.

Le bilan de la prise en charge par le Trésor des annuités d'emprunts de l'A.P.E.L. se présente ainsi :

	1977	1978	1979	1980	1981
Annuités en MF.....	79	162	242	158	150

La situation de la société n'étant pas près de s'améliorer, des montants équivalents sont à prévoir pendant plusieurs années.

#### 4° Le réseau national de rase campagne.

Après le transfert de 55.000 kilomètres de routes aux départements, le réseau national de rase campagne ne comporte plus en Métropole que 27.260 kilomètres de routes. Dans les Départements d'Outre-Mer, la longueur des routes nationales est de 1.224 kilomètres.

Les travaux entrepris comprennent des déviations autour des villes, des élargissements et quelques doublements de chaussées.

La longueur de routes nouvelles mises en service qui était tombée de 840 en 1976 à 346 en 1979 devrait remonter à 448 en 1980 et à 677 en 1981 grâce à l'amélioration des crédits.

Un certain nombre des investissements prévus le sont dans le cadre de programmes particuliers.

Le premier d'entre eux, et le plus important, est le **plan routier breton**, lancé en 1968. Au cours du VI<sup>e</sup> Plan, 1.052 millions de francs lui ont été consacrés et 1.320 millions de francs pour l'ensemble du VII<sup>e</sup> Plan. La dotation de 300 millions de francs en 1980 est portée à 350 pour 1981. L'effort a porté principalement jusqu'à présent sur les deux grands axes Nord (Rennes-Brest) et Sud (Nantes-Brest) qui sont réalisés à près de 80 % avec notamment 420 km de routes à 2 x 2 voies. L'axe central a été aussi aménagé, mais de façon plus sommaire.

Le **Plan routier Massif Central** a été lancé en 1975. De 1975 à 1980, 1.150 millions de francs lui ont été consacrés. Une très grande part des crédits est consacrée à l'aménagement de la Nationale 9, considérée comme prioritaire. Les autoroutes Paris-Clermont-Ferrand et Clermont-Ferrand-Saint-Etienne compléteront le programme ultérieurement.

Le **plan Vosges** n'a été lancé qu'en 1978. Des autorisations de programme lui sont destinées pour 25 millions de francs en 1979 et 37 millions de francs en 1980. Au total, il est prévu un programme de travaux de 507 millions de F de 1978 à 1985 dont 318 millions de F supportés par l'Etat et le solde par l'établissement public régional.

Au cours du VII<sup>e</sup> Plan, la **Corse** a bénéficié de 143 millions de F d'autorisations de programme.

L'axe « **Centre Europe Atlantique** » (de l'Allemagne vers le Portugal via Lyon, Clermont-Ferrand, Périgueux, Bordeaux) a bénéficié au cours du VII<sup>e</sup> Plan de 606 millions de francs de crédits dont une partie déjà inclus dans le plan Massif Central. A la poursuite de ce plan s'ajoute des contrats conclus entre l'Etat et les établissements publics régionaux des Pays de Loire, de Poitou-Charente, du Limousin et de Rhône-Alpes.

##### **5° La voirie nationale en milieu urbain.**

Au titre du plan national d'amélioration du réseau routier, la voirie en milieu urbain comporte exclusivement des voies rapides. Au 31 décembre 1979, la longueur des voies rapides urbaines en services était de 1.130 kilomètres dont 295 en région parisienne.

Le **coût exorbitant de ces opérations**, en particulier des pénétrantes, et les orientations nouvelles en matière d'urbanisme avaient amené une réduction considérable des crédits affectés à ce secteur : les autorisations de programme avaient été divisées par deux entre 1976 et 1978.

Cette orientation, si elle se justifie pour les pénétrantes, puisqu'elle permet notamment de préserver les centres des villes, se justifie moins concernant les rocades qui font souvent défaut dans les plus grandes villes, notamment autour de Paris. De plus, une telle orientation n'est acceptable que si parallèlement sont mis en œuvre des services de transports en commun suffisants, ce qui est loin d'être le cas dans toutes les villes, en particulier en province.

Un redressement a été opéré à partir de 1979 : les autorisations de programme sont passées de 744 millions de F en 1978 à 882 en 1979 (plus 120 dans le cadre du plan de soutien), 1075 en 1980, 1.115 en 1981. Cette progression semble satisfaisante. Toutefois on ne retrouve pas le niveau des crédits de 1975-1976, même en francs courants. En francs constants, la réduction dépasse nettement la moitié.

Plus modeste pour la voirie urbaine que pour les autoroutes de liaison, le plan gouvernemental de 1977 pourrait être plus largement réalisé dans ce domaine. L'objectif était d'aboutir à un réseau de 1.350 kilomètres de voies rapides urbaines en 1983, soit 400 kilomètres à réaliser de 1977 à 1983.

Les mises en service réalisées ou prévues de 1977 à 1981 s'établissent ainsi :

- 1977 .....	80 km
- 1978 .....	31 km
- 1979 .....	70 km
- 1980 .....	62 km
- 1981 .....	44 km
<b>TOTAL 1977-1981 .....</b>	<b>287 km</b>

L'objectif fixé pourrait ainsi être atteint avec la mise en service de 57 km au cours de chacune des deux années restantes, ce qui semble possible.

### C. ENTRETIEN DU RESEAU NATIONAL

Cette action comporte, d'une part, des dépenses ordinaires pour l'entretien proprement dit, des crédits d'équipement pour les opérations d'entretien et enfin les crédits consacrés aux renforcements coordonnés. Compte tenu de l'augmentation particulièrement vive des prix dans ce secteur, la baisse de 0,2 % des crédits se traduit par une réduction très sensible du volume des travaux.

### 1° Réseau national : entretien.

La distinction n'est pas toujours très facile entre les dépenses d'entretien proprement dites inscrites en dépenses ordinaires et les grosses réparations, ainsi que les renforcements coordonnés, inscrits en dépenses en capital. Leurs évolutions sont assez différentes : croissance régulière pour l'entretien, forte croissance - jusqu'en 1980, chute en 1981 - pour les grosses réparations, diminution depuis 2 ans pour les renforcements coordonnés. Aussi convient-il de les examiner globalement. L'ensemble des crédits passe ainsi de 1.560,3 millions de F en 1978 à 1.722,9 en 1979, 1.820 en 1980 et 1.817,3 en 1981.

Après un ralentissement sensible de la croissance : 10,4 % de 1978 à 1979 et seulement + 5,6 % de 1979 à 1980, on assiste donc à une réduction de 0,15 %.

Cependant, compte tenu de l'état actuel du réseau, au moins sur les grands itinéraires, cette moindre croissance des crédits ne devrait pas affecter l'état des routes, sauf si l'hiver se montrait particulièrement rude.

Pour sa part le programme de renforcements coordonnés voit ses crédits se réduire du fait qu'il avait atteint un bon niveau au cours des années précédentes. L'accent est mis désormais sur l'entretien du réseau déjà renforcé. A fin 1980 c'est environ 15.000 km de routes nationales qui auront fait l'objet de renforcements coordonnés, soit un peu plus de la moitié du réseau, avec un effort particulier dans les régions de l'Est et du Nord qui souffrent le plus des intempéries. Ce programme entamé depuis plus de dix ans s'est déroulé comme indiqué dans le tableau ci-dessous :

ANNEES	AUTORISATIONS de programme (en millions de francs)	LONGUEUR des sections renforcées (en kilomètres)
1969	100	3 200
1970	180	
1971	300	
1972	455	
1973	555	1 350
1974	630	1 670
1975 (initiale)	764	1 630
Troisième loi de finances rectificative	440	900
1976	750	1 420
1977 (initiale)	586	940
Loi d'action conjoncturelle	168	300
1978	498	800
1979	578	730
1980	555	640
1981	506	510

## 2° Réseau national : équipement d'entretien.

Il s'agit de la construction de pans et centres d'entretien pour laquelle les crédits restent modestes : 22,4 millions de F d'autorisations de programme en 1981, soit 20 % de moins qu'en 1980.

## 3° Entretien des chaussées de Paris.

En vertu d'une convention passée le 22 août 1960 avec la ville de Paris, l'Etat verse à celle-ci une contribution à l'entretien des chaussées de Paris.

Le montant de cette contribution est actualisé chaque année par application d'une formule de révision. Les valeurs des paramètres de cette formule sont celles atteintes au 1<sup>er</sup> juillet de l'année d'établissement du projet de budget pour l'année suivante. Ces valeurs n'étant pas disponibles au moment de la préparation de la loi de finances, l'ajustement correspondant au jeu de la formule était traditionnellement demandé au collectif de fin d'année. La loi de finances initiale de l'exercice suivant prévoyait, en mesure acquise, un ajustement identique.

A la demande de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, ce système d'ajustement, qui présentait l'inconvénient d'alourdir systématiquement les demandes en loi de finances rectificative a été modifié à partir du budget 1980. C'est ce qui expliquait la croissance particulièrement forte des crédits en 1980.

En 1981 on revient à un rythme normal, la subvention passant de 26,7 à 29,4 millions de F, soit + 10,2 %.

## D. EQUIPEMENT ET EXPLOITATION DU RESEAU ROUTIER NATIONAL.

Sous ce titre, on trouve les crédits relatifs au permis de conduire et ceux consacrés à l'amélioration de la sécurité et de la circulation. Ces derniers, après des augmentations importantes en 1978, une réduction en 1979, une forte amélioration en 1980 sont en diminution en 1981.

### 1° Permis de conduire.

L'essentiel des crédits est consacré au fonctionnement du Service national des examens du permis de conduire. Ils passent de 111,5 millions de F en 1978 à 125,1 en 1979, à 136,7 en 1980 puis à 156,2 en 1981. Cette augmentation de 14,2 % résulte principalement de l'évolution de la rémunération des personnels et des dépenses entraînées par la réforme du permis moto.

En application de la loi d'orientation du 30 janvier 1975 en faveur des personnes handicapées, des crédits sont prévus pour le contrôle de l'aptitude physique des conducteurs (permis de conduire « F »). Ils restent fixés à 1,7 million de F en 1981 comme en 1980.

## 2° Sécurité et circulation.

Pour une part ces crédits sont complémentaires de ceux figurant dans la rubrique entretien (grosses réparations et renforcements coordonnés). Ils se répartissent ainsi entre les différentes actions :

(en millions de Frs)

O B J E T.	1979.	1980.	Prévisions 1981
<b>EQUIPEMENT de la ROUTE</b>			
-marquage .....	71	80	88
-signalisation verticale .....	10	11	24
-régulation des vitesses .....	17	25	25
-protection contre les sorties de chaussées .....	74	148	150
-suppression des sections glissantes ...	16	7	6
-éclairage .....	5	7	10
-postes d'appel d'urgence .....	-	18	9
-points d'arrêt et aires de repos .....	40	48	45
-plans de circulation .....	48	48	48
<b>TOTAUX .....</b>	<b>281</b>	<b>392</b>	<b>405</b>
<b>ACTIONS de CIRCULATION</b>			
-information à l'utilisateur .....	21	22	20
-recueil des données routières .....	18	15	5
-Comité interministériel de la sécurité routière .....	15	15	14
<b>TOTAUX .....</b>	<b>55</b>	<b>52</b>	<b>39</b>
<b>SECURITE des VEHICULES</b>			
-études et essais .....	15	15	15
-abris et centres pour le permis de conduire .....	8	12	7
<b>TOTAUX .....</b>	<b>23</b>	<b>27</b>	<b>22</b>
<b>TOTAUX GENERAUX .....</b>	<b>359</b>	<b>471</b>	<b>466</b>

Grâce aux crédits mis en œuvre, grâce au développement du réseau autoroutier, plus sûr, mais grâce surtout à quelques mesures réglementaires importantes (port de la ceinture de sécurité et limitation de la vitesse en particulier), le taux de tués par 100 millions de kilomètres parcourus avait été réduit fortement de 8,2 en 1972 à 4,7 en 1975, puis plus modérément ensuite à 3,7 en 1978. En 1979, ce taux s'est pratiquement stabilisé (3,6) et d'après les premières indications disponibles il remonterait nettement en 1980. Il semble en particulier que l'effet des mesures réglementaires commence à s'émousser en particulier pour la limitation de vitesse de moins en moins respectée.

**Pour redresser la situation, il convient de renforcer les contrôles mais surtout de poursuivre et d'amplifier des actions qui sont malheureusement plus coûteuses : suppression des points noirs, équipement en matériel de sécurité (moins de la moitié du réseau national l'est actuellement et des progrès restent à faire quant à l'efficacité des matériels utilisés). En outre, un effort d'information et de formation doit être renforcé, en commençant par les enfants.**

**La réduction de 2 % des autorisations de programme de 1980 à 1981 est à cet égard inquiétante.**

## DISPOSITION SPECIALE

### ARTICLE 36

**Subvention aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau routier national déclassé.**

Texte proposé initialement  
par le gouvernement

La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1981, à 455.000.000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte.

Texte adopté par l'A.N. et proposé  
par votre commission

La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1981, à 506.000.000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte.

**COMMENTAIRES.** - Cet article fixe le montant de la subvention versée par l'Etat aux départements pour l'entretien du réseau déclassé.

Jusqu'en 1980, les crédits correspondants étaient prélevés sur divers chapitres du FSIR, virés sur un chapitre du budget de l'Intérieur puis répartis entre les départements.

La suppression du FSIR en 1981, décidée par l'Assemblée Nationale, amène un allègement de procédure qui permettra de gagner quelques semaines voire quelques mois dans la délégation des crédits aux départements : en effet, dorénavant les crédits sont inscrits directement à un chapitre nouveau du budget de l'Intérieur.

C'est à titre transitoire que cet article qui fixe le montant de la subvention reste rattaché au budget des transports.

Au terme de la neuvième année d'application, 54.083 km (dont 416 km avec étalement) de routes nationales secondaires auront été transférés aux départements. Demeurent encore à la charge de l'Etat 314 km de routes inscrits dans le plan initial de déclassement pour le département des Bouches-du-Rhône qui n'a toujours pas accepté le transfert.

En termes financiers, la réforme s'analyse comme suit :

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
	(en millions de francs)									
(a) Subvention théorique globale inscrite au budget .....	300	310	325	345	380	395	405	430	455	455
(b) Subvention de 1972 indexée sur le prix des travaux .....	300	325	398	424	473	506	548	608	699	
Rapport (a)/(b) .....	1,00	0,95	0,81	0,81	0,80	0,78	0,74	0,71	0,65	

L'indicateur du prix des travaux retenu est celui du coût des travaux (TP34 puis TP01) réduit de 3 % pour tenir compte de l'amélioration de la productivité. Le tableau ci-dessus montre que, même avec cet indicateur modéré, la subvention inscrite dans les budgets prend chaque année un retard supplémentaire par rapport à la subvention indexée. L'application de cet indicateur de prix au dernier mois connu (juin 1980) par rapport au mois correspondant de l'année précédente montre une hausse de 15,1 %, supérieure à la hausse de l'indice général des prix du fait de l'importance des produits énergétiques dans les travaux publics.

C'est dire que la stagnation de la subvention qui nous était proposée initialement aurait conduit à une nouvelle réduction sensible du volume des travaux. Le rapport entre les crédits proposés de 455 millions de F et le montant de la subvention de 1972 indexée serait descendu ainsi au-dessous de 0,57.

En deuxième délibération à l'Assemblée Nationale, le Gouvernement a accepté de majorer cette subvention de 51 millions de francs, la portant à 506 millions de francs. Cette augmentation de 11,2 % reste légèrement inférieure à la hausse des coûts des travaux mais elle devrait permettre de préserver l'essentiel.

Tout en regrettant que les crédits proposés restent bien inférieurs à ceux de 1972 indexés (environ 800 millions de francs) votre Commission des Finances nous propose l'adoption de cet article.

## ANNEXE

### LA SITUATION DES SOCIETES CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

Cette annexe comporte 4 tableaux :

- A. Résultats de l'exploitation.
- B. Eléments de bilan.
- C. Investissements et financement.
- D. Evolution des taux moyens de péage.

Les sociétés concessionnaires y sont désignées par les sigles suivants :

Sociétés privées :

ACOBA : Société des autoroutes de la Côte Basque.  
APEL : Société des autoroutes Paris-Est-Loire.  
AREA : Société des autoroutes Rhône-Alpes.  
COFIROUTE : Compagnie financière et industrielle des autoroutes.

Sociétés d'économie mixte :

SANEF : Société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France.  
SAPRR : Société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône.  
ASF : Société des autoroutes du Sud de la France.  
SAPN : Société des autoroutes Paris-Normandie.  
ESCOTA : Société de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur.

Société publique :

STMB : Société du tunnel sous le Mont-Blanc.

### A. Résultats de l'exploitation

	RECETTES DE PEAGE					CHARGES NETTES				RESULTAT D'EXPLOITATION			
	1976	1977	1978	1979	1980	1976	1977	1978	1979	1976	1977	1978	1979
ACOBA	5	11	17	17	39	7	13	18	20	+ 0,7	- 0,8	- 0,4	- 1,8
APEL	44	133	150	173	200	45	133	154	175	- 0,3	+ 1,5	- 2,3	- 1,1
AREA	105	135	184	233	270	114	161	210	249	+ 0,7	+ 0,2	- 10,3	- 3,4
COFIROUTE	245	300	400	481	590	235	282	381	472	+ 16,5	+ 27,1	+ 27,2	+ 18,7
Privées	399	579	751	904	1 099	401	589	763	916	+ 17,6	+ 27,9	+ 14,3	+ 11,4
SANEF	220	297	349	395	460	175	301	384	394	+ 64,5	+ 10,2	- 15	+ 23,2
SAPRR	422	516	617	703	810	338	532	627	738	+ 114	+ 10,9	+ 19,9	- 39,8
ASF	465	564	721	926	1 075	406	548	725	911	+ 77,5	+ 33,1	+ 24,5	+ 52,1
SAPN	92	121	132	145	160	78	122	135	134	+ 19,5	+ 1,9	+ 0,7	+ 15,6
ESCOTA	248	306	380	443	520	190	314	374	415	+ 62,1	- 3,7	+ 10,5	+ 34,4
Mixtes	1 448	1 804	2 200	2 612	3 025	1 187	1 816	2 245	2 592	+ 33,8	+ 52,3	+ 38,7	+ 85,5
STMB	52	62	74	96	145	48	61	68	80	+ 4,4	+ 2,9	+ 7,2	+ 17,4
Total	1 899	2 445	3 025	3 612	4 269	1 637	2 466	3 076	3 588	+ 360	+ 83	+ 60	114

### B. Eléments de bilan

	RESEAU EN KM		IMMOBILISATIONS NETTES		FONDS PROPRES		DETTES A LONG ET MOYEN TERME					REMBOURSEMENTS D'EMPRUNTS	
	Oct. 78	Août 80	1976	1979	1976	1979	TOTAL (1)		AVANCES	E.	ALTRES	1980	1981
							1976	1979	1979	GARANTIS	1979		
ACOPA	29	36	303	789	20	64	267	747	215	462	70	3	?
APEL	310	310	2 339	2 875	221	231	1 927	2 304	547	1 584	173	88	97
AREA	218	241	2 121	2 944	203	295	1 990	2 719	144	1 779	796	28	63
COFIROUTE	468	513	2 315	4 473	213	351	2 030	3 866	488	2 726	652	97	?
Privées	1 025	1 100	7 178	11 081	639	888	6 793	9 636	1 394	6 551	1 691	216	
SANEF	407	407	2 623	3 458	0,3	0,3	2 086	2 607	715	1 422	470	88	81
SAPRR	578	661	2 721	4 325	0,6	0,6	1 750	2 338	637	1 284	417	122	114
ASF	642	836	3 805	7 679	1,8	1,8	3 041	5 842	881	4 120	841	137	109
SAPN	179	188	1 083	1 235	0,4	0,4	901	984	455	529	-	32	20
ESCOTA	274	280	3 132	4 023	14,4	14,4	2 656	3 587	851	2 162	574	78	62
Mixtes	2 080	2 372	13 364	20 720	17,5	17,5	10 434	15 358	3 539	9 517	2 302	457	
STMB	58	58	551	728	44,4	139,9	441	750	89	334	327	33	?
<b>Total</b>	<b>4 507</b>	<b>5 005</b>	<b>21 093</b>	<b>32 529</b>	<b>701</b>	<b>1 045</b>	<b>17 668</b>	<b>25 744</b>	<b>5 022</b>	<b>16 402</b>	<b>4 320</b>	<b>706</b>	

(1) Non compris le poste emprunts à moins d'un an dont le montant figure pour 1979 dans la colonne remboursements en 1980

### C. Investissements et financement

	MONTANTS DES TRAVAUX					FINANCEMENT 1979				FINANCEMENT 1980			
	1976	1977	1978	1979	1980	EMPRUNTS		FONDS PROPRES	ETAT ET COLL. LOCALES	EMPRUNTS		FONDS PROPRES	ETAT ET COLL. LOCALES
						EMPRUNTS GARANTIS	NON GARANTIS			EMPRUNTS GARANTIS	NON GARANTIS		
ACOBA	152	102	158	197	354	135	-	22	95	175	25	28	107
APEL	610	66	23	9	13	-	-	-	142	-	-	-	150
AREA	400	264	169	217	263	150	41	27	27	120	94	25	-
COFIROUTE	250	782	516	877	846	400	110	45	200	400	90	45	203
Privées	1 412	1 214	866	1 300	1 476	685	151	94	464	695	209	98	460
SANEF	850	392	196	167	284	28	37	-	24	209	158	-	47
SAPRR	366	470	599	580	652	255	90	-	62	465	45	-	82
ASF	665	852	1 207	1 419	1 620	864	571	-	139	-	1 416	-	215
SAPN	183	106	52	48	53	-	-	-	13	-	-	-	-
ESCOTA	498	390	310	186	139	85	63	-	69	-	138	-	-
Mixtes	2 562	2 210	2 364	2 400	2 748	1 232	761	-	307	675	1 737	-	344
STMB	89	26	46	138	240	-	47	48	-	231	30	-	8
Total	4 063	3 450	3 276	3 838	4 464	1 917	959	142	771	1 601	1 996	98	812

**D. Evolution des taux moyens de péage  
pour les véhicules légers  
(en centimes par km)**

Troçons	1972	1975	1978	1979	1980
<b>ACOBA</b>					
Bayonne-Espagne			31,5	35,2	53,0*
<b>APEL</b>					
Paris-Metz			20,1	21,4	23,9
<b>AREA</b>					
Lyon-Chambéry		25,0	29,5	30,7	35,2
Lyon-Grenoble		20,7	23,0	25,3	27,7
Grenoble-Annecy				26,5	28,6
<b>COFIROUTE</b>					
Paris-Tours		15,0	18,3	19,8	21,3
Tours-Poitiers			19,2	20,2	21,1
Paris-Le Mans			18,5	19,1	20,9
<b>SANEF</b>					
Paris-Lille	8	10,9	14,4	14,7	16,0
Paris-Bruxelles	8,7	10,9	14,3	14,7	15,9
Metz-Sarrebruck	6,8	9,1	13,6	13,6	14,8
Freyming-Strasbourg			16,2	16,2	17,0
<b>SAPRR</b>					
Paris-Lyon	8,0	10,5	13,2	14,0	14,9
Mulhouse-Besançon			17,3	17,3	18,8
<b>ASF</b>					
Valence-Marseille	8,2	11,2	15,4	15,4	18,6
Vienne-Valence	8,3	13,6	19,7	19,7	20,3
Orange-Narbonne		13,5	15,6	17,2	19,3
Narbonne-Espagne				18,1	20,3
<b>SAPN</b>					
Paris-Rouen	8,4	11,9	14,0	14,0	15,7
Paris-Caen			15,0	15,0	15,8
<b>ESCOTA</b>					
Puget-Villeneuve-sur-Lot	14,3	19,4	24,5	25,5	28,0
Aix-Puget		16,2	20,3	21,6	22,7
Aix-Toulon			20,0	21,2	21,9
Aix-Italie				23,8	25,5
<b>STMB</b>					
Gaillard-Le Fayet			20,7	20,7	20,7

\* Tarif éci.