

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1971.

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 1972, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 12

Equipement et Logement.

EQUIPEMENT

Rapporteur spécial : M. André DULIN.

(1) Cette commission est composée de : MM. Marcel Pellenc, président ; Paul Driant, Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Robert Lacoste, vice-présidents ; Louis Talamoni, Yves Durand, Jacques Descours Desacres, André Dulin, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Roland Boscary-Monsservin, Jean-Eric Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Henri Henneguella, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1993 et annexes, 2010 (tomes I à III et annexe 15), 2015 (tome IX) et in-8° 494.

Sénat : 26 (1971-1972).

Loi de finances. — Equipement et logement - Voies navigables - Défense contre les eaux - Institut géographique national - Routes.

Mesdames, Messieurs,

A la suite des changements profonds intervenus en 1966 et 1967 dans la structure des administrations de la Construction et des Travaux publics et qui ont abouti à la création d'un Ministère unique de l'Équipement, la présentation budgétaire traditionnelle a été modifiée dans la loi de finances pour 1968 avec le dépôt d'un fascicule unique pour l'ensemble de ce nouveau Ministère.

Votre Commission des Finances a décidé de partager l'examen du budget de l'Équipement entre trois rapporteurs. Notre collègue, M. Bousch vous présentera, pour sa part, les crédits de ce budget relatifs au logement; Mlle Rapuzzi a été chargée de l'examen des dotations afférentes aux ports maritimes, quant au présent rapport, il sera consacré aux autres chapitres de ce budget, c'est-à-dire principalement ceux concernant l'infrastructure routière et fluviale ainsi que les services généraux du Ministère, pour lesquels il n'est pas possible de faire une distinction entre équipement et logement.

Le rapport traitera donc dans un premier chapitre des dépenses intéressant les services généraux du Ministère, puis quatre autres sections seront consacrées aux dotations concernant les infrastructures : voies navigables, routes, signalisation maritime, défense contre les eaux. Un dernier chapitre sera consacré à l'Institut géographique national.

Indiquons, dès maintenant, que les dotations prévues pour l'ensemble du Ministère de l'Équipement au titre du budget de 1972 s'élèvent :

— en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 2.436 millions de francs contre 2.253 millions de francs pour 1971 ;

— pour les dépenses en capital, à 6.281 millions de francs en autorisations de programme et 5.341 millions de francs en crédits de paiement contre respectivement 5.460 millions et 4.272 millions de francs en 1971.

Les tableaux ci-après donnent la répartition, par titre et partie pour les dépenses ordinaires, et par chapitre pour les dépenses en capital, de la totalité des crédits prévus au projet de budget du Ministère de l'Équipement et du Logement.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS VOTES pour 1971.	CREDITS PREVUS POUR 1972			DIFFERENCE entre 1972 et 1971.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
TITRE III. — Moyens des services.					
Première partie. — Personnel, rémunération d'activité	1.098.219.177	1.147.315.596	+ 12.580.110	1.159.895.706	+ 61.676.529
Deuxième partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations.....	11.000	11.000	»	11.000	»
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	154.110.914	158.869.876	+ 590.142	159.460.018	+ 5.349.104
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services.....	105.819.862	94.034.014	+ 11.426.000	105.460.014	— 359.848
Cinquième partie. — Travaux d'entretien.....	644.576.995	656.786.435	+ 61.120.000	717.906.435	+ 73.329.440
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement	97.778.496	110.225.896	+ 12.195.707	122.421.603	+ 24.643.107
Septième partie. — Dépenses diverses.....	44.927.087	44.006.550	+ 14.739.000	58.745.550	+ 13.818.463
	2.145.443.531	2.211.249.367	+ 112.650.959	2.323.900.326	+ 178.456.795
TITRE IV. — Interventions publiques.					
Troisième partie. — Action éducative et culturelle	800.000	800.000	»	800.000	»
Quatrième partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.....	90.628.664	91.504.664	+ 10.401.000	101.905.664	+ 11.277.000
Cinquième partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national....	15.195.000	15.195.000	— 6.039.000	9.156.000	— 6.039.000
Sixième partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité	843.965	843.965	— 302.035	541.930	— 302.035
	107.467.629	108.343.629	+ 4.059.965	112.403.594	+ 4.935.965
Totaux pour les dépenses ordinaires....	2.252.911.160	2.319.592.996	+ 116.710.924	2.436.303.920	+ 183.392.760

Dépenses en capital.

NUMÉROS des chapitres.	NATURE DES DÉPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		DIFFÉRENCES entre 1971 et 1972.	CRÉDITS DE PAIEMENT		DIFFÉRENCES entre 1971 et 1972.
		Votées pour 1971.	Prévues pour 1972.		Votés pour 1971.	Prévus pour 1972.	
(En francs.)							
TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.							
3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.							
53-10	Etudes générales. — Infrastructure des transports	3.200.000	8.000.000	+ 4.800.000	2.875.000	6.000.000	+ 3.125.000
53-11	Opérations routières relatives aux grands ensembles	18.000.000	»	— 18.000.000	8.000.000	14.000.000	+ 6.000.000
53-20	Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations	10.800.000	11.000.000	+ 200.000	10.000.000	11.000.000	+ 1.000.000
53-21	Programme spécial de renforcement des chaussées	225.000.000	468.400.000	+ 243.400.000	225.000.000	418.400.000	+ 193.400.000
53-26	Participation aux dépenses du fond spécial d'investissement routier (autoroutes et routes en rase campagne) [1]	17.925.000	192.000.000	+ 174.075.000	17.925.000	192.000.000	+ 174.075.000
53-30	Voies navigables. — Equipement (1)	217.400.000	300.000.000	+ 82.600.000	200.000.000	255.500.000	+ 55.500.000
53-32	Sauvegarde des ressources et protection contre les eaux (1)	6.400.000	15.500.000	+ 9.100.000	6.000.000	9.700.000	+ 3.700.000
53-34	Ports de commerce. — Equipement	328.850.000	377.000.000	+ 48.150.000	246.000.000	300.500.000	+ 54.500.000
53-36	Ports de pêche et de plaisance. — Equipement	6.200.000	8.000.000	+ 1.800.000	12.000.000	6.300.000	— 5.700.000
53-38	Etablissements de signalisation maritime. — Equipement	17.850.000	35.550.000	+ 17.700.000	15.000.000	23.550.000	+ 8.550.000
	Totaux pour la 3^e partie	851.625.000	1.415.450.000	+ 563.825.000	742.800.000	1.236.950.000	+ 494.150.000
5^e partie. — Logement et urbanisme.							
55-01	Etudes d'aménagement foncier, d'urbanisme et de création de zones urbaines	58.472.000	78.240.000	+ 19.768.000	50.000.000	66.650.000	+ 16.650.000
55-20	Participation aux dépenses d'investissement rendues nécessaires par la meilleure utilisation des terrains délaissés par les administrations publiques	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.
55-41	Etudes et actions en faveur du logement	8.090.000	9.000.000	+ 910.000	7.000.000	6.900.000	— 100.000
55-42	Opérations concertées pour la création de villes nouvelles	49.000.000	70.000.000	+ 21.000.000	30.000.000	39.200.000	+ 9.200.000
55-43	Acquisitions de terrains pour l'aménagement urbain	121.400.000	125.000.000	+ 3.600.000	23.000.000	154.900.000	+ 131.900.000
55-44	Etudes. — Bâtiment et travaux publics (1)	500.000	1.070.000	+ 570.000	350.000	1.000.000	+ 650.000
55-45	Recherches en matière d'habitat (plan construction)	3.500.000	13.100.000	+ 9.600.000	2.800.000	9.000.000	+ 6.200.000
55-90	Etudes économiques générales	250.000	1.490.000	+ 1.240.000	200.000	1.100.000	+ 900.000
	Totaux pour la 5^e partie	241.212.000	297.900.000	+ 56.688.000	113.350.000	278.750.000	+ 165.400.000

Dépenses en capital (suite).

NUMÉROS des chapitres.	NATURE DES DÉPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		DIFFÉRENCES entre 1971 et 1972.	CRÉDITS DE PAIEMENT		DIFFÉRENCE entre 1971 et 1972.
		Votées pour 1971.	Prévues pour 1972.		Votés pour 1971.	Prévus pour 1972.	
				(En francs.)			
	<i>7^e partie. — Equipements administratifs et divers.</i>						
57-20	Opérations concertées d'aménagement et de construction d'intérêt public conduites par l'Etat	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.
57-50	Institut géographique national. — Equipement ..	Mémoire.	»	»	Mémoire.	»	»
57-91	Equipement immobilier des services de l'équipement et du logement	38.065.000	42.000.000	+ 3.935.000	23.000.000	35.000.000	+ 12.000.000
57-93	Instituts de recherche. — Equipement	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour la 7 ^e partie	38.065.000	42.000.000	+ 3.935.000	23.000.000	35.000.000	+ 12.000.000
	<i>8^e partie. — Investissements hors de la métropole.</i>						
58-30	Equipement des établissements de signalisation maritime outre-mer	»	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour le titre V	1.130.902.000	1.755.350.000	+ 624.448.000	879.150.000	1.550.700.000	+ 671.550.000
	TITRE VI. — Subventions d'investissement accordés par l'Etat.						
	<i>3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.</i>						
63-40 (nouveau)	Recherche en matière de transport. — Subvention d'équipement.....	(2) 2.650.000	9.860.000	+ 7.310.000	(2) 2.495.000	7.500.000	+ 5.005.000
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers..	(3) 28.000.000	50.700.000	+ 22.700.000	(3) 38.630.000	43.000.000	+ 4.370.000
63-91	Participation à l'augmentation de capital du bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer	Mémoire.	»	»	Mémoire.	»	»
63-92 (nouveau)	Subventions d'équipement à des organismes divers	»	2.200.000	+ 2.200.000	»	1.500.000	+ 1.500.000
	Totaux pour la 3 ^e partie.....	30.650.000	62.760.000	+ 32.110.000	41.125.000	52.000.000	+ 10.875.000
	<i>4^e partie. — Entreprises industrielles et commerciales.</i>						
64-10	Encouragement à la décentralisation industrielle et commerciale.....	23.870.000	»	— 23.870.000	Mémoire.	20.000.000	+ 20.000.000

Dépenses en capital (suite).

NUMÉROS des chapitres.	NATURE DES DÉPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		DIFFÉRENCES entre 1971 et 1972.	CRÉDITS DE PAIEMENT		DIFFÉRENCES entre 1971 et 1972.
		Votées pour 1971.	Prévues pour 1972.		Votés pour 1971.	Prévus pour 1971.	
(En francs.)							
5^e partie. — Logement et urbanisme.							
65-00	Contribution de l'Etat aux dépenses de construction de logements destinés à des fonctionnaires.	17.945.000	17.900.000	— 45.000	38.000.000	20.000.000	— 18.000.000
65-10	Primes à la construction.....	1.639.400.000	1.598.500.000	— 40.900.000	811.000.000	910.000.000	+ 99.000.000
65-20	Equipement du centre scientifique et technique du bâtiment.....	1.500.000	4.200.000	+ 2.700.000	1.000.000	3.250.000	+ 2.250.000
65-21	Subvention à l'institut de recherches d'urbanisme.	Mémoire.	»	»	Mémoire.	»	»
65-30	Aide à la suppression des cités insalubres.....	72.500.000	125.800.000	+ 53.300.000	45.000.000	95.000.000	+ 50.000.000
65-40	Aménagement des lotissements défectueux.....	6.650.000	7.000.000	+ 350.000	4.900.000	5.500.000	+ 600.000
65-41	Aides aux opérations d'aménagement concerté..	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.	Mémoire.
65-42	Subventions pour une meilleure utilisation des îlots d'habitation.....	90.000.000	107.300.000	+ 17.300.000	66.000.000	88.050.000	+ 22.050.000
65-44	Subventions pour la création et l'aménagement de parcs et jardins publics.....	13.275.000	16.800.000	+ 3.525.000	6.500.000	8.000.000	+ 1.500.000
65-50	Subvention pour le financement des habitations à loyer modéré destinées à la location.....	2.400.300.000	2.560.650.000	+ 160.350.000	2.308.300.000	2.524.600.000	+ 216.300.000
	Totaux pour la 5^e partie.....	4.241.570.000	4.438.150.000	+ 196.580.000	3.280.700.000	3.654.400.000	+ 373.700.000
7^e partie. — Equipements administratifs et divers.							
67-50	Institut géographique national. — Subvention d'équipement	5.390.000	5.200.000	— 190.000	6.000.000	4.000.000	— 2.000.000
	Totaux pour le titre VI.....	4.301.480.000	4.506.110.000	+ 204.630.000	3.327.825.000	3.730.400.000	+ 402.575.000
	Totaux pour les titres V et VI.....	5.432.382.000	6.261.460.000	+ 829.078.000	4.206.975.000	5.281.100.000	+ 1.074.125.000
TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.							
70-10	Versement à la caisse autonome de la reconstruction	27.600.000	19.300.000	— 8.300.000	65.000.000	60.000.000	— 5.000.000
70-20	Emission de titres en règlement d'indemnités de dommages de guerre.....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour le titre VII.....	27.600.000	19.300.000	— 8.300.000	65.000.000	60.000.000	— 5.000.000
	Totaux pour les dépenses en capital....	5.459.982.000	6.280.760.000	+ 820.778.000	4.271.975.000	5.341.100.000	+ 1.069.125.000

(1) Libellé modifié.

(2) Crédits transférés de l'ancien article 10 du chapitre 63-90.

(3) Non compris les crédits ouverts à l'ancien article 10 et transférés au chapitre 63-40 (nouveau).

CHAPITRE I^{er}

LES SERVICES GENERAUX DU MINISTERE

I. — Les dépenses ordinaires.

Dans le cadre des services votés sont prévues différentes augmentations de crédits qui, pour l'essentiel, traduisent l'incidence en année pleine, d'une part, des majorations intervenues en 1971 en matière de rémunération des agents de la fonction publique et de prestations sociales, d'autre part, d'un certain nombre de mesures à caractère catégoriel prises en cours d'année.

Quant aux mesures nouvelles, elles concernent l'Administration centrale et les Services extérieurs.

A. — L'ADMINISTRATION CENTRALE

Les principales mesures nouvelles, outre divers transferts réalisés au sein du budget de l'Equipement, portent :

— sur la création, en application du décret n° 71-138 du 18 février 1971, du grade de secrétaire administratif en chef dans le corps des secrétaires administratifs de l'Administration centrale du Ministère de l'Equipement ;

— sur une augmentation nouvelle des moyens en personnel et en matériel, d'une part, des organes d'informatique du Ministère, d'autre part, du service chargé des travaux statistiques. L'ensemble représente une dépense supplémentaire de 6,3 millions de francs contre 3 millions en 1971 ;

— sur un ajustement aux besoins réels d'un certain nombre de dotations concernant notamment les dépenses d'entretien courant, la mise en place du plan de construction, la formation du personnel et la rémunération des contrats d'études et de recherches que l'Etat passe notamment avec le Centre scientifique et technique du bâtiment.

B. — LES SERVICES EXTÉRIEURS

Le total des mesures nouvelles concernant les services extérieurs de l'Équipement est important et atteint 25,4 millions de francs, contre 17,7 en 1971.

Parmi les principales mesures, il y a lieu de signaler :

— la poursuite du reclassement indiciaire par transformation d'emplois du corps des techniciens des travaux publics de l'État. Une dernière tranche de 258 emplois sont créés. Cette mesure doit permettre d'achever en 1972 la transformation et le reclassement de ce corps dont l'évolution des tâches qui lui sont confiées justifie par ailleurs un aménagement du taux de prime de rendement et de service ;

— la poursuite de la « permanisation », entreprise en 1967, des emplois d'ouvrier des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées. Il est proposé la création de 200 nouveaux emplois pour 1972.

En outre, la rémunération des ouvriers permanents des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées — liée à l'évolution des salaires minima du secteur « Bâtiment et travaux publics » de la région parisienne — nécessite une majoration de 9,7 millions de francs du crédit inscrit au chapitre 31-15 pour faire face à l'incidence en 1972 des augmentations de salaires intervenues ou à intervenir en 1971 et des augmentations prévisibles en 1972 :

— une majoration de 6,9 millions de francs pour faire face aux frais de fonctionnement des services extérieurs de l'Équipement ;

— dans le domaine de l'enseignement et de la recherche, une majoration des crédits de fonctionnement de l'École nationale des Ponts et Chaussées (1,5 million de francs), de l'École des ingénieurs des travaux publics de l'État (896.000 F), du laboratoire central des Ponts et Chaussées (1,4 million de francs) ;

— le développement de l'informatique dans la gestion des services extérieurs, qui bénéficie d'une dotation supplémentaire de 2,4 millions de francs destinés à accorder une avance de démarrage au centre de calcul de Bordeaux et à renforcer les moyens des autres centres de province.

II. — Les dépenses en capital.

Trois chapitres des dépenses en capital du budget de l'Equipe-ment et du Logement doivent être rattachés aux services généraux de ce Ministère. Ce sont :

1° Les études générales concernant l'infrastructure des transports (chap. 53-10).

Ce chapitre est doté de 8 millions de francs en autorisations de programme et de 6 millions de francs en crédits de paiement, dont 3.786.000 F au titre des opérations nouvelles.

Cette augmentation substantielle des autorisations de programme, de l'ordre de 150 %, et des crédits de paiement de 107 % bénéficie essentiellement à la recherche scientifique et technique qui reçoit environ 40 % des autorisations de programme et plus de la moitié des crédits de paiement proposés en mesures nouvelles.

L'ensemble de ces dotations se répartit de la façon suivante :

	1972	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement (mesures nouvelles).
	(En francs.)	
Routes et autoroutes. — Etudes et recherche. — Recherche scientifique et technique.....	1.000.000	800.000
Voies navigables et ports fluviaux. — Etudes et recherche	1.800.000	200.000
Ports maritimes. — Etudes et recherche.....	(2) 2.700.000	(1) 991.000
Signalisation maritime. — Etudes et recherche...	1.000.000	560.000
Recherche scientifique et technique.....	700.000	195.000
Laboratoires centraux de recherche. — Recherche scientifique et technique.....	1.300.000	1.040.000
	8.000.000	3.786.000

(1) Dont 800.000 F pour la recherche scientifique et technique.

(2) Dont 1 million de francs pour la recherche scientifique et technique.

2° *Etudes économiques générales* (chap. 55-90).

En 1971 la dotation du chapitre en autorisations de programme était de 250.000 F. Cette dotation était affectée, pour la plus grande part, à des études visant à la rationalisation des choix budgétaires, et plus spécialement à l'analyse globale des actions de la puissance publique en matière de résorption et de prévention de l'habitat insalubre. (Cette analyse vise à mettre au point des méthodes de planification et de programmation tant au niveau des administrations centrales qu'au niveau des collectivités locales.)

L'autre partie de la dotation était réservée à l'information économique et à la mise en œuvre du tableau de bord du Ministère de l'Équipement et du Logement.

En 1972, la dotation prévue s'élève à 1.490.000 F d'autorisations de programme. Elle est donc en augmentation de 1.240.000 F sur celle de 1971.

Cette dotation doit permettre la réalisation de trois programmes d'action :

- *Système d'information pour la gestion et tableau de bord* 100.000 F
Poursuite de l'action entreprise en 1971.
- *Eclairage des choix aux différents niveaux* 390.000 F

Ce programme entrepris dès 1971 doit se développer en 1972 dans les domaines suivants :

- suivi de la réalisation du VI^e Plan dans les secteurs relevant de la Commission des villes, de la Commission de l'habitat, et de la Commission des transports ;
- étude du coût de l'urbanisation ;
- étude R. C. B. — Transports urbains ;
- études logement (notamment habitat insalubre).

A noter que ce programme ne sera financé que partiellement sur le chapitre 55-90.

- *Développement de l'informatique* 1.000.000 F

Dans le cadre de la politique de développement de l'informatique au Ministère de l'Équipement et du Logement, le démarrage du Centre de calcul de Bordeaux constitue un élément essentiel.

Sur la dotation prévue au chapitre 55-90, 850.000 F sont destinés à financer les études d'adaptation des programmes de ce centre. Le reste de la dotation sera délégué aux autres centres de calcul interrégionaux pour des études de même objet.

3° *Equipement immobilier des services de l'Equipement et du Logement* (chap. 57-91).

Sont prévus en autorisations de programme 42 millions de francs et 35 millions de francs en crédits de paiement.

Ces dotations sont en augmentation par rapport au budget de 1971 où les autorisations de programme étaient de 38,1 millions de francs et les crédits de paiement de 23 millions.

Le détail des opérations envisagées en 1972 est donné dans le tableau ci-après :

	1972
	Autorisations de programme.
	(En francs.)
Administration centrale et services techniques centraux. Logement des services.....	10.000.000
Services extérieurs. Logement des services :	
— acquisitions de terrains et constructions immobilières.....	18.000.000
— réévaluations et rajustements.....	10.000.000
Laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées.....	2.000.000
Services de recherche.....	(2) 2.000.000
	(1) 42.000.000

(1) Dont 2 millions de francs pour la recherche scientifique et technique.
 (2) Recherche scientifique et technique.

4° *Recherche en matière de transport. Subvention d'équipement* (chap. 63-40).

Ce chapitre rassemble un certain nombre de subventions, mais une seule dotation est à rattacher aux services généraux du Ministère : la subvention à l'Institut de recherche des transports (3 millions de francs en autorisations de programme contre 2.650.000 F en 1971). Cette subvention était précédemment inscrite au chapitre 63-90, qui retrace les subventions d'équipement pour travaux divers.

Les autres articles de ce chapitre seront étudiés dans la suite du présent rapport.

CHAPITRE II

LES VOIES NAVIGABLES

A. — Le trafic.

Le trafic des voies navigables françaises connaît, à l'heure actuelle, une progression certaine, comme en témoigne le tableau ci-après :

A N N E E S	EN MILLIONS de tonnes.	EN MILLIONS de tonnes-kilomètre.
1967	97,6	12.960
1968	101,7	13.250
1969	110,2	14.600
1970	110,0	14.183
1971 (prévisions)	110,0	14.180
1972	»	»

Lors de l'examen du budget pour 1971, il avait été prévu un taux de progression de l'ordre de 6 % du trafic de 1969 à 1970, mais cette progression a été freinée en raison :

— des effets cumulés du gel, des crues et des arrêts systématiques (chômage) pour l'entretien des voies navigables, qui ont conduit à des interruptions de navigation d'une durée moyenne de soixante et un jours, soit 35 % de plus qu'en 1969 et 55 % de plus qu'en 1968 ;

— du taux de progression de l'industrie du bâtiment et des travaux publics qui a été plus faible que prévu en 1970 ; la chute du trafic fluvial des matériaux de construction est relativement sensible ;

— des circonstances peu favorables de la campagne céréalière ; la chute du trafic fluvial est sensible en trafic intérieur et à l'exportation ;

— de la décroissance annuelle du trafic de charbon qui s'est accélérée ;

— de la réglementation des tarifs appliqués aux transports intérieurs sur les voies françaises ; la conjoncture du marché international des frets ayant conduit à des hausses importantes de la rémunération des trafics franchissant la frontière, la proportion de la cale française qui s'est portée sur ces trafics a fortement progressé.

Actuellement, le trafic semble analogue à celui enregistré au cours des cinq premiers mois de 1970, et bien qu'une modification de cette tendance à la stagnation ne soit pas impossible au cours des derniers mois de l'année 1971, on peut admettre que le trafic de l'exercice sera identique à celui de 1970.

Pour 1972, il y a lieu de penser que le trafic de la voie d'eau reprendra un taux de croissance significatif, de l'ordre de 5 % environ.

Le tableau ci-après donne le volume du trafic observé en 1970 sur les grandes voies navigables françaises.

VOIES NAVIGABLES	LONGUEURS fréquentées (kilomètres).	TONNES KILOMETRIQUES (en millions).		
		1969	1970	VARIATIONS en pourcentage.
<i>Moselle :</i>				
De Frouard à la frontière	117	296	325	9,8
<i>Canal du Nord :</i>				
De Pont-L'Evêque à Arleux	95	453	454	0,2
<i>Seine :</i>				
De Méry-sur-Seine à la mer	>	>	5.439	>
<i>Rhône :</i>				
De Lyon à la mer	284	239	254	6,2

B. — L'exploitation réglementée des voies navigables.

Rappelons que ces crédits sont destinés à financer, d'une part, la partie des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée qui n'est pas couverte par le produit des taxes de visa et d'explo-

tation, d'autre part, la reconversion de la traction sur berges sur un certain nombre de voies ; cette activité est, en effet, appelée à disparaître progressivement, mais cette reconversion nécessite le versement de subventions.

Le tableau ci-après donne la décomposition des crédits ouverts en 1971 et prévus pour 1972 au titre de l'exploitation réglementée des voies navigables.

	1971	1972
	(En francs.)	
1. Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée	12.770.000	13.881.000
Produits des visas d'affrètement et des taxes d'exploitation	— 4.725.000	— 4.725.000
Part des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée non couverte par les taxes.	8.045.000	9.156.000
2. Reconversion de la traction sur berges.....	7.150.000	»
Total des crédits du chapitre.....	15.195.000	9.156.000

On peut noter la disparition, en 1972, de la participation de l'Etat aux charges de reconversion de la traction sur berges ; cette reconversion a été menée à bien avant la fin de 1971, selon le plan établi.

C. — Les dépenses d'entretien.

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien s'élèvent à 83,7 millions de francs, en augmentation de 2,1 millions de francs sur l'année précédente, soit 2,5 % comme en 1971 par rapport à 1970.

Or, en 1970, l'augmentation de la dotation par rapport à l'année précédente n'avait été que de 2 %. Ainsi, durant trois années consécutives, la majoration des crédits affectés à l'entretien des voies navigables sera très inférieure à l'augmentation du coût des travaux. Le volume des opérations s'en trouve donc amoindri dans une proportion inquiétante, et ce, alors qu'on constate une progression régulière du trafic. Depuis plusieurs années, votre commission signale l'insuffisance des travaux d'entretien réalisés sur notre réseau de navigation intérieure, eu égard à l'état de vétusté dans

lequel se trouvent bon nombre de nos canaux, et demande chaque fois avec insistance à ce que cette situation soit réexaminée. Or, il n'en est rien. La poursuite de ces errements risque fort d'entraîner, à moyen terme, les plus fâcheuses conséquences. Le défaut d'entretien, en se prolongeant, provoquera des dégradations profondes qui nécessiteront des dépenses très importantes de remise en état, tout en occasionnant des arrêts durables de navigation. Il s'agit donc d'une politique d'économie à courte vue qui sera génératrice de dépenses dans l'avenir et qui, dans le présent, cause un préjudice certain à notre potentiel économique, à l'heure même où elle se trouve confrontée au sein du Marché commun avec l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas qui, eux, font de grands efforts pour assurer l'entretien de leur réseau de voies navigables.

D. — L'équipement.

Les autorisations de programme prévues au chapitre 53-30 concernant l'équipement des voies navigables s'élèvent pour 1972 à 300 millions de francs, en augmentation de 83 millions de francs sur celles de 1971, soit 38 %.

Les crédits de paiement se montent à 255,5 millions de francs en augmentation de 55,5 millions de francs par rapport au précédent budget, soit 27,7 %.

Le programme suivi par le Gouvernement en matière d'équipement consiste à concentrer dans un premier temps l'ensemble des moyens budgétaires de l'Etat dans :

— l'aménagement — par la création de liaisons à grand gabarit — des vallées qui desservent nos trois plus grands ports maritimes ;

— la poursuite de l'aménagement de la Moselle et du Rhin ;

— la modernisation et la restauration des autres principales voies du réseau.

Ce choix devrait permettre une meilleure desserte des zones de forte concentration industrielle et urbaine et de l'hinterland des principaux ports maritimes.

En revanche, les voies de petit gabarit, dont le trafic commercial est très faible, ne bénéficieraient plus de dotations importantes du budget de l'Etat et seraient concédées à des organismes locaux, qui les aménageraient pour le tourisme, les loisirs et la pêche.

Dans ces conditions, les objectifs du VI^e Plan pourraient être atteints. Le budget de 1972 prévoit un programme d'opérations qui traduirait les options fondamentales du Plan :

Bassin du Nord :

Poursuite de la mise à grand gabarit de l'antenne Bauvin-Port de Lille et de l'aménagement de l'Escaut à l'aval de Denain.

Bassin de la Seine :

Poursuite de la mise à grand gabarit de l'Oise.

Adaptation progressive des caractéristiques de la Seine à l'évolution du trafic.

Bassin du Rhône et de la Saône :

Participation aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône (70 millions de francs).

Poursuite de la mise à grand gabarit de la Saône entre Lyon et Auxonne.

Bassin de la Moselle :

Poursuite de la canalisation de la Moselle à l'amont de Frouard.

Autres voies (30 millions de francs environ) :

Opérations diverses de restauration et de modernisation limitée des voies à petit gabarit.

Dans l'immédiat, l'état probable d'avancement des principales opérations d'aménagement des voies navigables à la fin de 1971 peut s'analyser comme suit, par bassin :

1° *Bassin du Nord.*

Sur le canal Dunkerque-Denain, aura été engagée en 1971 une nouvelle tranche de calibrage de la voie, par approfondissement, ainsi que la mise en place de garages à bateaux et d'installations de régulation. L'ensemble représente une dépense de 7 millions de francs. Une dernière tranche de travaux devra être ultérieurement réalisée.

La mise à grand gabarit de l'antenne Bauvin-Lille se poursuit activement. La valeur des travaux lancés en 1971 est de 34,8 millions (acquisitions de terrains, travaux en bief, construction du pont S.N.C.F. du Don).

Sur l'Escaut aura été engagée une nouvelle tranche de l'aménagement du bief de Trith concernant les ouvrages d'art. La dépense concernant cette infrastructure aura été de 4,7 millions de francs en 1971.

2° Bassin de Seine.

Sur la Seine à l'aval de Paris, aura été financé l'achèvement de la construction de l'écluse d'Andrézy et de la mise au mouillage de 4 mètres de la rivière à l'aval de Gennevilliers. La dépense correspondante est de 21,15 millions de francs.

De même, sur le canal de Tancarville, aura été lancée une nouvelle tranche d'élargissement et d'approfondissement de la voie (3,95 millions de francs).

Une troisième tranche de travaux destinés à la mise à grand gabarit de l'Oise doit permettre d'achever la construction de l'écluse de l'Isle-Adam, de réaliser l'écluse de Boran et d'amorcer l'aménagement du chenal par approfondissement et rescindement des berges (17,25 millions de francs).

Sur la Seine, à l'amont de Paris, doit être achevée la mise à grand gabarit de la section Corbeil-Montereau et lancé l'aménagement de la Petite Seine, par construction de l'écluse de Marolles (18,2 millions de francs).

3° Bassin de la Moselle.

Les travaux de canalisation de la section Metz-Frouard sont en voie d'achèvement, y compris les accès au port de Nancy-Frouard.

La canalisation de la section Frouard-Toul de cette voie se poursuit en 1971 par la réalisation d'aménagements en bief (10 millions de francs).

4° Bassin du Rhône et de la Saône.

Le budget des voies navigables a tout d'abord apporté une participation de 60 millions de francs au financement des travaux menés par la Compagnie nationale du Rhône pour l'aménagement du Rhône. Cette participation a été portée à 70 millions de francs par suite d'un transfert de 10 millions de francs provenant du F.I.A.T.

Sur la Saône, il est prévu de lancer en 1971 la construction de l'écluse d'Ecuelles et du barrage de Pagny sur la section Verdun-Auxonne. Les acquisitions de terrains préalables à la poursuite des travaux seront menées activement, de même que la démolition d'anciens ponts de Lyon qui ont été reconstruits dans le cadre de l'aménagement d'ensemble de la voie. La dépense totale sera de 26 millions de francs environ.

En ce qui concerne les dessertes immédiates de Marseille-Fos, aura été financé l'achèvement des travaux d'aménagement du canal d'Arles au nouveau port du golfe de Fos (4,5 millions de francs).

5° *Autres voies.*

On doit signaler l'engagement, sur le canal latéral à la Garonne, d'une seconde tranche de travaux d'allongement des écluses, pour une somme de 10 millions de francs, ainsi que d'une seconde tranche de la réalisation d'un ouvrage expérimental de franchissement de chute (pente d'eau) à Montech, la dépense correspondante s'élevant à 10 millions de francs.

CHAPITRE III

LES ROUTES

Avant d'aborder l'examen des crédits proprement consacrés aux routes, signalons deux dotations qui intéressent la circulation routière et qui consacrent respectivement les permis de conduire et la prévention routière.

1° Les permis de conduire.

Le chapitre 36-21, dont la dotation (49,5 millions de francs) est destinée à pourvoir aux remboursements des frais engagés par l'organisme chargé des examens du permis de conduire, bénéficie de la plus forte augmentation relative de crédits : + 54,7 %, soit 17,4 millions de francs. Cette majoration substantielle est justifiée pour partie par la mise en application du nouveau statut du service national des examens du permis de conduire (décret n° 71-313 du 21 avril 1971) et par le développement de l'action de formation des inspecteurs et des conducteurs.

2° La prévention routière.

Le chapitre 36-23 « Subvention à un organisme chargé de la prévention des accidents de la route » concerne la subvention à l'« Organisme national de sécurité routière » (O. N. S. E. R.) qui a été créé le 3 février 1961 sous forme d'association de la loi de 1901.

La subvention prévue pour 1972 (2.350.000 F) ne fait l'objet d'aucune mesure nouvelle malgré l'importance croissante de la mission confiée à cet organisme.

Observons cependant qu'au chapitre 63-40, l'O. N. S. E. R. bénéficie d'une autorisation de programme de 1 million de francs.

Les routes et la circulation routière.

Pour la commodité de leur examen, nous grouperons les crédits consacrés aux routes et à la circulation routière sous deux rubriques :

- les crédits d'entretien ;
- les dépenses en capital et le Fonds routier.

I. — LES CRÉDITS D'ENTRETIEN DES ROUTES

Ces crédits sont répartis en trois chapitres : un chapitre général concernant l'ensemble des routes nationales et deux chapitres particuliers intéressant la ville de Paris, la voirie de l'ancien département de la Seine.

Le montant total des dépenses d'entretien s'élève à 584,2 millions de francs contre 530,4 millions de francs en 1971, soit une augmentation de 10,2 % d'une année sur l'autre.

	1971	1972	DIFFERENCE	
			En millions de francs.	En pourcentage.
Chap. 35-21. — Entretien et réparation du réseau routier.....	516,8	570	+ 53,2	+ 10,3
Chap. 36-22. — Routes. — Participation forfaitaire de l'Etat aux dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine.	6,4	6,1	— 0,3	— 4,6
Chap. 44-21. — Routes. — Subvention pour l'entretien des chaussées de Paris.....	7,2	8,1	+ 0,9	+ 12,1
Total des dépenses ordinaires	530,4	584,2	53,8	10,1 %

L'essentiel des crédits supplémentaires demandés au titre des dépenses d'entretien (53,2 millions de francs) est affecté au chapitre 35-21 *pour l'entretien et la réparation du réseau routier national*. L'accroissement des dépenses est justifié par :

— les opérations de conservation du patrimoine (entretien complet préventif sur les routes renforcées et autoroutes non concédées) ;

— la mise en place d'un service d'hiver de qualité (acquisition du matériel de salage et de déneigement et construction d'abris à sel et de garages) ;

— le développement des actions de circulation (délestage, itinéraires *bis*, déviations obligatoires).

II. — LES DÉPENSES EN CAPITAL ET LE FONDS ROUTIER

Depuis que le recours au régime de la concession a été pratiqué en matière de construction d'autoroutes, une partie des investissements routiers ne ressort plus du budget de l'Équipement. Nous consacrerons donc une section spéciale aux concessions d'autoroutes, examinant seulement dans le cadre de la présente section les investissements sur fonds publics.

L'ensemble des crédits destinés à l'équipement routier s'élèvent en 1972 à 3.374 millions de francs contre 2.642 millions de francs pour le budget précédent, soit une augmentation de 27,7 %. Pour 1972, les autorisations de programme sont d'un montant total de 3.937 millions de francs contre 3.132 millions de francs en 1971.

Une faible partie de ces crédits est inscrite au budget de l'Équipement : 674,6 millions de francs contre 290,9 millions de francs en 1971 ; l'essentiel des crédits intéressant le réseau routier figure au Fonds spécial d'investissement routier à hauteur de 2.700 millions de francs contre 2.352 millions pour l'année précédente.

Mais d'autres crédits intéressant le réseau routier sont disséminés dans les budgets d'autres départements ministériels ou des charges communes.

	MESURES NOUVELLES	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En millions de francs.)	
Agriculture :		
Chap. 61-72, art. 10. — Voirie rurale.....	10,7	2
Intérieur :		
Chap. 63-50. — Subvention d'équipement pour la voirie départementale et communale..	61,2	39
Charges communes :		
Chap. 65-00. — Equipement de base des grands ensembles.....	72,5	48

En outre, il y a lieu de rappeler que le F. I. A. T. peut intervenir dans des opérations intéressant l'équipement routier.

L'augmentation substantielle des crédits de paiement en 1972 par rapport à ceux votés en 1971 (+ 27,7 %) sera rendue possible essentiellement grâce à la majoration des ressources propres du Fonds routier, qui non seulement bénéficiera des effets parafiscaux de l'accroissement constant de la consommation des produits pétroliers, mais aussi obtiendra des ressources supplémentaires grâce au relèvement d'un point du taux du prélèvement. L'article 8 du présent projet de loi de finances prévoit, en effet, de porter de 18 % à 19 % le taux de ce prélèvement.

Il faut observer cependant que les crédits de paiement inscrits au budget de l'Équipement passent de 291 millions de francs à 675 millions de francs, soit une progression de plus de 130 %.

Mais tous les secteurs du réseau routier ne bénéficient pas également de cette augmentation des crédits. Trois types d'opérations ont été privilégiés : le réseau national de rase campagne, les renforcements coordonnés, enfin la voirie en milieu urbain.

Le réseau national de rase campagne.

Les dotations accordées en 1971, première année du VI^e Plan, avaient été jugées insuffisantes pour permettre de faire face aux besoins considérables qui se manifestaient en ce domaine. En 1972, un relèvement substantiel de la dotation s'imposait.

Effectivement les autorisations de programme inscrites au chapitre 1-5^o du Fonds routier progressent de 60 % et les crédits de paiement de plus de 40 %. Il n'est pas tenu compte des crédits d'un montant modeste, de l'ordre de 10 millions de francs — mais non individualisés — inscrits au chapitre 53-26 du budget de l'Équipement qui retrace la participation de l'Équipement au Fonds routier, tant pour les autoroutes que les routes en rase campagne.

Le tableau ci-après indique la répartition des ressources du Fonds spécial et des crédits inscrits au budget de l'Équipement par catégories d'opération intéressant l'ensemble du réseau routier.

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1971	1972	1971	1972
	(En millions de francs.)			
I. — Opérations à caractère national.				
Autoroutes de liaison :				
Fonds routier (chap. I, art. 4).....	299,4	218	409,3	167,4
Equipement (chap. 53-26).....	17,9	192	117,9	192
Réseau national de rase campagne :				
Fonds routier (chap. I, art. 5).....	680	1.090	583	824,5
Equipement (1)	>	>	>	>
II. — Opérations à caractère local.				
Voirie en milieu urbain :				
Fonds routier (chap. I, art. 6).....	1.386,1	1.476	1.004,5	1.315,7
Fonds routier (chap. III).....	180	196	110,5	157
Equipement (chap. 53-11).....	18	>	8	14
Equipement (chap. 55-42).....	49	70	30	39,2
Voirie départementale et communale :				
Fonds routier (chap. II).....	60	66	53	55
Fonds routier (chap. IV).....	64,9	69,6	64	59,5
III. — Opérations spécifiques.				
Reconstruction et grosses réparations :				
Fonds routier (chap. I, art. 3).....	15,3	16,2	16,5	15
Equipement (chap. 53-20).....	10,8	11	10	11
Renforcements coordonnés :				
Fonds routier (chap. I, art. 8).....	75	>	45	30
Equipement (chap. 53-21).....	225	468,4	225	418,4
IV. — Divers.				
Fonds routier (chap. V).....	>	>	14,5	15,5
Fonds routier (chap. VI).....	51,7	65,4	51,5	60,4
	3.133,1	3.938,1	2.742,9	3.374,6

(1) Crédits communs à ceux destinés aux autoroutes de liaison.

Les renforcements coordonnés.

Bien qu'il ne soit pas fait mention, dans le rapport général sur les objectifs et les actions prioritaires du VI^e Plan, des « renforcements coordonnés » dans les secteurs programmés, ce document prévoit néanmoins que des opérations de cette nature seront réalisées « sur une part importante des voies inscrites au schéma directeur des routes nationales ».

Pour 1972, il est proposé de consacrer à ce type de travaux au total 468 millions de francs en autorisations de programme contre 300 millions de francs en 1971 et 448 millions de francs en crédits de paiement contre 270 millions de francs l'année précédente. Il est envisagé de répartir ces crédits sur les itinéraires suivants, qui représentent environ 1.300 kilomètres :

- Limoges—Brive (R. N. 20) ;
- Cernay—Strasbourg (R. N. 83) ;
- Laon—Saint-Quentin (R. N. 44) ;
- Arras—Calais (R. N. 43-37) ;
- Reims—Charleville (R. N. 51) ;
- La Capelle—Charleville (R. N. 39) ;
- Troyes—Sommeville (R. N. 77) ;
- Bordeaux—Toulouse—Montpellier (R. N. 113) ;
- Orléans—Tours (R. N. 152) ;
- Tours—Châtellerauld (R. N. 10) ;
- Paris—Chartres—Le Mans (R. N. 10-23).

La voirie en milieu urbain.

Sur un total de 1.742 millions de francs d'autorisations de programme, soit une augmentation de près de 7 % par rapport à 1971, l'essentiel de ces crédits 1.476 millions de francs sont inscrits au Fonds routier. Les crédits de paiement s'élèvent à 1.525 millions de francs contre 1.153 millions de francs en 1971, soit une augmentation de plus de 32 % (1).

Ainsi il est permis de constater que les crédits publics sont affectés en priorité à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier traditionnel, en confiant, à travers le régime de la concession, aux ressources financières privées le soin de développer le réseau autoroutier de liaison.

(1) La répartition des crédits prévus pour la voirie urbaine est donnée en annexe.

Réseau autoroutier.

La réalisation du réseau autoroutier est confiée pour l'essentiel à des sociétés d'économie mixte et au secteur privé.

Pour 1972, le programme autoroutier bénéficiera d'un montant global d'autorisations de programme de l'ordre de 1.600 millions de francs, soit une augmentation de 300 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Le budget de l'Etat mettra environ 400 millions de francs à la disposition de ce programme : 218 millions de francs proviendront du Fonds routier, le solde étant inscrit au chapitre 53-26 du budget de l'Equipement. Les emprunts lancés par la Caisse des autoroutes et les sociétés privées devraient fournir respectivement 680 et 520 millions de francs.

Ces crédits devraient permettre en 1972 le lancement des opérations suivantes :

— par les sociétés d'économie mixte :

B 7. — Contournement de Vienne	6	kilomètres.
A 8. — Brignoles—Aix	47	—
A 9. — Nîmes-Est—Nîmes-Ouest	10	—
— Montpellier—Mèze	27	—
A 13. — Pont-l'Evêque—Beuzeville	20	—
A 37. — Dijon—Beaune	33	—
B 41. — Annemasse—Bonneville	24	—
A 8. — Contournement de Nice.....	10	—
B 52. — Aubagne—Toulon	43	—

Eventuellement : contournement de Metz ; Strasbourg—Freyding.

— par le secteur privé :

A 10. — Orléans—Tours	111	kilomètres.
A 43. — Bourgoin—Chambéry	53	—
A 63. — Bayonne—Espagne	14	—

— par l'Etat :

A 62. — La Grave—Saint-André-de-Cubzac.....	9	kilomètres.
---	---	-------------

Par ailleurs, on prévoit au budget l'inscription des acquisitions foncières pour les déviations d'Orthez, Capvern, Thiers et Perpignan.

Le programme de lancement des autoroutes de dégagement pour 1972 n'est pas encore définitivement arrêté. Les crédits inscrits au titre de la voirie urbaine étant en sensible accroissement, ce programme devrait pouvoir atteindre un niveau de réalisation en 1972 assez important.

CHAPITRE IV

LA SIGNALISATION MARITIME

Les crédits afférents aux dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime s'élèvent, pour 1972, à 20,6 millions de francs, en augmentation de 2,5 millions, soit une progression près de 14 % sur l'exercice précédent, contre 9 % l'année antérieure.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement (chapitre 53-38), les autorisations de programme s'élèvent à 35.550.000 F contre 17.850.000 F. Ce doublement doit permettre la réalisation des opérations suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
<i>Dépenses d'investissements en Métropole.</i>	
a) Revalorisation des opérations en cours.....	750.000
b) Poursuite des opérations en cours :	
Réparations des dégâts causés par la mer et les intempéries.	4.000.000
Réparation et renouvellement du matériel.....	5.500.000
c) Opérations réellement nouvelles :	
Restauration et amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage.....	1.250.000
Construction des ateliers et magasins de l'agence de Nantes du S. T. P. B.....	1.000.000
Adaptation à l'évolution du trafic des feux et des phares d'atterrissage et de jalonnement.....	3.000.000
Destruction des épaves.....	Mémoire.
Balisage des routes du Pas-de-Calais (construction de deux bouées-phares et construction d'un stock de sécurité des autres bouées)	6.000.000
Développement et modernisation des dispositifs d'aides radio- électriques	3.000.000
Opérations diverses	750.000
Total.....	25.250.000

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
<i>Dépenses d'investissements pour les D. O. M.</i>	
a) Revalorisation des opérations en cours.....	207.000
b) Poursuite des opérations en cours :	
Restauration et renouvellement du matériel au S. T. P. B...	1.175.000
Restauration et amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage.....	365.000
Réparations des dégâts causés par la mer et les intempéries.	460.000
Restauration et renouvellement du matériel.....	110.000
c) Opérations réellement nouvelles :	
Adaptation à l'évolution du trafic des feux et des phares d'atterrissage et de jalonnement.....	325.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage flottant....	435.000
Restauration et amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage.....	150.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage fixe et flottant	350.000
Opérations diverses	123.000
Contribution du ministère de l'équipement et du logement à la réalisation de la station « Omega » de la Réunion...	2.300.000
Total.....	6.000.000
<i>Dépenses d'investissement pour les T. O. M.</i>	
a) Revalorisation des opérations en cours.....	183.000
b) Poursuite des opérations en cours :	
Restauration et renouvellement du matériel au S. T. P. B...	1.010.000
Restauration et amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage.....	365.000
Réparations des dégâts causés par la mer et les intempéries.	440.000
Restauration et renouvellement du matériel.....	90.000
c) Opérations réellement nouvelles :	
Adaptation à l'évolution du trafic des feux et des phares d'atterrissage et de jalonnement.....	255.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage flottant....	435.000
Opérations diverses.....	122.000
Restauration et amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage.....	50.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage fixe et flot- tant	350.000
Total.....	3.300.000

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
<i>Dépenses d'investissements pour les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération.</i>	
a) Revalorisation des opérations en cours.....	32.000
b) Poursuite des opérations en cours :	
Restauration et renouvellement du matériel au S. T. P. B...	108.000
Restauration et amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage.....	Mémoire
Réparations des dégâts causés par la mer et les intem- péries	55.000
Restauration et renouvellement du matériel.....	55.000
c) Opérations réellement nouvelles :	
Adaptation à l'évolution du trafic des feux et des phares d'atterrissage et de jalonnement.....	72.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage flottant....	108.000
Réparation du bateau-baliseur « Paul-Leferme » (Cameroun).	460.000
Restauration et amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage.....	37.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage fixe et flot- tant	37.000
Opérations diverses.....	36.000
Total	1.000.000
Total général.....	35.550.000

Les crédits de paiement s'élèvent à 23.550.000 F, soit une augmentation de 57 % par rapport à ceux votés lors du précédent budget.

CHAPITRE V

SAUVEGARDE DES RESSOURCES ET PROTECTION CONTRE LES EAUX

Deux chapitres du budget de l'Équipement sont relatifs aux problèmes de l'eau.

CHAPITRE 53-32. — *Sauvegarde des ressources et protection contre les eaux.*

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 15,5 millions de francs, en augmentation de 9,1 millions de francs sur 1971.

Elles concernent diverses opérations :

Art. 10. — Problèmes de l'eau. Etudes et recherches. Poursuite d'études dans le cadre de la politique générale de l'eau.	3.000.000
Art. 20. — Sauvegarde des ressources en eau..... Mise en place d'un réseau automatique d'observation hydrolatique (y compris pollution) dans le bassin de la Garonne (1 ^{re} tranche). Travaux divers.	1.400.000
Art. 30. — Protection contre les eaux des rivières.. Poursuite des travaux d'aménagement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche. Poursuite des travaux de consolidation des levées de la Loire. Travaux d'amélioration de l'écoulement sur les rivières domaniales.	7.100.000
Art. 40. — Protection contre les eaux de la mer....	Mémoire.
Art. 50. — Nettoyage du littoral	4.000.000
Total	15.500.000

Les crédits de paiement sont de 9,7 millions de francs, soit une augmentation de l'ordre de plus de 60 % par rapport au budget de 1970.

CHAPITRE 63-90. — *Subventions d'équipement versées
par l'Etat pour travaux divers.*

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant total de 33,2 millions de francs, destinées à subventionner différents travaux de défense contre les eaux.

La répartition de ces autorisations de programme est la suivante :

— travaux de défense contre les eaux des rivières : 10,5 millions de francs ;

— travaux de défense contre la mer : 4,7 millions de francs ;

— subventions pour la construction de barrages : 18 millions de francs, dont 17,5 millions de francs pour le barrage de la Marne.

CHAPITRE VI

L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

Deux chapitres du budget de l'Équipement concernent l'Institut géographique national.

— le chapitre 36-50 relatif à la subvention de fonctionnement qui s'élève pour 1972 à 57.537.839 F, en augmentation d'environ 9 % par rapport au précédent budget ;

— le chapitre 67-50 qui a trait à la subvention d'équipement, et dont le montant est en autorisations de programme de 5.200.000 F contre 5.390.000 F l'année précédente et en crédits de paiement de 4.000.000 F contre 6.000.000 F en 1971.

L'augmentation des crédits de fonctionnement est destinée à tenir compte des revalorisations de salaires et des prestations annexes en cours d'année, et à accroître les moyens dont dispose l'Institut.

En revanche, la subvention d'équipement a été réduite de 3,5 % en autorisations de programme et d'un tiers en crédits de paiement.

En effet, la réduction de la subvention d'équipement se traduit, en 1972, en autorisations de programmes, par un crédit de 4.200.000 F contre 4.690.000 F en 1971, et, en crédits de paiement, par une somme de 3.060.000 F contre 5.440.000 F en 1971 (recherche exclue).

Mais les dépenses de l'Institut, en 1971, étaient particulièrement élevées, en raison de l'acquisition d'un avion « Mystère 20 » destiné à la photographie aérienne.

Le coût de cet appareil (7 millions de francs) avait été financé à concurrence de 3.720.000 F par la subvention et pour le reste par l'autofinancement (amortissements et prélèvements sur fonds de roulement).

Un investissement aussi exceptionnel ne se reproduira pas en 1972.

La totalité de la subvention pourra donc être consacrée essentiellement à l'équipement courant de l'Institut, c'est-à-dire à l'achat de matériels aéronautiques, de géodésie, topographie, photogrammétrie et d'imprimerie, à l'acquisition de véhicules automobiles et aux réparations immobilières, et pour le surplus à la recherche scientifique et technique (cf. le budget révisé de l'I. G. N. pour 1971, en annexe).

*
* *

Depuis sa transformation en établissement public à caractère administratif, l'Institut géographique national a engagé des actions pour mettre progressivement en place des structures mieux adaptées aux objectifs qui lui sont assignés.

C'est ainsi que, pour aboutir à une organisation plus rationnelle grâce à une meilleure utilisation du personnel la décision a été prise en 1970 de créer un corps d'ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat, par fusion du corps des ingénieurs des travaux géographiques de l'Etat et du corps des artistes cartographes. Les transformations d'emplois nécessaires ont été effectuées au titre du budget de 1971 et *le projet de statut particulier est actuellement en cours de mise au point.*

Le décret n° 70-869 du 23 septembre 1970 a fixé le classement indiciaire du nouveau corps par référence à celui de l'ancien corps des ingénieurs des travaux géographiques de l'Etat.

Une note jointe en annexe donne le programme des activités de l'Institut géographique national en 1971 et les perspectives pour 1972.

AUDITION DE M. CHALANDON MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

Votre Commission des Finances a entendu, le 16 novembre 1971, M. Chalandon, Ministre de l'Équipement et du Logement.

En premier lieu, le ministre a apporté des précisions sur certains aspects de la politique poursuivie par son département, avant de répondre aux questions particulières posées par certains commissaires. Ensuite, il a exposé l'économie du projet de transfert de la gestion de 55.000 kilomètres de routes nationales aux départements.

Le Ministre de l'Équipement prévoit notamment que, d'ici 1977, la France disposera de 4.000 kilomètres d'autoroutes dont 2.500 kilomètres seront mis en service d'ici là. En 1972, environ 1.790 millions de francs seront consacrés à la construction des autoroutes, dont 400 millions proviendront du budget. L'essentiel du financement sera assuré par des ressources externes. Grâce au régime des concessions, il a été lancé en 1971 la construction de 250 kilomètres d'autoroutes ; l'ouverture des travaux pour 400 nouveaux kilomètres est prévue pour 1972.

Abordant ensuite les problèmes posés par l'entretien et l'amélioration du réseau de rase campagne, le Ministre a déclaré que celui-ci avait été trop longtemps négligé. Pour 1972, les autorisations de programme devraient être portées à 1.111 millions de francs contre 753 millions de francs pour le budget précédent. Cette dotation devrait permettre l'amélioration du réseau : mise à quatre voies de certaines sections de routes de grande communication, développement des sections de route élargies pour faciliter les dépassements, suppression de 470 points noirs.

Le Ministre a fait part à votre commission de son optimisme dans la réalisation des objectifs du VI^e Plan en matière de voirie urbaine. Evoquant plus particulièrement le problème de la répartition des crédits de voirie urbaine entre Paris et la Province, le Ministre a précisé que les crédits inscrits au budget de son département étaient affectés en parts sensiblement égales à Paris et à la Province. Les crédits de même nature inscrits au budget du Ministère de l'Intérieur seraient vraisemblablement réservés pour une part plus importante qu'actuellement à la voirie urbaine des

agglomérations de province dès l'achèvement du boulevard périphérique, c'est-à-dire à compter du budget de 1973. Cependant il a fait observer qu'un effort particulier avait été fait pour les villes moyennes dont la part de crédits passait de 13 à 17 % dans l'enveloppe de son ministère. Le Ministre a conclu sur ce point en faisant part à votre commission de ses craintes de voir les conditions de circulation dans la région parisienne se détériorer dans les prochaines années, malgré les sommes importantes qui sont consacrées à son amélioration.

Evoquant ensuite les problèmes relatifs à l'exploitation de l'ensemble de notre réseau routier, le Ministre a précisé que l'affectation des crédits dans les différents secteurs était liée au trafic observé, donc pour des actions dont les effets sont directs sur l'amélioration du service rendu. Dans cette perspective, le Ministère de l'Équipement entend poursuivre sa politique de mise « hors gel » des grands itinéraires : 300 kilomètres en 1969, 500 kilomètres en 1970, 1.000 kilomètres en 1971, 1.400 kilomètres en 1972. En outre, les services de l'Équipement vont développer leurs moyens, notamment en informatique, pour assurer une meilleure diffusion du trafic sur l'ensemble du réseau, en particulier au moment des « pointes » estivales, puis hebdomadaires et quotidiennes.

M. Chalandon a ensuite répondu à un certain nombre de questions qui lui ont été posées par divers commissaires.

M. de Montalembert a demandé dans quels délais serait achevée l'autoroute de Basse-Normandie. Le Ministre a indiqué qu'un problème de financement risquait de différer la date d'achèvement des travaux. Pour trouver les 250 millions qui sont encore nécessaires, il est envisagé notamment d'accroître les ressources actuelles en établissant le péage à Orgeval.

M. Kistler a attiré l'attention du Ministre sur les problèmes posés par le franchissement du col de Saverne et l'urgence de la réalisation d'une liaison autoroutière Paris—Metz—Strasbourg. Le Ministre a répondu que la liaison Paris—Reims entrerait en service en 1976. Les travaux envisagés pour éviter le franchissement du col de Saverne entraîneraient des dépenses fantastiques ; aussi est-il préférable de concentrer le maximum de nos moyens sur la construction de l'autoroute.

Le Ministre a précisé, à la demande de M. Monory, que l'autoroute Paris—Tours serait mise en service avec trois mois d'avance jusqu'à Chartres, soit en octobre 1972, et jusqu'à Tours fin 1973.

M. Bonnefous a fait observer à M. Chalandon que le boulevard périphérique était déjà insuffisant pour supporter le trafic susceptible de l'emprunter actuellement. Dans ces conditions il lui paraît opportun d'entreprendre d'urgence certains travaux pour faciliter la circulation, notamment dans l'Ouest de la Région parisienne, par l'ouverture de la voie sur les berges de la Seine au débouché du pont de Sèvres. Le Ministre a reconnu la nécessité d'améliorer les conditions de circulation à l'Ouest de la capitale. Dès à présent, des travaux sont engagés à la porte de Saint-Cloud et, l'année prochaine, doit être entrepris le doublement du tunnel de Saint-Cloud.

Votre rapporteur général a demandé si l'itinéraire de l'auto-route A 10 était définitivement arrêté entre Poitiers et Bordeaux. M. Chalandon a indiqué que la R. N. 10 serait mise peu à peu à quatre voies. Dans ces conditions, l'autoroute A 10 pourrait suivre un itinéraire qui desservirait d'autres villes et passer par Niort et Saintes. Ce projet ne pourrait être inscrit que dans le VII^e Plan. La liaison Rochefort—La Rochelle serait mise bientôt à quatre voies. Enfin, il a précisé que rien ne justifie actuellement la mise à trois voies de la déviation d'Angoulême, mais, dès que le trafic rendra nécessaire cet élargissement, il sera possible de réexaminer le problème avec le concours des collectivités locales. En outre, le Ministre a tenu à rappeler que l'axe Centre-Europe-Atlantique est prioritaire et que 600 millions de francs étaient prévus pour la réalisation de ce projet par l'Etat et les collectivités locales (1).

Ensuite, votre commission a attiré l'attention de M. Chalandon sur les dispositions de l'article 56 du projet de loi de finances pour 1972, et qui visent à transférer aux départements la gestion de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires. Votre rapporteur général a fait observer que le succès d'un tel projet était lié aux ressources financières qui seraient garanties aux collectivités pour l'entretien de ces routes, qui devraient être préalablement remises en état par l'Etat.

M. Chalandon a tenu à souligner qu'une bonne politique routière supposait une répartition rationnelle de toutes les ressources consacrées par l'Etat et les collectivités locales au réseau routier.

Jusqu'à maintenant, une conception rurale de la politique routière avait prévalu. Or, un pays qui s'industrialise a besoin d'un

(1) Des informations complémentaires relatives à ces différents problèmes font l'objet de notes jointes en annexe au présent rapport. (Réseau routier et autoroutier, annexe IV.)

réseau de routes adapté à ses ambitions. Le schéma directeur des grandes liaisons routières a privilégié 27.500 kilomètres de routes sur lesquels l'Etat doit concentrer l'ensemble des moyens dont il dispose. Les départements devront procéder à leurs propres arbitrages et décider quelles routes seront considérées comme prioritaires au niveau local parmi les actuelles routes départementales et les routes nationales transférées.

Le Ministre a ajouté que, si cette mesure n'était pas adoptée, l'état d'entretien du réseau des routes nationales secondaires continuerait à se dégrader ; l'Etat devant concentrer ses crédits sur les routes retenues au schéma directeur. En outre, il estime que sur le plan de la gestion il n'est pas souhaitable de procéder à des transferts partiels de sections de routes nationales. Enfin, il ne juge pas possible, du fait des contingences budgétaires précédemment exposées, de procéder à la remise en état préalable des routes nationales susceptibles d'être transférées.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de l'Equipement pour 1972.

ANNEXES

ANNEXE N° 1

SECTIONS D'AUTOROUTES MISES EN SERVICE EN 1971

Autoroutes de liaison :

Par les sociétés d'économie mixte :

A 32. — Metz—Freyning	44 kilomètres.
D 6. — Poligny—Dordives	5 —
A 9. — Béziers—Narbonne	33 —
Total	82 kilomètres.

Par l'Etat :

A 63. — Déviation de Saint-Jean-de-Luz.....	8 kilomètres.
A 2. — Saulbain—Belgique	14 —
A 25. — Nieppe—Meteren	14 —
Total	36 kilomètres.

Autoroutes de dégagement :

A 10. — Déviation de Tours (section Sud).....	4 kilomètres.
A 35. — Rocade Ouest de Strasbourg.....	3 —
A 2. — Rocade Sud de Valenciennes.....	22 —
A 6. — Limenest—Ecully	7 —
A 31. — Rocade Ouest de Metz.....	9 —
A 51. — Cabriès—Aix	12 —
Total	57 kilomètres.

ANNEXE N° 2

PREVISION DE MISE EN SERVICE DE SECTIONS D'AUTOROUTES POUR 1972 ET LES ANNEES ULTERIEURES

Année 1972.

Autoroutes de liaison :

A 8. — Le Luc—Puget-sur-Argens (S. E. M.).....	32	kilomètres.
A 9. — Fournes—Nîmes-Est (S. E. M.).....	20	—
A 10. — La Folie-Bessin—Ponthévrard (privé).....	25	—
A 11. — Ponthévrard—Chartres-Est (privé).....	30	—
A 25. — Méteren—Bergues (Etat).....	28	—

Autoroutes de dégagement :

A 1. — Tourcoing—Belgique	6	kilomètres.
B 3. — Rosny—Bondy	2	—
A 6. — Tunnel de Fourvières à Lyon.....	4	—
B 6. — Chevilly-Larue—Wissous	4	—
A 10. — Palaiseau—La Folie-Bessin.....	7	—
F 18. — Sèvres—Meudon	3	—
A 31. — Belleville—Atton	9	—
A 31. — Atton—Metz	22	—
A 32. — Merlebach—Morsbach	6	—
A 34. — Pénétrante Nord de Strasbourg.....	5	—
A 55. — Viaduc de Caronte et accès.....	3	—
A 65. — Rocade Ouest de Toulouse (section Nord).....	3	—
A 87. — Champlan—Palaiseau	3	—

Année 1973.

Autoroutes de liaison :

A 2. — Combles—Hordain (S. E. M.).....	42	kilomètres.
A 8. — Coudoux—Aix (S. E. M.).....	18	—
A 8. — Le Luc—Brignoles (S. E. M.).....	26	—
A 9. — Orange—Fournes (S. E. M.).....	26	—
A 10. — Ponthévrard—Orléans (privé).....	71	—
A 13. — Les Essarts—Bourneville (S. E. M.).....	33	—
A 13. — Caen—Troarn (S. E. M.).....	10	—
A 27. — Aseq—Tournai (Etat).....	10	—
A 43. — Bron—Bourgoin (privé).....	35	—

Autoroutes de dégagement :

A 1. — Wasquehal—Tourcoing	4 kilomètres.
A 10. — Déviation de Tours (secteur Nord).....	2 —
C 11. — Pénétrante Est de Nantes.....	5 —
A 13. — Auteuil—Saint-Cloud	4 —
F 18. — Meudon—Petit-Clamart	5 —
A 25. — Périphérique Sud de Lille.....	4 —
A 36. — Belfort—Montbéliard	13 —

Années ultérieures.

En plus des opérations engagées en 1972, il est prévu pour les années ultérieures à 1973 les mises en service des autoroutes suivantes :

- A 4. — Paris—Reims—Metz.
- A 8. — Contournement de Nice.
- A 13. — Rouen—Caen.
- A 15. — Paris—Pontoise.
- A 48. — Bourgoin—Grenoble.
- A 41. — Grenoble—Chambéry—Annecy.
- A 9. — Mèze—Béziers.
- B 9. — Narbonne—Espagne.
- A 61. — Bordeaux—Toulouse—Narbonne.
- A 10. — Tours—Poitiers.
- A 11. — Chartres—Le Mans.
- B 52. — Aubagne—Toulon.
- A 55. — Marseille—Fos.
- A 34. — Strasbourg—Freyming.
- A 36. — Mulhouse—Beaune.

ANNEXE N° 3

PROGRAMMES REGIONAUX ROUTIERS OU AUTOROUTIERS RETENUS AU VI° PLAN

Nord.

- Autoroute A 2 : Combles—Hordain.
- Calais—Dunkerque : déviation de la R. N. 40 pour contourner le port futur.
- Lille—Valenciennes : voie express intégrable.

Lorraine.

- Autoroute A 4 : Paris—Metz (section R. N. 3—Sainte-Marie-aux-Chênes—Metz).
- Contournement autoroutier de Metz (R. D.).
- A 31 : achèvement de Nancy—Metz.
- Aménagement de l'axe Longwy—Remiremont.
- Aménagement de la R. N. 4 : Nancy—Saint-Dizier.

Franche-Comté.

- Autoroute A 36 : Allemagne—Mulhouse—Belfort—Montbéliard—Besançon.

Bourgogne.

- Achèvement de la liaison Dijon—Pouilly.
- Autoroute A 37 : Dijon—Beaune.

Rhône-Alpes.

- Autoroutes alpines : Lyon—Chambéry, Bourgoin—Grenoble, Grenoble—Chambéry—Annecy.
- Autoroute blanche : Genève—Le Fayet.
- A 42 : première chaussée de Lyon à Montluel.
- Tunnel du Fréjus.

Sud-Est.

- Autoroute A 8 : Cudoux—Aix—Brignoles—Puget-sur-Argens.
- Autoroute A 8 : contournement de Nice (une chaussée).
- Autoroute B 52 : Aubagne—Toulon.
- Autoroute A 55 : Les Pennes—Martigues.
- Autoroute Ouest étang de Berre : Fos—Salon.

- Aménagement à quatre voies Arles—Fos.
- Autoroute A 9 : lacunes d'Orange à Narbonne.
- Autoroute B 9 : Narbonne—Espagne.
- Autoroute A 61 : Narbonne—Toulouse.

Sud-Ouest.

- Autoroute A 61 : Toulouse—Mautauban et La Prade-Langon.
- Autoroute A 62 : La Grave—Saint-André-de-Cubzac.
- Autoroute A 63 : Bordeaux—Mios—Le Muret.
- Autoroute A 63 : Bayonne—Espagne.
- Aménagement de la R. N. 10.
- Aménagement de l'axe Toulouse—Bayonne.

Auvergne.

- Déviation autoroutière de Thiers.

Bretagne.

Plan routier breton : axe Nord—axe Sud—axe central et maillage (coût 1.000 millions de francs).

ANNEXE N° 4

OPERATIONS INTERESSANT LES LIAISONS POITIERS—ANGOULEME—BORDEAUX ET LA REGION DE POITOU-CHARENTES

I. — Itinéraire de l'autoroute A 10 entre Poitiers et Bordeaux.

Plusieurs tracés sont actuellement à l'étude pour la liaison Poitiers—Bordeaux ; ils peuvent se grouper en trois familles :

- ceux qui sont parallèles à la R. N. 10 actuelle ;
- ceux qui, s'écartant de la R. N. 10 actuelle, desservent Saintes et traversent la Gironde à Bordeaux ;
- ceux qui, s'écartant de la R. N. 10 actuelle et desservant Saintes, traversent la Gironde en aval de Bordeaux.

Aucun choix n'est encore fait. Il est en effet apparu que la liaison ne serait pas à engager avant le VII^e Plan, et que la décision pouvait n'être prise qu'en 1974. Ce délai est mis à profit pour mieux étudier ce problème complexe.

En attendant, le programme des opérations du VI^e Plan pour l'ensemble des liaisons en cause, donné ci-dessous, permettra d'améliorer très sensiblement les conditions de circulation, tout en préservant l'avenir, car il est compatible avec chacune des trois solutions possibles, sans double emploi.

Les études en cause portent d'ailleurs, bien sûr, non seulement sur le choix du tracé de la liaison Poitiers—Bordeaux, mais également sur la nature des travaux à faire sur les deux autres liaisons. Il convient de signaler, dès maintenant, que la liaison La Rochelle—Rochefort sera portée à 2×2 voies au VI^e Plan et que des travaux importants seront engagés dès 1972.

En ce qui concerne le coût du pont sur la Gironde dans la troisième solution, il est prématuré d'avancer un chiffre. La prise en considération de cette solution est en effet très récente et les études techniques viennent de commencer.

Poitou-Charentes. — Opérations programmées au VI^e Plan intéressant les liaisons Poitiers—Bordeaux.

ROUTE	DESIGNATION	COUT
	1. — Charente.	
N. 10	Déviations à 3 voies de Ruffec.....	15
	Déviations à 3 voies de Mansle.....	8,5
	Créneaux à 2 × 2 voies près de Mansle.....	5
	Créneaux à 2 × 2 voies au Sud de Barbezieux.....	5
	Déviations à 2 voies d'Angoulême.....	34
	Echangeurs d'accès à la déviation d'Angoulême.....	3,5

ROUTE	DESIGNATION	COUT
<i>2. — Charente-Maritime.</i>		
N. 137	Créneaux à 2 × 2 voies entre Saintes et Pons.....	5
N. 10	Déviation de Chevanceaux.....	8
	Créneaux à 2 × 2 voies au Sud de Mortlieu	2
<i>3. — Deux-Sèvres.</i>		
N. 11	Elargissement de 2 voies à 2 × 2 voies entre Saint-Maixent et Niort.....	15,6
	Déviation à 3 voies de Frontenay-Rohan-Rohan.....	5,9
	Déviation à 3 et 4 voies de Mauzé-sur-le-Mignon.....	1,4
<i>4. — Vienne.</i>		
N. 10	Elargissement à 2 × 2 voies entre R. N. 11 et Vivonne.	5
	Créneaux à 2 × 2 voies au Sud de Vivonne.....	6
	Déviation à 2 voies à l'Ouest de Couhé-Vérac.....	10
	Déviation à 3 voies de Chaunay.....	3,5

II. — Déviation d'Angoulême.

La mise en service de la déviation d'Angoulême, déjà engagée pour un montant de 34 millions de francs, est prévue pour juin 1973. Les décisions techniques s'y rapportant lui ont toujours attribué une largeur de deux voies justifiée par le niveau relativement faible de trafic qu'elle recevra : 4.500 véhicules/jour en 1975, très inférieur au seuil moyen de passage à trois voies qui est environ 8.000 véhicules/jour. On peut s'étonner de ce faible niveau de trafic, comparé notamment à la circulation sur le reste de la route nationale 10, qui se situera aux alentours de 10.000 véhicules/jour ; il tient à ce que beaucoup d'usagers partent de, ou s'arrêtent à Angoulême, ville importante de l'itinéraire, et n'emprunteront donc pas la déviation qui n'intéresse que la circulation de transit.

Une demande locale pressante s'est manifestée pour que cette déviation soit immédiatement réalisée à trois voies ; son examen est à l'étude ; elle nécessitera, pour être acceptée, que les collectivités locales prennent à leur charge une partie notable du supplément du coût, qui s'élève à 3,5 millions de francs.

Il convient de noter cependant que les acquisitions foncières ont été faites en tenant compte d'un élargissement futur à 2 × 2 voies et qu'une voie supplémentaire pour les poids lourds, d'une longueur de 677 mètres, est prévue dans la rampe de Chalonne.

III. — Réalisation Centre-Europe-Atlantique.

L'axe Centre-Europe-Atlantique comporte un tronçon commun Limoges—Montluçon, qui se ramifie à chaque extrémité :

A partir de Limoges :

- d'une part jusqu'à Angoulême et de là vers Bordeaux d'un côté, La Rochelle par Saintes et Rochefort de l'autre ;
- d'autre part jusqu'à Nantes par Poitiers et Cholet.

A partir de Montluçon :

— d'une part jusqu'à Paray-le-Monial, et de là vers Chalon-sur-Saône par Montceau-les-Mines d'un côté, vers Mâcon de l'autre ;

— d'autre part jusqu'à Montrond par Clermont-Ferrand et de là vers Lyon par Saint-Chamond d'un côté, par l'Arbresle de l'autre.

Le programme des aménagements à y apporter au VI^e Plan a été établi sur les mêmes bases que pour le reste du réseau routier, si ce n'est que le taux de rentabilité admis a été plus faible, 10 % au lieu de 17 % pour le reste de la France, ce qui marque la volonté de favoriser le développement des liaisons transversales entre l'Est et l'Ouest, jusqu'à maintenant très difficiles.

Ce programme comporte, comme sur le reste du réseau, des déviations d'agglomérations, des sections de route nouvelles, et des aménagements sur place. Conçu selon la politique générale d'aménagements progressifs d'itinéraires en éliminant en priorité les points durs, il ne permet pas l'instauration de péages, qui n'est possible qu'avec de longues sections autoroutières sans accès des riverains, non rentables dans le cas présent en raison des faibles trafics en cause.

Son exécution fait l'objet d'une coopération étroite avec plusieurs départements, tels que l'Allier et la Saône-et-Loire où l'effort financier des collectivités locales permet d'accélérer certains aménagements qui, du seul point de vue national, eussent été réalisés plus tard.

Le montant des dépenses prévues au VI^e Plan sur l'ensemble des voies constituant la liaison Centre-Europe-Atlantique s'élève à 550 millions de francs environ.

ANNEXE N° 5

CREDITS DESTINES A LA VOIRIE URBAINE

Trois lignes budgétaires sont gérées par le Ministère de l'Équipement et du logement :

I. — *A partir de 1972, le chapitre 53-11 n'est plus doté en autorisations de programme.*

Les dépenses correspondant à l'aménagement des Z. O. H. (opérations nouvelles, zones opérationnelles d'habitat) seront en effet désormais imputées sur l'article 6 du F. S. I. R.

Les crédits de paiement, soit 14 millions de francs, seront utilisés pour les opérations en cours, engagées au titre des années antérieures, sans qu'il soit possible de préciser la part qui reviendra à chacune d'entre elles, part qui dépendra du déroulement des travaux en 1972. On peut toutefois préciser que la Région parisienne recevra environ 10 millions de francs et la province, le reste, soit 4 millions de francs.

II. — *Le F. S. I. R., chapitre I, article 6, est doté de 1.476 millions de francs en autorisations de programme, de 1.315,7 millions de francs en crédits de paiement, dont 574,9 millions de francs au titre des mesures nouvelles et 740,8 millions de francs au titre des services votés. Il constitue donc la majeure partie des crédits de voirie urbaine gérés par le Ministère de l'Équipement et du Logement.*

La répartition des autorisations de programme entre la Région parisienne et la province se fera à peu près exactement à égalité (51 % pour la province et 49 % pour la Région parisienne).

Le programme détaillé n'est pas totalement arrêté ; toutefois, les opérations les plus importantes, déterminées en fonction des autorisations de programme prévues pour les opérations nouvelles, concerneront essentiellement :

a) *En Région parisienne :*

Le prolongement de l'autoroute A 13 jusqu'au boulevard périphérique et l'aménagement du tunnel de Saint-Cloud, le débouché de l'autoroute A 10 vers Paris, le raccordement de la section concédée de l'autoroute A 4, l'autoroute B 3, (prolongement de l'antenne de Bagnolet en direction de Roissy aéroport), l'engagement de A 15 en Val-d'Oise, la poursuite de A 14 à Nanterre, l'aménagement progressif de A 86 (rocade de banlieue), auxquelles s'ajoutent les études et les acquisitions foncières diverses.

b) *En province :*

La rocade et boulevards périphériques de Lille, l'aménagement des autoroutes A 1 et A 2 dans le Nord, la rocade minière du Pas-de-Calais, la rocade Sud de Compiègne, la bretelle de Saran, la desserte Ouest de Rouen, rocade Nord de Caen, déviation de Vannes, rocade Sud de Rennes, desserte Nord de Nantes, sortie Ouest d'Angers, rocades de Bordeaux (R. G.), axe Nord-Sud de Bordeaux, rocade Ouest et pénétrantes Sud-Ouest et Sud-Est de Toulouse, voie du Rouillat à Reims, contournement Ouest de Metz, rocade Nord de Mulhouse, carrefour d'Herbet à Clermont-Ferrand, autoroute Nord et rocade Est de Saint-Etienne, tunnel sous Four-

vières, aménagement de la liaison Lyon-Bron, déviation de Gaillard-Etrembières, autoroute A 55 (partie de la liaison Marseille—Fos, Les Pennes—Martigues, Caronte et Arc-en-Vieux port), pénétrante Est de Marseille, rocade Sud d'Aix.

III. — Chapitre 55-42. — Les autorisations de programme prévues pour 1972 (70 millions de francs au titre du chapitre 55-42 (viabilité primaire des villes nouvelles) doivent permettre la poursuite des opérations retenues au programme finalisé « Villes nouvelles » pour le VI^e Plan.

En ce qui concerne la Région parisienne, le volume des autorisations de programme passe de 44 millions de francs en 1971 à 49 millions de francs en 1972, soit une augmentation de 11 %. Il permettra la réalisation d'un programme de travaux de 90 millions de francs, financé à concurrence de 55 % par l'Etat et de 45 % par le District de la Région parisienne dans les villes nouvelles d'Evry, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée et Melun-Sénart.

Les autorisations de programme consacrées aux villes nouvelles de province font l'objet d'un « quadruplement » et passent de 5 millions de francs en 1971 à 21 millions de francs en 1972. Elles traduisent le passage à la phase de réalisation des villes nouvelles de L'Isle-d'Abeau (Isère) et du Vaudreuil (Eure), ainsi que des urbanisations nouvelles sur les rives de l'étang de Berre (Bouches-du-Rhône).

Il faut ajouter que, contrairement aux villes nouvelles de la Région parisienne, les villes nouvelles de province bénéficient également d'autres crédits, soit 16 millions de francs d'autorisations de programme en provenance du F. S. I. R. pour la ville nouvelle de Lille - Est et 6,550 millions de francs en provenance du chapitre 63-50 du Ministère de l'Intérieur pour la même ville nouvelle de Lille-Est et les urbanisations nouvelles des rives de l'étang de Berre.

Les crédits de paiement prévus pour 1972 (40 millions de francs) sont destinés à concurrence des deux tiers aux travaux en cours au titre des années antérieures, un tiers environ étant par ailleurs nécessaire au règlement des dépenses d'études, d'acquisitions foncières et de premières tranches de travaux au titre des opérations nouvelles.

Quant aux crédits de paiement, ils concernent à la fois les opérations nouvelles et la poursuite des opérations déjà engagées au titre des années antérieures. Comme pour le chapitre 53-11, il n'est pas possible de préciser les dotations attachées à chaque opération particulière.

On peut toutefois penser que, comme en matière d'autorisations de programme, la moitié de la dotation sera utilisée dans la Région parisienne et que, pour le reste, l'essentiel se répartira par régions de programme de la façon suivante :

Nord	15 %
Lorraine	10 %
Provence—Côte d'Azur	8 %
Rhône—Alpes	7 %
Alsace	3 %
Aquitaine	1,5 %
Midi—Pyrénées	1,5 %

Signalons enfin que le F. S. I. R. chapitre III est géré par le Ministère de l'Intérieur.

ANNEXE N° 6

INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

Budget 1971 de l'I. G. N.

	BUDGET initial.	BUDGET révisé.	TOTAL
I. — Recettes.			
1. — Subvention du Ministère de l'Équipement :			
Chapitre 36-50	52.802.218	»	52.802.218
Chapitre 67-50	6.000.000	»	6.000.000
Total 1	58.802.218	»	58.802.218
2. — Recettes propres de l'établis- sement :			
Produit des travaux.....	39.000.000	+ 5.000.000	44.000.000
Ventes de cartes et de documents.	21.906.000	— 2.621.600	19.285.000
Autres recettes	4.992.000	»	4.992.000
Total 2	65.898.000	+ 2.379.000	68.277.000
3. — Relèvement sur le fonds de roulement	2.000.000	+ 1.007.360	3.007.360
Total des recettes.....	126.700.218	+ 3.386.360	130.086.578
II. — Crédits.			
1. — Personnel	80.145.791	+ 60.000	80.205.791
2. — Matériel et fonctionnement...	36.744.427	+ 2.449.000	39.193.427
3. — Immobilisations	9.810.000	+ 877.360	10.687.360
Total des crédits.....	126.700.218	+ 3.386.360	130.086.578

ANNEXE N° 7

ACTIVITES DE L'I. G. N. EN 1971 ET PERSPECTIVES 1972

I. — PRINCIPAUX TRAVAUX EXECUTES EN FRANCE EN 1971

Conformément au programme fixé par le Comité central des travaux géographiques en décembre 1970, les travaux suivants ont été réalisés ou sont en cours actuellement.

Géodésie-nivellement :

L'équipement géodésique a été étendu à 9.900 kilomètres carrés. Il reste à équiper environ 24.000 kilomètres carrés sur lesquels aucune topographie sérieuse à grande échelle ne peut être actuellement exécutée : le retard dans ce domaine est important. Il faut ajouter que le réseau ancien est à refaire complètement dans certaines régions où il ne répond plus aux normes exigées par l'aménagement du territoire.

En nivellement de précision (réfection des réseaux de deuxième et troisième ordre) 4.200 kilomètres ont été observés. On a exploité les observations de neuf marégraphes et de huit médimarèmes dont deux Outre-Mer.

De nombreux travaux spéciaux ont été réalisés pour le compte des services des Ministères de l'Équipement, des Armées et de l'Agriculture, du Commissariat à l'énergie atomique et des organismes rattachés à la Faculté des sciences d'Orsay, du Cadastre, d'établissements publics : S. N. C. F., R. A. T. P., E. D. F., C. N. E. S., des collectivités publiques et des sociétés privées.

Topographie :

L'équipement au sol de la couverture photographique au 1/30.000^e a porté sur 17.000 kilomètres carrés. Il reste encore à équiper environ 30.000 kilomètres carrés. Le levé proprement dit a concerné 12.600 kilomètres carrés et il reste à lever environ 95.000 kilomètres carrés. Le retard est considérable.

La vérification sur le terrain des minutes photogrammétriques de levé a porté sur 16.000 kilomètres carrés. Faute de crédits, les travaux de révision sont restés limités à 55 feuilles au 1/25.000^e.

De nombreux travaux ont été effectués aux échelles du 1/2.000^e, 1/5.000^e, 1/10.000^e pour le Ministère de l'Équipement, la S. N. C. F. et divers organismes.

Cartographie (1) :

L'I. G. N. publie en 1971, 253 feuilles au 1/25.000^e dont 157 nouvelles, 108 feuilles au 1/50.000^e dont 46 nouvelles et 62 mises à jour, ainsi que 35 feuilles aux échelles du 1/100.000^e, 1/250.000^e et 1/500.000^e.

Au 1^{er} janvier 1972, il restera à publier 938 feuilles au 1/25.000^e, sur un total de 4.210 et 257 feuilles au 1/50.000^e sur un total de 1.102 feuilles.

(1) En raison de son coût plus élevé, la réalisation d'une carte au 1/20.000^e au lieu du 1/25.000^e aurait pour effet de retarder considérablement l'achèvement de la couverture complète du territoire.

Le Conseil d'administration de l'I. G. N. s'est livré récemment à une enquête détaillée auprès des usagers pour aboutir à une définition de l'équipement géographique de base satisfaisante pour tous : une large majorité de ces derniers s'est prononcée en faveur du 1/25.000^e et les propositions du Conseil prises à l'unanimité en faveur de l'adoption de cette dernière échelle ont été approuvées par le Ministre de l'Équipement et du Logement.

Couverture photographique de la France, travaux photographiques et archivage :

Du 1^{er} septembre 1970 au 31 août 1971, le Service des activités aériennes a assuré la couverture photographique de 244.800 kilomètres carrés dont 98.200 kilomètres carrés au 1/30.000^e sur émulsion panchromatique et 67.100 kilomètres carrés au 1/15.000^e et 1/25.000^e sur émulsion infrarouge et couleurs.

Perspectives pour 1972 pour la France métropolitaine :

Elles s'établissent ainsi :

- géodésie et nivellement : 24 feuilles au 1/50.000^e, 12.800 kilomètres carrés ;
- équipement au sol de la couverture photographique : 32 feuilles au 1/50.000^e, 18.000 kilomètres carrés.
- le levé photogrammétrique de 29 feuilles au 1/50.000^e, 19.300 kilomètres carrés ;
- vérification sur le terrain de 29 feuilles au 1/50.000^e, 19.700 kilomètres carrés ;
- revision de 193 feuilles au 1/25.000^e et mise à jour partielle de 167 feuilles au 1/50.000^e.

II. — PRINCIPAUX TRAVAUX EXÉCUTÉS A L'ÉTRANGER EN 1971

Comme les années précédentes les travaux géographiques ont été exécutés Outre-Mer et à l'étranger, conformément aux accords et conventions passés avec le Ministre d'Etat, chargé des Départements et Territoires d'Outre-Mer, le Ministre des Affaires étrangères, les gouvernements des pays étrangers et les organismes qui travaillent au développement de ces pays.

Les principales interventions de l'Institut géographique national se sont situées :

- en *Nouvelle-Calédonie*, où il existe un plan décennal pour l'établissement de la géodésie (1969-1979) ;
- en *Afrique de l'Ouest, en Afrique centrale et à Madagascar* où la cartographie de base au 1/200.000^e, 1/100.000^e, 1/50.000^e a été poursuivie, en même temps que de nombreux travaux spéciaux étaient exécutés en vue d'études d'aménagement ;
- en *Algérie*, particulièrement pour l'achèvement de la carte au 1/200.000^e des régions sahariennes ;
- au *Maroc*, pour l'exécution d'un programme important de cartographie au 1/100.000^e et au 1/50.000^e.

Le Service des activités aériennes a apporté sa contribution à tous ces travaux et a en outre effectué des couvertures photographiques, des missions scientifiques et des prospections aéroportées dans de nombreux autres pays, Allemagne, Bornéo, Chili, Congo, Espagne, Grèce, Irlande, Malte, Maroc, Niger, Sicile, Sumatra.

Travaux envisagés à l'étranger au cours de l'année 1972.

ETAT	NATURE DES TRAVAUX
Algérie	Prise de vue (300.000 kilomètres carrés). Astronomie, nivellement, rattachement A. P. R. Restitution. Cartographie.
Cameroun	Prise de vue. Triangulation des localités. Rattachement A. P. R. et précomplètement. Levé direct. Restitution et publication de 8 feuilles au 1/50.000.
Congo	Prise de vue.
Côte-d'Ivoire	Stéréopréparation, complètement. Aérocheminement, restitution de 1 feuille au 1/200.000. Mosaïques photo. Rédaction de 4 feuilles au 1/50.000.
Dahomey	Prise de vue. Stéréopréparation. Restitution.
Gabon	Prise de vue.
Haute-Volta	Prise de vue. Stéréopréparation. Aérotriangulation et restitution.
Madagascar	Prise de vue. A. P. R. Laser. Géodésie. Complément de 9 feuilles au 1/50.000 et au 1/100.000.
Niger	Prise de vue. Stéréopréparation. Restitution.
R. C. A.	Prise de vue. Restitution.
Sénégal	Prise de vue. Géodésie. Stéréopréparation, complètement. Mosaïques photo.
Togo	Prise de vue.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 56.

Classement de certaines routes nationales dans la voirie départementale.

Texte proposé initialement par le Gouvernement.

A compter du 1^{er} janvier 1972, les sections de routes nationales figurant dans le document annexe « Etat des sections de routes nationales susceptibles d'être classées dans la voirie départementale » et qui sont situées sur le territoire d'un même département peuvent, après accord du conseil général, être classées *globalement* dans la voirie départementale par arrêté interministériel.

Ce classement donne lieu au versement par l'Etat aux départements intéressés d'une subvention annuelle déterminée, dans les conditions fixées par décret, en fonction notamment des caractéristiques du réseau transféré et de la situation financière des départements.

Cette subvention annuelle sera calculée par référence à la dotation de 300 millions de francs, prévue par la présente loi pour l'ensemble des dépenses s'appliquant aux routes mentionnées à l'alinéa 1^{er}.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale.

Conforme.

Conforme.

La subvention est fixée, pour 1972, à 300 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires. Pour les années suivantes, cette subvention ne sera pas inférieure au montant visé ci-dessus et pourra être révisée dans le cadre de la loi de finances.

Texte proposé par votre commission.

A compter du 1^{er} janvier 1972, ...

...être classées en tout ou partie dans la voirie départementale par arrêté interministériel.

Conforme.

Conforme.

Commentaires. — La mesure qui est proposée a pour objet de confier la gestion de 55.000 kilomètres de routes nationales sur un total de 82.000 kilomètres aux départements. Le Gouvernement estime que s'il était fait masse des moyens affectés par les départements à leurs voiries et de ceux affectés par l'Etat à ces routes nationales secondaires, les départements pourraient arbitrer plus rationnellement entre les besoins des diverses sections de ce nouveau

réseau départemental. Il lui semble qu'il pourrait être ainsi procédé à une répartition plus judicieuse — donc plus économique — des crédits disponibles au profit des liaisons et des sections routières les plus utiles pour le département, qu'elles fassent partie de l'actuel réseau départemental ou de l'actuel réseau national secondaire.

Une subvention de l'ordre de 5.400 F par kilomètre transféré serait mise chaque année à la disposition des départements. Le Gouvernement estime que cette subvention est supérieure de 70 % à la somme totale que l'Etat consacre actuellement en investissement et en entretien à chaque kilomètre de route nationale secondaire.

Pour le présent budget, une subvention globale de 300 millions de francs est proposée par le Gouvernement dans l'hypothèse d'un transfert total des 55.000 kilomètres de routes visées par le présent projet.

L'Assemblée Nationale a adopté en première lecture un amendement présenté par M. Ruais par lequel il est précisé que pour les années ultérieures la subvention accordée par l'Etat aux départements ne saurait être inférieure à celle accordée en 1972, et que son montant est révisable dans le cadre de chaque loi de finances.

Après examen de ce projet présenté par le Gouvernement, votre commission croit devoir vous proposer d'introduire dans le texte voté par l'Assemblée Nationale un amendement.

Cette modification a pour objet de permettre aux départements de prendre en gestion les seules routes nationales jugées importantes sur le plan local et susceptibles de ce fait de justifier pour leur entretien un effort financier particulier de la part du département. En outre, l'état des routes au moment de leur éventuelle prise en charge par les départements serait un élément d'appréciation important.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances propose au Sénat l'adoption du présent article amendé.

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

Amendement : Rédiger le premier alinéa du présent article ainsi qu'il suit :

A compter du 1^{er} janvier 1972, les sections de routes nationales figurant dans le document annexe « Etat des sections de routes nationales susceptibles d'être classées dans la voirie départementale » et qui sont situées sur le territoire d'un même département peuvent, après accord du conseil général, être classées *en tout ou partie* dans la voirie départementale par arrêté interministériel...

(Le reste sans changement.)