

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1972.

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 1973, 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° 9

Aménagement du Territoire, Equipement, Logement et Tourisme.

EQUIPEMENT

Rapporteur spécial : M. André DULIN.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, 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, Roland Boscary-Monsservin, Jean-Eric Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, Pierre Brousse, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Georges Lombard, 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.) : 2582 et annexes, 2585 (tomes I à III et annexe 9), 2590 (tome IX) et in-8° 685.

Sénat : 65 (1972-1973).

Lois 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. A la suite des modifications intervenues en juillet 1972 dans la composition du Gouvernement, les départements de l'Aménagement du Territoire et du Tourisme ont été rattachés au Ministère de l'Équipement.

Votre Commission des Finances a décidé de partager l'examen du budget du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme entre cinq rapporteurs. Notre collègue M. Bousch vous présentera, pour sa part, les crédits de ce budget relatifs au logement ; M. de Montalembert préparera un rapport sur les crédits relatifs à l'Aménagement du Territoire ; M. Boyer-Andrivet procédera à l'étude des dotations budgétaires réservées au Tourisme ; 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 les différents secteurs de ce département ministériel.

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'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme, au titre du budget de 1973, s'élèvent :

— en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 2.742 millions de francs contre 2.433 millions de francs pour 1972 ;

— pour les dépenses en capital, à 7.429 millions de francs en autorisations de programme et 6.310 millions de francs en crédits de paiement contre respectivement 6.285 millions et 5.345 millions de francs en 1972.

Les tableaux ci-après donnent la répartition, par titre et partie de la totalité des crédits prévus au projet de budget du Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1972.	CREDITS PREVUS POUR 1973			DIFFERENCE entre 1973 et 1972.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
TITRE III. — Moyens des services.					
Première partie. — Personnel, rémunérations d'activité	1.159.895.706	1.274.229.612	+ 72.534.848	1.346.764.460	+ 186.868.754
Deuxième partie. — Personnel en retraite, pensions et allocations.....	11.000	11.000	»	11.000	»
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite, charges sociales.....	159.460.018	166.910.354	+ 2.677.169	169.587.523	+ 10.127.505
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services.....	105.425.014	104.471.387	+ 20.130.635	124.602.022	+ 19.177.008
Cinquième partie. — Travaux d'entretien.....	715.416.435	716.106.007	+ 30.897.444	747.003.451	+ 31.587.016
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement	122.421.603	126.885.097	+ 12.005.580	138.890.677	+ 16.469.074
Septième partie. — Dépenses diverses.....	58.720.550	59.079.052	+ 29.009.030	88.088.082	+ 29.367.532
Totaux pour le titre III.....	2.321.350.326	2.447.692.509	+ 167.254.706	2.614.947.215	+ 293.596.889
TITRE IV. — Interventions publiques.					
Troisième partie. — Action éducative et culturelle.	800.000	800.000	+ 135.000	935.000	+ 135.000
Quatrième partie. — Action économique, encouragements et interventions.....	101.605.664	102.503.364	+ 13.842.535	116.345.899	+ 14.740.235
Cinquième partie. — Action économique, subventions aux entreprises d'intérêt national.....	9.096.000	9.096.000	+ 584.000	9.680.000	+ 584.000
Sixième partie. — Action sociale, assistance et solidarité	541.930	541.930	— 186.730	355.200	— 186.730
Totaux pour le titre IV.....	112.043.594	112.941.294	+ 14.374.805	127.316.099	+ 15.272.505
Totaux pour les titres III et IV (dépenses ordinaires).....	2.433.393.920	2.560.633.803	+ 181.629.511	2.742.263.314	+ 308.869.394

Dépenses en capital.

NATURE DES DÉPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		DIFFÉRENCES entre 1972 et 1973.	CRÉDITS DE PAIEMENT		DIFFÉRENCES entre 1972 et 1973.
	Votées pour 1972.	Prévues pour 1973.		Votés pour 1972.	Prévus pour 1973.	
(En francs.)						
TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.						
3 ^e partie. — Transports, communications et télécommunications	1 402.150.000	1 819.050.000	+ 416.900.000	1 224.950.000	1 791.690.000	+ 566.740.000
5 ^e partie. — Logement et urbanisme.....	297.900.000	346.450.000	+ 48.550.000	278.750.000	339.100.000	+ 60.350.000
7 ^e partie. — Equipements administratifs et divers..	42.000.000	57.000.000	+ 15.000.000	35.000.000	48.000.000	+ 13.000.000
8 ^e partie. — Investissements hors de la métropole..	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
Totaux pour le titre V.....	1 742.050.000	2 222.500.000	+ 480.450.000	1 538.700.000	2 178.790.000	+ 640.090.000
TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.						
3 ^e partie. — Transports, communications et télécommunications	62.760.000	66.750.000	+ 3.990.000	52.000.000	45.600.000	— 6.400.000
4 ^e partie. — Entreprises industrielles et commerciales	»	Mémoire.	»	20.000.000	20.000.000	»
5 ^e partie. — Logement et urbanisme.....	4 455.650.000	5 121.985.000	+ 666.335.000	3 670.480.000	3 971.750.000	+ 301.370.000
7 ^e partie. — Equipements administratifs et divers..	5.200.000	8.050.000	+ 2.850.000	4.000.000	6.500.000	+ 2.500.000
Totaux pour le titre VI.....	4 523.610.000	5 196.785.000	+ 673.175.000	3 746.480.000	4 043.850.000	+ 297.370.000
Totaux pour les titres V et VI.....	6 265.660.000	7 419.285.000	+ 1 153.625.000	5 285.180.000	6 222.640.000	+ 937.460.000
TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.						
Totaux pour le titre VII.....	19.300.000	10.500.000	— 8.300.000	60.000.000	88.000.000	+ 28.000.000
Totaux pour les dépenses en capital.....	6 284.960.000	7 429.785.000	+ 1 145.325.000	5 345.180.000	6 310.640.000	+ 965.460.000

CHAPITRE PREMIER

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 1972 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 transformation d'un certain nombre d'emplois pour assurer la mise en place de nouveaux grades (secrétaire administratif en chef) ou pour procéder à des reclassements catégoriels (agents de service). Ces mesures sont sans incidence financière, compte tenu de la situation réelle des effectifs ;

— sur l'ajustement aux besoins réels des dotations mises à la disposition de la recherche scientifique et technique et notamment le Centre scientifique et technique du bâtiment (+ 4,6 millions) ;

— sur l'augmentation des moyens nécessaires au fonctionnement du centre de calcul, au développement des méthodes modernes de gestion, au service chargé des travaux de statistiques (+ 7,5 millions de francs) ;

— sur un ajustement aux besoins réels d'un certain nombre de dotations concernant notamment les dépenses d'entretien courant, l'information du public et des services, les œuvres sociales, le parc automobile.

B. — LES SERVICES EXTÉRIEURS

Le total des mesures nouvelles concernant les services extérieurs de l'Équipement est très important et atteint 103,2 millions de francs, contre 25,4 en 1972.

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

— la poursuite du reclassement indiciaire par transformation d'emplois de plusieurs corps techniques des travaux publics de l'État. Bien que portant sur 551 emplois, cette mesure n'entraîne qu'une dépense supplémentaire de 0,5 million de francs, compte tenu de la situation réelle des effectifs ;

— l'application des mesures de « permanisation », entreprises dès 1967, des emplois d'ouvrier des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées. Il est proposé la création de 200 nouveaux emplois pour 1973 ;

— la mise en place au Ministère de l'Équipement du grade d'agent d'administration principal par la transformation de 192 emplois de commis (0,2 million de francs) ;

— dans le domaine de l'enseignement et de la recherche, une majoration des crédits de fonctionnement de l'École nationale des Ponts et Chaussées (1,7 million de francs), de l'École des ingénieurs des travaux publics de l'État (1 million de francs), du Laboratoire central des Ponts et Chaussées (2 millions de francs) et des crédits relatifs à la formation et au perfectionnement du personnel (3 millions de francs) ;

— le développement de l'informatique dans les services extérieurs (3,9 millions de francs) ;

— l'ajustement aux besoins, compte tenu de la situation réelle des effectifs, des dotations pour rémunération des personnels titulaires, contractuels et ouvriers des services extérieurs (56 millions de francs).

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 10 millions de francs du crédit inscrit au chapitre 31-15 pour faire face à l'incidence, en 1973, des augmentations de salaires intervenues ou à intervenir en 1972 et des augmentations prévisibles en 1973.

II. — Les dépenses en capital.

Trois chapitres des dépenses en capital du budget de l'Équipement 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 17,1 millions de francs en autorisations de programme et de 12,8 millions de francs en crédits de paiement.

Cette augmentation substantielle des autorisations de programme, de l'ordre de 114 %, et des crédits de paiement de 113 % bénéficie essentiellement à la recherche scientifique et technique, qui reçoit environ 60 % des autorisations de programme et plus de 70 % des crédits de paiement proposés en mesures nouvelles.

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

	1973	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En francs.)	
Routes et autoroutes. — Etudes et recherche. — Recherche scientifique et technique.....	(1) 800.000	(1) 720.000
Voies navigables et ports fluviaux. — Etudes et recherche	1.350.000	390.000
Ports maritimes. — Etudes et recherche.....	(2) 2.400.000	(2) 940.000
Signalisation maritime. — Etudes et recherche.....	1.350.000	(3) 305.000
Recherche scientifique et technique.....	(1) 500.000	(1) 150.000
Recherche sous contrat en matière de transport....	(1) 8.500.000	(1) 5.820.000
Laboratoires centraux de recherche. — Recherche scientifique et technique.....	Mémoire.	Mémoire.
Recherche en matière de sécurité routière.....	2.200.000	1.760.000
Totaux généraux	17.100.000	10.085.000

(1) Pour la recherche scientifique et technique.

(2) Dont 400.000 F pour la Recherche scientifique et technique.

(3) Dont 150.000 F pour la Recherche scientifique et technique.

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

En 1973, la dotation prévue s'élève à 3,2 millions de francs d'autorisations de programme. Elle est donc en augmentation de 1,71 million de francs sur celle de 1972 et de près de 2 millions de francs par rapport à 1971.

Cette dotation doit permettre principalement la poursuite et le développement de l'opération pilote du Ministère de l'Équipement, engagée en 1968, en vue de la modernisation et de l'autorisation de la gestion dans l'administration centrale et dans les services extérieurs du ministère. Elle assure le financement des études économiques en matière d'éclairage des choix, de préparation et de suivi des plans ainsi que la diffusion du tableau de bord.

Cinq domaines bénéficieront notamment de crédits :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En francs.)	
I. — Préparation et suivi des plans.		
— Etudes d'éclairage des choix.	375.000	410.000
II. — Edition du tableau de bord du M. A. T. E. L. T.	150.000	150.000
III. — Problèmes sectoriels des Direc- tions départementales de l'équi- pement	200.000	140.000
IV. — Diffusion des méthodes moder- nes de gestion dans les D. D. E.	1.475.000	1.000.000
V. — Gestion automatisée.....	1.000.000	600.000

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

Sont prévus en autorisations de programme 57 millions de francs et 48 millions de francs en crédits de paiement.

Ces dotations sont en augmentation par rapport au budget de 1972 où les autorisations de programme étaient de 42 millions de francs (+ 35,7 %) et les crédits de paiement de 35 millions de francs (+ 37,1 %).

Le détail des opérations envisagées en 1973 est donné dans le tableau ci-après :

	1973 Autorisations de programme.
	(En millions de francs.)
Administration centrale et services centraux. Logement des services	350
Services extérieurs. Logement des services :	
Acquisitions de terrains et constructions immobilières.....	21.550
Réévaluations et rajustements.....	6.150
Laboratoires régionaux des ponts et chaussées.....	Mémoire.
Formation professionnelle.....	14.300
Action sociale.....	2.850
Opérations immobilières liées aux mesures de défense.....	Mémoire.
Service de recherche.....	(1) 10.000
Centres d'études techniques de l'équipement.....	1.800
	57.000

(1) 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 (3,8 millions de francs en autorisations de programme contre 3 millions de francs en 1972).

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 certaine stagnation comme en témoigne le tableau ci-après :

ANNEES	EN MILLIONS de tonnes.	EN MILLIONS de tonnes- kilomètres.
1967	97,6	12.960
1968	101,7	13.250
1969	110,2	14.600
1970	110,3	14.600
1971	106,6	13.774
1972 (prévisions)	109,9	14.348

Le tonnage total transporté par voie d'eau au cours de l'année 1971 enregistre une diminution de 3,4 % par rapport à 1970. Exprimée en tonnes-kilomètres, la baisse est de 2,9 %

Ces diminutions sont les résultantes d'une décroissance conjuguée du trafic intérieur — qui représente les deux tiers du trafic environ — de 3,9 % en tonnes et de 4,7 % en tonnes-kilomètres, des importations de 1,2 % en tonnes et de 1,5 % en tonnes-kilomètre et du transit rhénan (— 17,5 %) qui ne sont pas compensées par l'augmentation du trafic des exportations (1,9 % en tonnes, 12 % en tonnes-kilomètres qui couvre 20 % du trafic seulement.

Les prévisions pour l'année 1972 permettent d'espérer un accroissement du trafic total de l'ordre de 3 % en tonnes et de 4 % en tonnes-kilomètres. Le niveau atteint en 1970 serait ainsi retrouvé. Les augmentations résulteraient d'un accroissement de toutes les natures de trafic à l'exception du transit rhénan dont la diminution devrait être d'une ampleur semblable à celle constatée de 1970 à 1971.

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'exploitation, 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 1972 et prévus pour 1973 au titre de l'exploitation réglementée des voies navigables.

	1972	1973
	(En francs.)	
1. Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée	13.821.000	14.405.000
Produits des visas d'affrètement et des taxes d'exploitation	— 4.725.000	— 4.725.000
Parts des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée non couverte par les taxes.....	9.096.000	9.680.000
2. Reconversion de la traction sur berges.....	»	»
Total des crédits du chapitre 45-31.....	9.096.000	9.680.000

C. — Les dépenses d'entretien (chap. 35-31).

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien s'élèvent à 90,5 millions de francs, en augmentation de 8,8 millions de francs sur l'année précédente, soit + 10,8 %.

En 1970, 1971 et 1972, l'augmentation de la dotation de ce chapitre par rapport à l'année précédente n'était que de l'ordre de 2 à 2,5 %.

Depuis plusieurs années, votre Commission avait signalé 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 demandait, chaque fois avec insis-

tance, à ce que cette situation soit réexaminée ; la poursuite de ces errements risquant fort, à moyen terme, d'entraîner les plus fâcheuses conséquences.

Il semble que notre avertissement ait été entendu. Toutefois une augmentation de 10,8 % des dotations demeure très insuffisante pour rattraper le retard accumulé durant les dernières années et nous permettre d'offrir un réseau de voies de navigation intérieure qui soit comparable en qualité d'entretien à ceux de nos partenaires du Marché Commun.

Il faut observer cependant qu'une fraction des crédits inscrits à ce chapitre servent à la sauvegarde des ressources en eau et à la protection contre les eaux des rivières à hauteur de 4,8 millions de francs, dont 0,49 million de francs en mesures nouvelles.

L'utilisation des mesures nouvelles proposée par le Ministère de l'Équipement est la suivante :

<i>Exploitation des voies navigables :</i>	Millions de francs.
— incidence de la hausse des prix 8 % de la dotation de 1972 (1), soit.....	6,19
— amélioration des conditions d'exploitation des voies à fort trafic.....	2,12
Total	8,31
<i>Sauvegarde des ressources en eau :</i>	
— incidence de la hausse des prix 40 % de la dotation de 1972, soit.....	0,10
— incidence de la mise en service de nouvelles installations de surveillance de la pollution.....	0,34
Total	0,44
<i>Protection contre les eaux des rivières :</i>	
— incidence de la hausse des prix 3 % de la dotation de 1972, environ.....	0,055
Total général (arrondi à).....	8,8

(1) Avec rattrapage 1972-1971.

Les problèmes de l'eau seront examinés au chapitre V. En ce qui concerne l'exploitation des voies navigables, les grandes lignes de la politique poursuivie sont les suivantes :

D. — L'équipement.

Les autorisations de programme prévues au chapitre 53-30 concernant l'équipement des voies navigables s'élèvent pour 1973 à 328,5 millions de francs, en augmentation de 28,5 millions de francs sur celles de 1972, soit 9,5 %.

Les crédits de paiement se montent à 300 millions de francs, en augmentation de 44,5 millions de francs par rapport au précédent budget, soit 17,4 %.

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.

Dans ces conditions, les objectifs du VI^e Plan pourraient être atteints. Le budget de 1973 prévoit un programme d'opérations qui traduirait les options fondamentales du Plan :

Bassin du Nord :

— Mise à grand gabarit de la voie Bauvin—Lille et aménagement partiel de la section Lille—Marquette ;

— Mise à grand gabarit de l'Escaut.

Bassin de la Seine :

- Achèvement de l'écluse de Tancarville, reconstruction du barrage de Port-Mort ;
- Mise à grand gabarit de l'Oise ;
- Mise à grand gabarit de la Petite Seine.

Bassin de la Moselle :

- Mise à grand gabarit de la section Frouard—Neuves-Maisons.

Bassin du Rhône et de la Saône :

- Participation aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône ;
- Mise à grand gabarit de la Saône entre Lyon et Auxonne. Restaurations et modernisations limitées sur le réseau à petit gabarit.

Dans l'immédiat, l'état probable d'avancement des principales opérations d'aménagement des voies navigables à la fin de 1972 peut s'analyser comme suit, par bassin.

1° *Bassin du Nord.*

Liaison Dunkerque—Valenciennes : à la fin du V^e Plan la mise à grand gabarit de la section Dunkerque—Denain a été terminée et des aménagements complémentaires ont été réalisés au cours des années 1971 et 1972. Les travaux sur la section Denain—Valenciennes ont porté sur l'aménagement du bief de Trith.

Antenne Bauvin—Lille—Marquette : l'aménagement de l'antenne Bauvin—Marquette a été partiellement engagé sur la section Bauvin—Haubourdin au cours des trois dernières années du V^e Plan ; il s'est poursuivi au cours des années 1971 et 1972 en même temps qu'étaient entrepris les travaux sur la section Haubourdin—Lille.

2° *Bassin de Seine.*

Sur la Basse-Seine ont été essentiellement financées au cours de la période sous étude :

- la mise au mouillage de 4 m à l'aval de Gennevilliers ;

— la construction d'écluses de 185 m × 24 m à Asnières et Andrésey et l'allongement des écluses de Méricourt et de Notre-Dame-de-la-Garenne ;

— la transformation des passes 4, 5 et 6 du barrage de Poses.

Sur le canal de Tancarville ont été réalisés en 1970 et 1971 des travaux d'élargissement et d'approfondissement de la voie. La construction d'une écluse de 185 m × 24 m à Tancarville est engagée.

La mise à grand gabarit de l'Oise a été entreprise par la construction des écluses de l'Isle-Adam et de Pontoise ; elle se poursuit par l'engagement des travaux de construction d'une série de cinq écluses comprises entre Boran et Compiègne et par l'aménagement du chenal.

Sur la Seine à l'amont de Paris, la mise à grand gabarit de la section Corbeil—Montereau a été entièrement réalisée. En 1971 a débuté l'aménagement à grand gabarit de la section Montereau—Bray de la Petite Seine. La construction d'une nouvelle écluse de 185 m × 12 m a été engagée à Marolles.

Sur la Marne la reconstruction du barrage et de l'écluse de Créteil est en cours.

3° Bassin de la Moselle.

La section Metz—Frouard, y compris les accès au port de Nancy—Frouard a été achevée. L'aménagement à grand gabarit de la section Frouard—Toul a été entreprise et se poursuit activement (construction de l'écluse d'Aingeray et aménagement du bief d'Aingeray).

4° Bassin du Rhône et de la Saône.

Les versements à la Compagnie nationale du Rhône ont permis au cours de la période 1968-1972 la poursuite des travaux de la chute de Vallabregues, puis sa mise en service. La chute de Saint-Vallier a pu être entièrement construite et mise en service. Les travaux de la chute d'Avignon et du palier d'Arles ont été engagés.

Sur la Saône, l'aménagement à grand gabarit de la section Lyon—Auxonne a pu être amorcée. A Lyon, le pont de Serin a été construit et le pont Grenette reconstruit. Les travaux du barrage de Pagny ont commencé.

En 1971 ont été achevés les travaux d'aménagement du canal d'Arles à Fos engagés au titre du V° Plan.

5° *Autres voies.*

Il importe de signaler la réalisation des travaux d'allongement des écluses (actuellement en voie d'achèvement) sur le canal latéral à la Garonne, ainsi que la construction d'un ouvrage expérimental de franchissement de chute (pente d'eau) à Montech.

Des restaurations et modernisations d'ampleur limitée ont été réalisées sur un certain nombre de voies à petit gabarit. Il s'agit très généralement d'opérations d'un faible montant unitaire.

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 (54,7 millions de francs) est destinée à pourvoir aux remboursements des frais engagés par l'organisme chargé des examens du permis de conduire, bénéficie d'une augmentation de crédits de 10,5 %.

A la suite de la mise en application du nouveau statut du Service national des examens du permis de conduire (décret n° 71-313 du 21 avril 1971), ce chapitre avait bénéficié d'une majoration substantielle de crédits (17,4 millions de francs, soit + 54,7 % en 1972).

Cette année, la dotation est simplement abondée pour tenir compte essentiellement des augmentations de prix, salaires, etc. En particulier, il est prévu de réaliser la mensualisation du personnel du Service national des examens du permis de conduire.

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 1973 (2.550.000 F) ne fait l'objet que d'une mesure nouvelle modeste (+ 200.000 F) malgré l'importance croissante de la mission confiée à cet organisme.

De même, l'autorisation de programme inscrite au chapitre 63-40 au bénéfice de l'O. N. S. E. R. est fixée à 800.000 F pour 1973 contre 1 million de francs en 1972.

En fait, depuis 1970, les Pouvoirs publics ont décidé de redéployer leur action en matière de sécurité routière selon des modalités différentes.

A la suite d'une étude complète de sécurité routière effectuée selon les techniques de rationalisation des choix budgétaires (R. C. B.) et des travaux de la Table ronde sécurité routière, le Gouvernement a mis en place, en 1970, un premier programme sécurité routière puis un programme finalisé sécurité routière dans le cadre du VI^e Plan, placé sous la responsabilité du Chef de Mission interministérielle pour la sécurité routière (M. I. S. R.). L'ensemble des moyens financiers destinés à la réalisation de ce programme s'élève à environ 103 millions de francs en 1971 et 154 millions de francs en 1972. L'enveloppe destinée au programme pour 1973 n'est pas encore définitivement arrêtée. Il est prévu que la Direction des routes et de la circulation routière consacrerait environ 960 millions de francs à cette opération durant le VI^e Plan (cf. Annexe I).

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 599,8 millions de francs contre 584,2 millions de francs en 1972, soit une augmentation de 2,6 % d'une année sur l'autre.

	1972	1973	DIFFERENCE	
			En millions de francs.	En pourcentage.
	(En millions de francs.)			
Chapitre 35-21. — Entretien et réparation du réseau routier.....	570,0	584,1	+ 14,1	+ 2,5
Chapitre 36-22. — Routes. — Participation forfaitaire de l'Etat aux dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine.....	6,1	6,7	+ 0,6	+ 9,8
Chapitre 44-21. — Routes. — Subvention pour l'entretien des chaussées de Paris.....	8,1	9,0	+ 0,9	+ 11,1
Total des dépenses ordinaires.	584,2	599,8	+ 15,6	+ 2,6

L'augmentation des crédits d'entretien peut paraître modique, mais les crédits destinés à la conservation du patrimoine routier forment un tout. Il faut donc considérer l'ensemble des crédits du « budget routier » et notamment associer à l'entretien ceux qui sont inscrits au chapitre 53-21 destinés aux renforcements coordonnés.

En ce qui concerne le financement de la subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 relatif au transfert de 55.000 kilomètres de routes nationales dans la voirie départementale, celui-ci est assuré par un prélèvement sur les divers chapitres du budget routier du Ministère de l'Equipement. Un tableau joint en annexe donne la situation au 10 novembre 1972 des transferts décidés et des subventions allouées à chaque département (cf. Annexe II).

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 au budget de l'Equipement. 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 1973, à 4.118 millions de francs contre 3.362 millions de francs pour le budget précédent, soit une augmentation de 22,5 %. Pour 1973, les autorisations de programme sont d'un montant total de 4.435 millions de francs contre 3.925 millions de francs en 1972, soit un accroissement de 13,3 %.

Une partie plus importante, chaque année, de ces crédits est inscrite au budget de l'Equipement : 1.058,7 millions de francs contre 674,6 millions de francs en 1972 et 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 3.060 millions de francs contre 2.700 millions pour l'année 1972 et 2.352 millions de francs en 1971.

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

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1972	1973	1972	1973
	(En millions de francs.)			
Agriculture :				
Chapitre 61-72, art. 10. — Voirie rurale.....	10,7	11,5	2,0	3,0
Intérieur :				
Chapitre 63-50. — Subvention d'équipement pour :				
Voirie départementale et communale.....	3,5	3,6	2,1	2,0
Voirie des grands ensembles.....	45,7	54,6	4,6	4,8
Aménagement et voirie touristiques.....	12,0	15,0	1,2	2,4
Charges communes :				
Chapitre 65-00. — Equipement de base des grands ensembles	71,5	68,0	47,5	67,0

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 1973 (+ 22,5 %) comparable à celle observée en 1972 (+ 27,7 %) sera rendue possible essentiellement grâce à la majoration des ressources propres du Fonds routier qui bénéficiera des effets parafiscaux de l'accroissement constant de la consommation des produits pétroliers.

Il faut observer cependant que les crédits de paiement inscrits au budget de l'Équipement passent de 291 millions de francs en 1971 à 675 millions de francs en 1972 et 1.058 millions de francs en 1973, soit une progression de plus de 56 % d'une année sur l'autre et de 263 % en deux ans.

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 routier national de rase campagne reçoit une dotation de 1.187 millions de francs en autorisations de programme pour 1973 contre 1.100 millions de francs en 1972. Cette augmentation de l'ordre de 7,9 % peut paraître modeste, mais il y a lieu de la replacer dans l'ensemble du budget routier et de tenir compte des transferts évoqués ci-dessus lors de l'examen des crédits d'entretien.

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.		C R E D I T S de paiement.	
	1972	1973	1972	1973
	(En millions de francs.)			
<i>I. — Opérations à caractère national.</i>				
Autoroutes de liaison :				
Fonds routier (chap. I, art. 4).....	218	642,2	167,4	465
Équipement (chap. 53-26).....	182	15	182	15
Réseau national de rase campagne :				
Fonds routier (chap. I, art. 5).....	1.090	756 (1)	824,5	639
Équipement	10	431	10	431
<i>II. — Opérations à caractère local.</i>				
Voirie en milieu urbain :				
Fonds routier (chap. I, art. 6).....	1.476	1.552	1.315,7	1.575
Fonds routier (chap. III).....	196	175	157	160
Équipement (chap. 53-11).....	»	»	14	11
Équipement (chap. 55-42).....	70	83	39,2	55
Équipement (chap. 53-26).....	»	5	»	5
Voirie départementale et communale :				
Fonds routier (chap. II).....	66	70,3	55	60
Fonds routier (chap. IV).....	69,6	52,4	59,5	55

	AUTORISATIONS de programme.		C R E D I T S de paiement.	
	1972	1973	1972	1973
(En millions de francs.)				
III. — Opérations spécifiques.				
Reconstruction et grosses réparations :				
Fonds routier (chap. V) (2).....	16,2	14,5	15	20
Equipement (chap. 53-20).....	11	»	11	2,7
Renforcements coordonnés :				
Fonds routier (chap. I, art. 8).....	»	»	30	»
Equipement (chap. 53-21).....	455,1	555,2	406,4	539
IV. — Divers.				
Fonds routier (chap. VI) (3).....	»	»	15,5	16
Fonds routier (chap. VII) (4).....	65,4	83,9	60,4	70
	3.925,3	4.435,5	3.362,6	4.118,7

- (1) Dont 25,2 millions de francs pour les aménagements touristiques.
(2) Ancien chapitre I, art. 3 (avant 1973).
(3) Ancien chapitre V (avant 1973).
(4) Ancien chapitre VI (avant 1973).

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 ».

En effet, la conservation du domaine routier et l'adaptation des chaussées aux besoins d'une économie moderne, qu'impliquent le développement du trafic routier, en particulier du trafic lourd, et son maintien en toutes saisons, imposent au plan de l'entretien un effort permanent et soutenu.

L'année 1969 a marqué le démarrage d'une politique systématique de renforcements coordonnés. La première étape qui est en cours de réalisation concerne un maillage assez large d'axes importants mais celui-ci sera progressivement resserré pour finalement couvrir la totalité des voies inscrites au schéma directeur routier national.

Pour éviter de trouver la situation initiale, cette nouvelle politique s'accompagne de mesures rationnelles d'entretien préventif des chaussées rénovées.

Les dotations budgétaires des quatre dernières années accusent une évolution particulièrement importante :

DOTATIONS BUDGETAIRES	LONGUEUR des sections renforcées.
1969. — 100 millions de francs.....	300 kilomètres
1970. — 180 millions de francs.....	600 kilomètres
1971. — 300 millions de francs.....	1.000 kilomètres
1972. — 455 millions de francs.....	1.300 kilomètres

Pour 1973, il est proposé de consacrer à ce type de travaux au total 555 millions de francs en autorisations de programme contre 455 millions de francs en 1972 et 559 millions de francs en crédits de paiement contre 406 millions de francs l'année précédente. Il est envisagé de répartir ces crédits sur les itinéraires suivants :

Orléans—Tours.	Angers—La Flèche.
Déviation Les Houches.	Vierzon—Villefranche-sur-Cher.
Bourgoin—Chambéry.	Bretelle de Dordives—Montargis.
Limoges—Brive.	Guéret—Montluçon.
Cernay—Colmar.	Châtellerault—Angoulême (partiellement).
Langon—Toulouse—Montpellier.	R. N. 10 au Nord de Bordeaux en Gironde.
Rouen—Dieppe.	Bordeaux—Bayonne (partiellement dans les Landes).
Rouen—Le Havre.	Bordeaux—Brive (une section de démar- rage en Dordogne).
Trappes—Coignières.	Brive—Cahors (partiellement).
Cambrai—La Capelle—Charleville.	Toulouse—Tarbes (partiellement).
Clermont-Ferrand—Feurs (partiellement).	Aix-en-Provence—Grenoble (partiellement).
Nevers—Moulins—L'Hôpital-sur-Rhin (partiellement).	A. 6 Fontainebleau (partiellement).
Chambéry—Annecy.	Bourg—Besançon (partiellement).
Le Tréport—Abbeville.	Vesoul—Remiremont—Epinal.
Longuyon—Longwy.	Département Corse (R. N. 193 et 198).
Verdun—Etain—Metz.	Charleville—Longuyon (partiellement).
Bar-le-Duc—Ligny-en-Barrois.	Guéret—La Souterraine.
Beauvais—Gournay.	
Reims—Soissons.	
Rouen—Alençon—Le Mans (partiellement).	

Cette politique systématique de renforcements coordonnés a été amorcée en 1969. Appliquée sur des itinéraires entiers ou des portions d'itinéraires, elle assure le désenclavement de centres importants. Dans la première étape en cours, on vise à réaliser un maillage du réseau d'abord assez large ; au cours des étapes ultérieures, le maillage se resserrera pour finalement intéresser toutes les routes retenues au schéma directeur.

Au fur et à mesure qu'ils sont renforcés, les itinéraires choisis reçoivent un entretien plus complet et toujours préventif ; l'action de modernisation de l'exploitation et particulièrement de l'exploitation hivernale y est renforcée. Une action de modernisation est également entreprise en ce qui concerne l'équipement de ces itinéraires.

La voirie en milieu urbain.

Sur un total de 1.815 millions de francs d'autorisations de programme, soit une augmentation de 4,2 % par rapport à 1972, l'essentiel de ces crédits 1.552 millions de francs sont inscrits au Fonds routier. Les crédits de paiement s'élèvent à 1.806 millions de francs contre 1.526 millions de francs en 1972, soit une augmentation de plus de 18,3 %.

L'affectation des dotations se répartit en parts sensiblement égales sur la région parisienne et sur la province.

La voirie urbaine de la région parisienne recevra du F. S. I. R. (chap. 1, art. 6) 752 millions de francs en autorisations de programme.

Pour les villes nouvelles (Cergy, Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée et Melun-Sénart), la dotation prévue est de 55 millions de francs ; elle est en augmentation par rapport à celles de 1971 (44 millions de francs) et 1972 (49 millions de francs). Cette majoration est due, en particulier, au lancement des opérations dans la ville nouvelle de Melun-Sénart.

Il faut rappeler, en outre, que la ville de Paris reçoit, par application de la convention du 22 août 1960, une subvention pour l'entretien des chaussées ayant le caractère de routes nationales. Elle s'élève pour 1973 à 9 millions de francs contre 8,1 millions de francs en 1972.

La voirie urbaine en province sera dotée de 770 millions de francs en autorisations de programme par le F. S. I. R. Ces crédits sont destinés à financer les catégories d'opérations suivantes :

	Millions de francs.
<i>Catégorie I :</i>	
— études locales (urbanisme et projets d'opérations).	56
— achats de terrains.....	85
— opérations de sécurité.....	25
— toboggans et minitrémies.....	21
— travaux.....	545
<i>Catégorie II.....</i>	38

Les villes nouvelles recevront une dotation de 28 millions de francs qui sera affectée comme suit :

	Millions de francs.
<i>Région Provence-Côte d'Azur :</i>	
(Zones d'urbanisation des rives de l'Etang de Berre) . .	15
<i>Région Rhône-Alpes :</i>	
(Ville nouvelle de l'Isle-d'Abeau)	7
<i>Région de Haute-Normandie :</i>	
(Ville nouvelle du Vaudreuil)	6

Il est prévu, en outre, au F. S. I. R. (chap. I^{er}, art. 6) une dotation de 35 millions de francs pour procéder à des études générales. La dotation de 175 millions de francs inscrite au chapitre III du F. S. I. R. pour la mise en œuvre du plan de décongestion de la circulation dans les centres urbains est directement gérée par le Ministère de l'Intérieur.

Le budget de l'Etat mettra environ 657,2 millions de francs à la disposition de ce programme : 642,2 millions de francs proviendront du Fonds routier, le solde étant inscrit au chapitre 53-26 du budget de l'Equipement. Les emprunts lancés par les sociétés d'économie mixte et les sociétés privées devraient fournir au total 1.670 millions de francs, contre 1.230 millions de francs en 1972.

Ces moyens devraient permettre d'atteindre un rythme de lancement d'opérations autoroutières de 700 kilomètres en 1973, contre 400 kilomètres seulement en 1972 et environ 200 kilomètres dans les années antérieures.

A la suite de la décision gouvernementale du 23 mai 1972, l'accélération du programme autoroutier va permettre de passer de 1.700 kilomètres d'autoroutes en service à la fin de 1971, à 3.500 kilomètres fin 1975, puis 5.000 kilomètres fin 1978.

Plus de 1 milliard de francs va permettre cette accélération. Cela permet, grâce à un rythme de lancement de l'ordre de 700 kilomètres par an en 1973 et 1974 :

1. D'accélérer la réalisation du programme prévu en réduisant les délais :

A 4/A 34. — Paris—Strasbourg (concédée à un groupement privé pour Paris—Metz et à la S. A. N. E. F. pour Metz—Strasbourg), terminée début 1977 au lieu de 1979 ;

- A 36. — Mulhouse—Beaune (conçédée à la S. A. P. L.), terminée fin 1978 au lieu de fin 1979 ;
- A 63. — Côte basque (qui sera concédée à un groupement privé), terminée fin 1977 au lieu de fin 1978 ;
- A 61. — Bordeaux—Narbonne (dont il a été récemment décidé qu'elle serait concédée à la S. A. V. R.), terminée en 1978 au lieu de 1979 ;
- A 9. — Rivesaltes—Narbonne, fin 1976 au lieu de fin 1977.

2. D'étendre le réseau dans l'espace, grâce à un complément des programmes déjà lancés :

- A 9. — Le Boulou—Le Perthus, terminé en 1976 ;
- A 88. — Villeneuve-Loubet—Nice, terminé en 1977 ;
- B 52. — Aix—Aubagne, 1976.
- A 41. — Annecy—Autoroute Blanche, Grenoble—Valence en 1978. Section Aix—Noulette—Lillers de A 26, 1976.
- A 62. — Metz—Freyning 44 kilomètres.
- A 68. — Déviation de Saint-Jean-de-Luz 8 —
- A 33. — Toul—Nancy (1^{re} section) 8 —

Pour 1972 et 1973, sont prévues les entrées en service suivantes :

Année 1972 :

- A 2. — Cambrai—Hordain 14 kilomètres.
- A 2. — Saultain—Belgique 14 —
- A 8. — Le Luc—Puget-sur-Argens 32 —
- A 6. — Fournès—Nîmes - Est 19 —
- A 10. — La Folie-Bessin—Ponthévrard 25 —
- A 11. — Ponthévrard—Chartres - Est 30 —
- A 13. — Les Essarts—Bourneville 33 —
- A 25. — Méteren—Bergues 28 —
- A 64. — Lestelle-Mancioux 9 —

204 kilomètres.

Année 1973 (prévisions) :

A 2. — Combles—Cambrai	28	kilomètres.
A 8. — Coudoux—Aix - Ouest	17	—
A 8. — Brignoles—Le Cannet-des-Maures	26	—
A 9. — Orange—Fournès	29	—
A 10. — Ponthevrard—Orléans - Nord	71	—
(déviations Nord de Tours)	7	—
A 27. — Ascq—Frontière belge	10	—
A 33. — Toul—Nancy (2 ^e section)	5	—
A 41. — Gaillard—Bonneville - Est	24	—
A 43. — Bron—Bourgoin - Est	36	—
A 64. — Mancieux—Martres-Tolosane	2	—

255 kilomètres.

Soit, au total, 2.407 kilomètres d'autoroutes en service à la fin de 1973.

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 21,9 millions de francs, en augmentation de 1,4 million de francs, soit une progression de près de 6,8 % sur l'exercice précédent, contre 14 % l'année antérieure. Cette dotation supplémentaire est destinée, d'une part, à tenir compte de la hausse des prix à hauteur de 4 % de la dotation de 1972 et, d'autre part, à financer la mise en service de nouvelles installations (540.000 F).

En ce qui concerne les dépenses d'équipement (chapitre 53-38), les autorisations de programme s'élèvent à 36.850.000 F contre 35.550.000 F, soit une augmentation de 3,6 %.

L'année dernière, le volume des autorisations de programme avait doublé par rapport à l'année précédente.

Pour 1973, les opérations suivantes sont envisagées :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
<i>I. — Dépenses d'investissements en métropole.</i>	
Revalorisation des opérations en cours.....	800.000
Maintien du capital investi :	
Grosses réparations des dégâts causés par la mer et les intempéries	4.000.000
Restauration et renouvellement du matériel.....	6.000.000
Adaptation des structures :	
Amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage..	1.700.000
Automatisation des établissements de signalisation maritime..	1.500.000
Construction des ateliers et des magasins de l'agence de Nantes du service technique des phares et balises (2 ^e tranche).....	1.000.000
Besoins nouveaux de la signalisation maritime :	
Adaptation à l'évolution du trafic des phares et feux.....	3.000.000
Développement des dispositifs d'aide radio-électrique.....	3.000.000
Amélioration des conditions de navigation dans le pas de Calais et ses abords.....	3.200.000
Océanographie au voisinage des côtes.....	800.000
Opérations diverses.....	650.000
Total I.....	25.650.000

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
<i>II. — Dépenses d'investissements pour le D. O. M.</i>	
Revalorisation des opérations en cours.....	250.000
Maintien du capital investi.....	1.380.000
Adaptation des structures.....	400.000
Besoins nouveaux de la signalisation maritime.....	1.500.000
Opérations diverses.....	350.000
Contribution à la réalisation de la station Oméga de la Réunion..	2.470.000
Total II.....	6.350.000
<i>III. — Dépenses d'investissement pour les T. O. M.</i>	
Revalorisation des opérations en cours.....	250.000
Maintien du capital investi.....	1.000.000
Adaptation des structures.....	500.000
Besoins nouveaux de la signalisation maritime.....	1.000.000
Opérations diverses.....	350.000
Total III.....	3.100.000
<i>IV. — Dépenses pour les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération.</i>	
Revalorisation des opérations en cours.....	150.000
Contribution aux opérations de maintien du capital investi.....	800.000
Contribution aux développements de la signalisation maritime....	800.000
Total IV.....	1.750.000
Total général.....	36.850.000

Les crédits de paiement s'élèvent à 33 millions de francs, soit une augmentation de 40 % par rapport à ceux votés lors du précédent budget.

Un tableau joint en annexe (n° III) indique le montant des autorisations de programme prévu au VI^e Plan, hypothèses haute et basse, pour l'équipement des établissements de signalisation maritime, ainsi que les pourcentages de réalisation du plan pour chacune de ces hypothèses.

On observe, par rapport à l'hypothèse basse considérée comme un strict minimum, que le taux de réalisation du plan à la fin de 1973, *calculé en francs 1970*, sera de 51,60 % pour la métropole, 41,88 % pour les D. O. M. et 41,45 % pour les T. O. M.

Ce niveau de réalisation est très insuffisant surtout si l'on tient compte de la hausse des prix.

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 16,4 millions de francs, en augmentation de 6,1 % sur 1972.

Elles concernent diverses opérations :	En milliers de francs.
— Problèmes de l'eau. — Etudes et recherches.	4.000
Poursuites d'études dans le cadre de la politique générale de l'eau.	
— Sauvegarde des ressources en eau.	2.000
Mise en place d'un réseau automatique d'observation hydrologique (y compris pollution) dans le bassin de la Garonne (1 ^{re} tranche). Travaux divers.	
— Protection contre les eaux des rivières.	6.700
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.	
— Protection contre les eaux de mer.	1.500
— Nettoyage du littoral.	2.000
— Sauvegarde des ressources et protection contre les eaux dans les Départements d'Outre-Mer.	250
Total	16.450

Les crédits de paiement sont de 11,2 millions de francs, soit une augmentation de l'ordre de 15,5 % par rapport au budget de 1972.

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 41,3 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 et subventions pour la construction de barrages : 32,9 millions de francs ;

La dotation prévue permet le versement de subventions :

— d'une part, pour la réalisation de barrages destinés à améliorer les étiages et à écrêter les crues (opérations de catégorie I) ;

— d'autre part, pour la réalisation de travaux d'intérêt régional destinés à améliorer les conditions de protection des lieux habités contre les inondations.

Pour les barrages, il est essentiellement prévu de financer, en 1973, pour une somme de 17,9 millions de francs environ :

— l'achèvement de la construction du barrage « Marne » ;

— une première tranche de la construction du barrage de Sénéchas (dans de Gard).

Pour les autres travaux, le total des dépenses prévues est de 15 millions de francs environ. Ce volume de ressources devrait permettre de satisfaire les demandes croissantes formulées par les régions.

— Travaux de défense contre la mer : 4,7 millions de francs.

La dotation prévue pour ces aménagements d'intérêt régional doit, comme pour les travaux de protection contre les inondations, permettre de répondre dans des conditions satisfaisantes aux demandes des régions pour la réalisation d'ouvrages de protection des lieux habités. On doit noter que la croissance de celles-ci est moins rapide pour les travaux de protection contre la mer que pour les travaux de protection contre les eaux des rivières.

— Sauvegarde des ressources et protection contre les eaux dans les Départements d'Outre-Mer : 3,2 millions de francs.

C'est seulement à partir de l'exercice 1973 que le Ministère de l'Équipement doit prendre en charge les dépenses de cette nature dans les Départements d'Outre-Mer.

La dotation prévue est destinée à assurer le versement de la part de l'État pour la première tranche des travaux de protection de l'agglomération de Fort-de-France (Martinique) contre les inondations.

A ces dotations principales, doivent être ajoutées celles inscrites pour des montants plus modestes aux articles 20, 30 et 40 du chapitre 35-31 relatif à l'entretien des voies de navigation intérieure pour un montant total de 4.850.000 F.

Par comparaison à l'exercice 1972, cette dotation est répartie pour 1973 comme suit :

	DOTATIONS obtenues pour 1972.	DOTATIONS prévues pour 1973.	MESURES nouvelles.
	Unité : franc.		
Sauvegarde des ressources en eau.....	2.560.000	3.000.000	+ 440.000
Protection contre les eaux des rivières.....	1.745.000	1.800.000	+ 55.000
Problèmes de l'eau. — Recherche scientifique et technique.....	30.000	50.000	+ 20.000
Total	4.335.000	4.850.000	+ 515.000

Sauvegarde des ressources en eau.

La forte augmentation de la dotation prévue à ce titre en 1973 (+ 17,2 %) traduit essentiellement les préoccupations qui se sont manifestées à diverses reprises concernant la qualité des eaux, tant sur les rivières que sur le littoral.

Une bonne connaissance du débit et de la qualité des cours d'eau, ainsi que celle des eaux littorales, conditionne l'efficacité des interventions pour l'amélioration qualitative et quantitative des disponibilités. Ceci suppose que le réseau d'observation progressivement développé — notamment en matière de pollution — soit exploité dans de bonnes conditions d'efficacité.

Protection contre les eaux des rivières.

Le très léger relèvement prévu a seulement pour but d'obtenir de tenir compte de la hausse des prix.

Problèmes de l'eau. — Recherche scientifique et technique.

La mesure nouvelle demandée doit permettre d'améliorer les conditions dans lesquelles sont menées, depuis plusieurs années, des recherches sur les bassins versants expérimentaux.

CHAPITRE VI

L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

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

— le chapitre 36-50 relatif à la *subvention de fonctionnement* qui s'élève pour 1973 à 67.528.211 F, en augmentation d'environ 17,4 % par rapport au précédent budget ;

— l'augmentation des crédits de fonctionnement est destinée, pour l'essentiel, à tenir compte des revalorisations de salaires et des prestations annexes en cours d'année. Pour accroître les effectifs du personnel administratif, il est proposé de procéder à deux transformations d'emplois qui n'ont aucune incidence financière ;

— le chapitre 67-50 qui a trait à la *subvention d'équipement* et dont le montant est en autorisations de programme de 8.050.000 F contre 5.200.000 F l'année précédente et en crédits de paiement de 6.500.000 F contre 4 millions de francs en 1971.

Cette subvention est destinée à financer le programme d'équipement suivant :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En francs.)	
<i>Constructions :</i>		
Cantine Saint-Mandé : ajustements de la 2 ^e tranche (1971-1972)	150.000	>
Et 3 ^e tranche, achèvement.....	300.000	>
Total	450.000	450.000
<i>Matériel technique et outillage :</i>		
<i>Matériel de prises de vues aériennes :</i>		
2 ensembles R. C. 10 U. A. G.....	550.000	265.000
2 chambres R. C. 10 Aviotar.....	150.000	75.000
Total	700.000	340.000

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En francs.)	
Matériel de photogrammétrie (renouvellement du parc d'appareils de restitution) :		
7 Planimat Zeiss	2.340.000	1.120.000
1 Ecomat et enregistreur.....	120.000	»
3 Wild A 10	960.000	320.000
1 enregistreur E. K. 8	120.000	120.000
10 paires de glaces correctrices pour Presa.....	80.000	80.000
Total	3.620.000	1.640.000
Matériel d'impression :		
2 presses offset bicolores.....	1.050.000	570.000
1 banc électrostatique	140.000	140.000
1 appareil de développement automatique de films...	70.000	70.000
Total	1.260.000	780.000
Instruments de terrain (niveaux, tachéomètres).....	40.000	»
Recherche, télédétection :		
1 capteur aéroporté	600.000	»
1 caméra T. V. haute sensibilité.....	150.000	150.000
Equipements pour mesures au sol.....	140.000	140.000
Instruments de terrain.....	60.000	60.000
Photogrammétrie rapprochée :		
1 chambre P 31	50.000	50.000
Cartographie automatique :		
1 suiveur de courbe Benson-Mitra 15.....	300.000	300.000
Total	1.300.000	700.000
Agencements, aménagements, installations :		
Remplacement du standard téléphonique Saint-Mandé.....	600.000	200.000
Egouts et clôture à Villefranche (partie).....	80.000	80.000
Total	680.000	280.000
Total général	8.050.000	4.190.000

Si l'augmentation des autorisations de programme peut paraître substantielle d'une année sur l'autre, il faut souligner que pour 1972 le niveau des autorisations de programme avait été ramené à 5,2 millions de francs après avoir atteint 5,4 millions de francs l'année précédente.

Dans ces conditions, il y a lieu de se demander si les objectifs fixés par le plan d'équipement de base à moyen terme adopté par le Ministre de l'Équipement en octobre 1971 pourront être atteints. Le retard accumulé par l'Institut géographique national dans l'équipement de ses services va s'accroître. Il rencontrera donc des difficultés accrues pour accomplir sa mission sur le territoire national et supportera difficilement à l'extérieur la concurrence des services spécialisés canadiens, allemands et anglais.

*
* *

Une note jointe en annexe donne le programme des activités de l'Institut géographique national en 1972 et les perspectives pour 1973 (cf. Annexe IV).

AUDITION DE M. GUICHARD

Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement,
du Logement et du Tourisme.

Votre Commission des Finances a entendu, le 14 novembre 1972, M. Guichard, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement, du Logement et du Tourisme.

En ce qui concerne les crédits de ce département ministériel dont l'examen fait l'objet du présent rapport, M. Guichard a déclaré notamment :

En matière d'infrastructure routière, fluviale et portuaire, le budget de 1973, tel qu'il vous est présenté, permettra trois séries d'actions prioritaires :

- *développer* les autoroutes ;
- *améliorer* considérablement l'exploitation et la sécurité routière en rase campagne et en milieu urbain ;
- *aménager* les dessertes portuaires et fluviales des trois bassins du Nord, de la Basse-Seine et de la façade méditerranéenne.

Pour les *autoroutes*, les crédits budgétaires passeront de 400 millions de francs à 657,2 millions de francs soit une croissance de plus de 64 %. A cela s'ajoute les emprunts qui atteindront 1.758 millions de francs en augmentation de 46,50 % sur 1972.

Le réseau en rase campagne et le réseau urbain seront améliorés avec le double souci d'une plus grande fluidité du trafic et d'une plus grande sécurité des usagers.

Les crédits pour les routes en rase campagne et pour la voirie urbaine demeurent donc à un niveau élevé : 1.187 millions de francs pour les premiers, 1.640 millions de francs pour la seconde. Cette dernière somme permettra la poursuite de création d'axes rapides en milieu urbain.

Les crédits de sécurité routière proprement dits (car au sens large tous les crédits d'investissement routier concourent à la sécurité) augmentent de plus de 28 % atteignant près de 84 millions de francs.

Enfin, les crédits affectés aux renforcements coordonnés, c'est-à-dire à la remise en état totale de larges portions d'itinéraires et, en particulier, à leur mise hors gel, progressent de 22 % et atteignent 555 millions de francs. Ils ont connu un doublement depuis 1970, année où furent lancées pour la première fois de telles actions.

Enfin, un effort important est fait dans le *domaine des ports et des voies navigables* : l'essentiel des crédits sera concentré sur les trois grands ports de Dunkerque, du Havre et de Marseille ainsi que sur les réseaux fluviaux qui assurent la desserte de leurs arrière-pays.

Les voies navigables (et les ports fluviaux) bénéficieront de 341 millions de francs soit une augmentation de 9,8 %. L'augmentation pour les ports maritimes est moindre — + 4,2 % — mais le montant de crédits qui leur est accordé — 438,5 millions de francs — aura crû de 56 % en cinq ans. A cela doit s'ajouter, je le rappelle, des autorisations d'emprunts de 460 millions de francs.

J'attire votre attention sur un dernier point : les *problèmes de l'eau*, c'est-à-dire essentiellement la sauvegarde des ressources en eau de notre pays. Si le montant des crédits affectés à cette action est encore relativement modeste — en comparaison des autres masses de mon budget — il n'en atteint pas moins 45,6 millions de francs soit une croissance de 14 % d'une année sur l'autre et de 390 % depuis 1969.

Votre rapporteur spécial a demandé à M. Guichard de faire connaître les critères d'octroi de la subvention en faveur des routes transférées aux départements qui ont accepté ce transfert. Il lui a fait part de son intention de proposer des amendements, l'un modifiant lesdits critères d'octroi, l'autre indexant le montant des crédits de subvention. Par ailleurs, il lui a demandé de préciser l'avenir du réseau routier national et les conditions d'utilisation des crédits destinés aux renforcements coordonnés.

Le Ministre a confirmé qu'en dépit de la prise en charge d'une partie de la construction des autoroutes par le secteur privé, et même grâce à elle, le réseau national ne sera pas délaissé et que le système dit « de renforcements coordonnés » constitue une forme de l'entretien normal du réseau national.

En ce qui concerne le transfert d'une partie de la voirie nationale aux départements, le Ministre a bien précisé que les crédits de subvention pourront être utilisés au remboursement des annui-

tés d'emprunts contractés. Si l'indexation n'est pas prévue par la loi, elle existe dans les faits puisque les crédits de subvention ont été augmentés de 3 % d'une année à l'autre ce qui, compte tenu des gains de productivité, correspond à l'évolution de l'indice des prix des travaux publics.

Le Ministre a estimé, en outre, qu'il ne concevait pas l'intérêt d'introduire dans la loi de finances une clause d'indexation des crédits.

En conclusion sur cette question, il a estimé que le montant des subventions globales, soit 310 millions de francs, dépassait de 70 % les crédits qui auraient été dégagés en l'absence de tout transfert.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de l'Equipement pour 1973.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 52.

Transfert dans la voirie départementale des routes nationales secondaires.

**Texte proposé initialement
par le Gouvernement
et adopté par l'Assemblée Nationale.**

La subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1973, à 310 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires autorisé par ce texte.

Texte proposé par votre Commission.

Conforme.

Les deux derniers alinéas de l'article 66 de la loi n° 71-1061 du 29 décembre 1971 portant loi de finances pour 1972 sont ainsi modifiés :

« Il donne lieu au versement par l'Etat aux départements intéressés, au fur et à mesure de sa réalisation, d'une subvention annuelle déterminée, dans les conditions fixées par décret, en fonction notamment des caractéristiques et de l'état du réseau transféré.

« 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. Les départements disposeront librement de l'emploi de cette subvention.

Commentaires. — L'article 66 de la loi de finances pour 1972 a prévu le transfert de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires dans la voirie départementale. Ce transfert peut être échelonné sur 8 années. Au 1^{er} janvier 1973, vingt-trois départements prendront en charge 14.000 kilomètres de routes nationales.

Chaque année, la loi de finances doit préciser le montant de la subvention accordée par l'Etat aux départements dans l'hypo-

thèse d'un transfert total des 55.000 kilomètres de routes concernées. Cette subvention ne saurait être inférieure au montant retenu en 1972, soit 300 millions de francs.

Il est proposé de fixer cette subvention à 310 millions de francs pour 1973.

Votre Commission croit devoir vous proposer d'introduire un amendement modifiant le texte de l'article 66 de la loi de finances pour 1972 afin de préciser les conditions de fixation de ladite subvention et son affectation.

La nouvelle rédaction des deux derniers alinéas de l'article 66 de la loi de finances pour 1972 permettrait :

1° De supprimer la référence à la situation financière des départements pour la détermination de la subvention annuelle allouée à chaque département. La prise en compte d'un tel critère ne peut que porter préjudice aux départements les mieux gérés et faiblement endettés ;

2° De laisser à chaque département le soin d'affecter au mieux le produit de cette subvention en fonction de ses besoins et notamment pour gager le service d'un emprunt destiné à financer l'amélioration de son réseau routier.

*
* *

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

Article 52.

Amendement : Compléter cet article ainsi qu'il suit :

Le dernier alinéa de l'article 66 de la loi de finances n° 71-1061 du 29 décembre 1971 portant loi de finances pour 1972 est ainsi modifié :

La subvention est fixée, pour 1972, à 300 millions de francs, dans l'hypothèse d'un déclassement de 55.000 km de routes nationales secondaires. Pour les années suivantes, cette subvention sera actualisée par référence à l'évolution du coût des travaux publics. Elle ne saurait être inférieure au montant visé ci-dessus et pourra être révisée dans le cadre de la loi de finances.

ANNEXES



ANNEXE I

BILAN DES PROGRAMMES DE SECURITE ROUTIERE ENTREPRIS DEPUIS 1970

L'année 1970 voit le lancement d'une véritable politique de sécurité routière et un crédit spécial de 100 millions de francs est mis en place (en supplément du programme normal initial de 28,36 millions de francs affectés à la suppression de points noirs) pour assurer le financement du Programme Sécurité 1970 :

	En millions de francs.
— Suppression des points noirs (nombre d'aménagements réalisés : 472).	63,36
— Signalisation horizontale (peintures).....	35
— Routes prioritaires (pose de panneaux).....	9,1
— Signalisation verticale (pose de panneaux de limitation à 110 km/h).	1,1
— Etudes	4,8
— Information des usagers.....	3
— Fichier des conducteurs (géré par le Ministère de l'Intérieur).....	12
Total	128,36

C'est en 1971 qu'a débuté le programme finalisé inscrit au VI^e Plan dont il constitue une des actions prioritaires ; l'objectif initial était d'annuler l'augmentation du nombre de morts de manière à rester en 1975 au niveau de 1970.

L'enveloppe totale prévue au Plan est de 2.325 millions de francs, dont 1.600 millions de francs à la charge de l'Etat. Son financement est essentiellement assuré, à l'exception de l'Etat, par les collectivités locales et les constructeurs d'automobiles.

La part de la Direction des routes et de la circulation routière dans les 1.600 millions de francs à la charge de l'Etat est proche de 60 %.

L'amélioration de la sécurité routière implique la mise en œuvre de mesures nombreuses et variées relevant de divers ministères (huit au total) et organismes.

Le programme finalisé qui regroupe toutes ces mesures est divisé en huit sous-programmes dont ceux qui intéressent le Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Equipement, du Logement et du Tourisme sont détaillés dans le tableau financier joint en annexe.

Les huit actions sont les suivantes :

- I. — Aménagement en rase campagne ;
- II. — Aménagement en zone urbaine ;
- III. — Exploitation de la route ;
- IV. — Véhicule ;
- V. — Secours routier ;
- VI. — Formation (des conducteurs : à l'école) ;
- VII. — Information des usagers ;
- VIII. — Etudes et recherches destinées à évaluer l'efficacité des actions mises en œuvre.

Il leur a été consacré par la Direction des routes et de la circulation routière 103,4 millions de francs en 1971 et 154,6 millions de francs en 1972.

A ces crédits sont associées les mesures prises, dont il est possible de préciser l'importance physique :

— les aménagements de points noirs : cette action entreprise depuis longtemps a été reprise dans le programme finalisé parce qu'elle est spécifique en matière de sécurité routière, et efficace (le taux de rentabilité de la dernière opération retenue annuellement est de 30 %, ce qui signifie que le gain de sécurité apporté par l'aménagement d'un carrefour correspond dès la première année à 30 % du coût des travaux) ;

— les actions de signalisation horizontale visent à mettre en place puis à entretenir un marquage de qualité sur plus de 50.000 kilomètres du réseau national, à savoir un marquage complet (à la fois axial et latéral continu) sur les sections à trois voies et plus, intermédiaire (axial et latéral discontinu) sur les routes de 7 mètres de large supportant plus de 4.000 véhicules par jour, et axial sur les routes à deux voies dont le trafic dépasse 1.000 véhicules par jour ;

— l'opération « Routes à priorité » (y compris les traversées d'agglomérations de moins de 20.000 habitants), qui, s'effectuant région par région, doit s'achever vers la fin de 1973 grâce à l'accélération du programme sécurité 1972 ;

— l'isolement des obstacles latéraux par la pose de glissières métalliques. Le programme initial en 1972 portait sur 50 à 60 kilomètres de routes plantées — 160 kilomètres ont été ajoutés dans le cadre de l'accélération du programme sécurité 1972 ;

— la « lutte contre la glissance », outre la pose de revêtement antidérapant, met en œuvre divers moyens techniques (amélioration de la visibilité, rectification de courbes, etc.). Elle a porté sur soixante-dix sections de routes en 1971 ;

— les aménagements en zone urbaine consistent essentiellement à établir et à mettre en œuvre des plans de circulation : coordination de feux, mises à sens uniques, création de voies piétonnières, couloirs réservés — soixante-deux villes bénéficient à ce titre des subventions du Ministère de l'Intérieur et de notre Ministère ;

— les actions de formation ont abouti à la mise en œuvre du nouveau permis de conduire et au développement d'un enseignement audiovisuel pour les futurs conducteurs ;

— les études d'efficacité (sous-programme VIII) sont confiées à l'O. N. S. E. R. et au S. E. T. R. A. Le fichier « accidents » incombe au S. E. T. R. A., cependant que l'O. N. S. E. R. poursuit les essais de choc sur glissières et développe ses recherches sur l'orientation et l'efficacité des mesures de prévention, la technologie de la sécurité, l'information des usagers et la formation des conducteurs.

Programme sécurité.

Direction des routes et de la circulation routière.

PROGRAMMES ET SOUS-PROGRAMMES	1971	1972
<i>I. — Aménagements rase campagne.</i>		
1. Points noirs.....	43	63,00
(Nombre d'aménagements réalisés).....	(253)	(388)
2. Signalisation horizontale (peinture : ligne jaune et bandes blanches) :		
— marquage	30	32,00
— délinéateurs	1,75	3,00
3. Signalisation verticale (pose de panneaux sur les routes prioritaires).....	6	10,00
4. Limitation de vitesse aux points dangereux (étude sur la répression automatique).....	0,25	1,00
5. Isolement des obstacles latéraux (glissières de sécurité le long des routes plantées).....	0,90	6,30
6. Revêtement à haute adhérence.....	3	3,00
7. Eclairage des carrefours.....	»	1,00
	41,90	56,30
<i>II. — Aménagements en zone urbaine.</i>		
1. Aménagements de carrefours.....	2	2,50
2. Plans de circulation.....	5	12,00
<i>IV. — Véhicules (réglementation technique).</i>		
1. Homologation dispositifs.....		0,30
2. Utilisation et entretien piste.....	(p. m.)	0,30
<i>VI. — Formation des conducteurs.</i>		
Nouveau permis. — Recyclage des inspecteurs. — Etudes sur la pédagogie de la conduite.....	(p. m.)	7,00
<i>VII. — Information des usagers.</i>		
Crédits délégués à M. le Chef de la M. I. S. R.....	5	6,70
<i>VIII. — Etudes et recherches (hors enveloppe recherche).</i>		
Etudes efficacité O. N. S. E. R./S. E. T. R. A.	0,50	0,50
	4,80	2,40
		2,20
	1,20	1,20
Totaux	103,40	154,60

ANNEXE II

TRANSFERT DES ROUTES NATIONALES SECONDAIRES (Situation au 10 novembre 1972.)

DEPARTEMENTS	DATE de la délibération en 1972.	PUBLICATION au J. O. en 1972.	LONGUEURS DECLASSEES (En kilomètres.)			SUBVENTIONS (En milliers de francs.)		
			Effets au 1 ^{er} oct 1972.	Effets au 1 ^{er} janv. 1973.	Effets à des dates ultérieures.	Versement 1972.	Montant 1973 (sur base 1972).	Montant en année pleine (sur base 1972).
01 Ain	17 octobre.	»	»	476,500	76,000	»	2.545	2.955
04 Alpes-de-Haute-Provence.	3 juillet.	17 septembre.	»	760,676	»	»	4.500	4.500
08 Ardennes	26 juin.	17 septembre.	613,787	»	»	160	3.500	3.500
10 Aube	28 septembre.	»	»	527,794	»	»	2.445	2.445
12 Aveyron	26 juin.	17 septembre.	1.048,098	»	»	720	5.695	5.695
14 Calvados	12 septembre.	»	»	514,723	»	»	2.595	2.595
15 Cantal	28 juillet.	3 octobre.	593,003	»	27,622	470	3.325	3.480
16 Charente	24 juin.	17 septembre.	587,869	»	»	500	2.755	2.755
17 Charente-Maritime	27 octobre.	»	»	589,888	»	»	3.205	3.205
18 Cher	27 juin.	17 septembre.	»	677,766	»	»	3.410	3.410
19 Corrèze	23 juin.	»	»	434,510	»	»	2.330	2.330
20 Corse	24 juin.	»	»	1.088,967	377,000	»	7.265	9.780
21 Côte-d'Or	27 juin.	17 septembre.	»	935,600	»	»	4.870	4.870
25 Doubs	11 septembre.	»	»	686,653	»	»	4.055	4.055
28 Eure-et-Loir	29 mai.	17 septembre.	»	664,508	»	»	3.185	3.185
29 Finistère	17 mai.	17 septembre.	619,002	»	»	210	3.725	3.725
31 Haute-Garonne	26 juin.	17 septembre.	»	428,343	»	»	2.335	2.335
32 Gers	18 octobre.	»	»	599,099	»	»	3.290	3.290
35 Ille-et-Vilaine	10 juillet.	17 septembre.	772,130	»	»	700	4.000	4.000
36 Indre	28 septembre.	»	»	672,051	10,000	»	3.270	3.315
40 Jura	18 septembre.	»	»	427,970	23,184	»	2.490	2.625
41 Loir-et-Cher	2 novembre.	»	»	631,325	»	»	3.305	3.305
42 Loire	18 mai.	17 septembre.	»	300,465	»	»	1.785	1.785

DEPARTEMENTS	DATE de la délibération en 1972.	PUBLICATION au J. O. en 1972.	LONGUEURS DECLASSEES (En kilomètres.)			SUBVENTIONS (En milliers de francs.)		
			Effets au 1 ^{er} oct 1972.	Effets au 1 ^{er} janv. 1973.	Effets à des dates ultérieures.	Versement 1972.	Montant 1973 (sur base 1972).	Montant en année pleine (sur base 1972).
47 Lot-et-Garonne	31 mai.	17 septembre.	»	565,042	»	»	2.970	2.970
49 Maine-et-Loire	6 novembre.	»	»	860,099	20,000	»	4.330	4.430
50 Manche	13 octobre.	»	»	663,700	»	»	3.255	3.255
51 Marne	6 juillet.	17 septembre.	624,898	»	»	300	3.345	3.345
52 Haute-Marne	10 juillet.	»	»	357,170	57,581	»	1.800	2.185
53 Mayenne	3 juillet.	17 septembre.	»	558,446	»	»	2.700	2.700
57 Moselle	12 juin.	3 octobre.	443,849	»	8,082	100	2.555	2.600
58 Nièvre	18 octobre.	»	»	615,491	»	»	3.140	3.140
61 Orne	29 mai.	17 septembre.	611,219	»	»	400	3.210	3.210
67 Bas-Rhin	3 juillet.	17 septembre.	429,936	»	»	100	2.750	2.750
68 Haut-Rhin	31 octobre.	»	»	418,050	»	»	2.665	2.665
69 Rhône	11 octobre.	»	»	275,800	»	»	1.800	1.800
70 Haute-Saône	16 octobre.	»	»	397,050	»	»	2.410	2.410
71 Saône-et-Loire	16 mai.	17 septembre.	»	977,771	»	»	5.540	5.540
72 Sarthe	28 avril.	17 septembre.	491,186	»	»	300	2.520	2.520
77 Seine-et-Marne	19 juin.	17 septembre.	»	443,800	»	»	2.415	2.415
79 Deux-Sèvres	3 novembre.	»	»	730,612	»	»	3.720	3.720
80 Somme	3 juillet.	»	»	690,002	165,106	»	3.275	4.055
81 Tarn	14 octobre.	»	»	485,643	»	»	2.635	2.635
82 Tarn-et-Garonne	26 juillet.	17 septembre.	350,060	»	»	140	1.890	1.890
85 Vendée	5 juillet.	17 septembre.	712,432	»	»	700	3.805	3.805
88 Vosges	6 novembre.	»	»	565,740	38,000	»	3.535	3.770
89 Yonne	25 mai.	17 septembre.	»	683,130	»	»	3.375	3.375
90 Territoire de Belfort...	5 juin.	17 septembre.	»	63,192	»	»	415	415
			7.897,469	19.787,576	802,575	4.800	150.015	154.740
				28.487,620				

ANNEXE III

EQUIPEMENT DES ETABLISSEMENTS DE SIGNALISATION MARITIME

	MONTANT du VI ^e Plan (études générales exclues) en francs 1970 (en millions de francs).		AUTORISATIONS de programme 1971.		POURCENTAGE sur enveloppe VI ^e Plan.		AUTORISATIONS de programme 1972.		POURCENTAGE sur enveloppe VI ^e Plan.		AUTORISATIONS de programme 1973 (prévis.).		POURCENTAGE sur enveloppe VI ^e Plan.		MONTANT des autorisations de programme 1971, 1972 et 1973 converti en francs 1970.	POURCENTAGE de réalisation.	
			Hyp. haute.	Hyp. basse.	Millions de francs courants.	Millions de francs 1970.	Hypothèse haute.	Hypothèse basse.	Millions de francs courants.	Millions de francs 1970.	Hypothèse haute.	Hypothèse basse.	Millions de francs courants.	Millions de francs 1970.		Hypothèse haute.	Hypothèse basse.
<i>VI^e Plan.</i>																	
Métropole .	138,5	113,5	12,55	12,18	8,79	10,73	25,25	23,53	16,99	20,73	25,65	22,86	16,50	20,14	58,57	42,28	51,60
D. O. M. ...	26,2	20,7	2,3	2,23	8,51	10,77	3,2	2,98	11,37	14,40	3,88	3,46	13,21	16,71	8,67	33,09	41,88
T. O. M.	20,55	19,01	2,1	2,04	9,93	10,73	3,3	3,08	14,99	16,20	3,1	2,76	13,43	14,52	7,88	38,35	41,45

(1) Non compris « 7 » Oméga Réunion hors enveloppe.

ANNEXE IV

ACTIVITES DE L'I. G. N. EN FRANCE ET A L'ETRANGER EN 1972 ET PERSPECTIVES 1973

Travaux en France.

I. — *En 1972*, l'I. G. N. a poursuivi son œuvre d'équipement. En France, le rythme est trop faible pour les raisons indiquées au paragraphe précédent.

Conformément au programme fixé par le Comité central des travaux géographiques en décembre 1971, les travaux suivants ont été réalisés ou sont en cours actuellement.

Géodésie-nivellement.

L'équipement géodésique a été établi sur 13.200 kilomètres carrés, dont 3.300 kilomètres carrés de réfection. Il reste à équiper environ 15.000 kilomètres carrés dans l'Ouest, les Landes, la Corse et le Languedoc. Mais il faut y ajouter 140.300 kilomètres carrés de réseau ancien, qui ne répond plus aux normes exigées par l'aménagement du territoire, à refaire dans le Nord, l'Est et le Sud-Est. Si l'on considère que les feuilles d'Alsace équipées par les Allemands en 1881-1882 sont encore considérées comme bonnes, on voit que le retard est considérable.

En nivellement de précision (4^e ordre et réfection des réseaux de 2^e et 3^e ordre) 4.980 kilomètres ont été observés. On a exploité les observations de huit marégraphes et de cinq médimarmètres, dont un Outre-Mer.

De nombreux travaux spéciaux ont été réalisés pour le compte de divers Ministères (Aménagement du Territoire-Equipement, Défense nationale, Economie et Finances, Education nationale, Industrie), de divers services publics (S. N. C. F., R. A. T. P., E. D. F., C. N. E. S.), de collectivités locales, de sociétés privées, etc.

Topographie.

L'équipement au sol de la couverture photographique au 1/30.000 a porté sur 18.700 kilomètres carrés. Il reste encore à équiper environ 17.000 kilomètres carrés. Le levé proprement dit a concerné 18.700 kilomètres carrés et il reste à lever environ 70.000 kilomètres carrés. Mais il faut y ajouter la réfection de 54.000 kilomètres carrés de levés exécutés rapidement de 1888 à 1914 et qui ne répondent plus aux besoins de l'aménagement. Là aussi le retard est considérable.

La vérification sur le terrain des minutes photogrammétriques de levé a porté sur 20.000 kilomètres carrés. Faute de crédits, les travaux de revision sont restés limités à 56 feuilles au 1/25.000.

De nombreux travaux ont été effectués aux échelles de 1/2.000 et 1/5.000 pour le Ministère de l'Aménagement du Territoire et divers organismes.

Cartographie.

L'I. G. N. publie en 1972 2.297 feuilles au 1/25.000, dont 144 nouvelles, 126 feuilles au 1/50.000, dont 31 nouvelles, et 95 mises à jour, ainsi que 32 feuilles aux échelles du 1/100.000, 1/250.000 et 1/500.000.

Au 1^{er} janvier 1973, il restera à publier 794 feuilles au 1/25.000, sur un total de 4.210, et 226 feuilles au 1/50.000, sur un total de 1.102 feuilles.

Couverture photographique de la France. — Travaux photographiques et archivages.

Du 1^{er} septembre 1971 au 31 août 1972, le Service des activités aériennes a assuré la couverture photographique de 181.500 kilomètres carrés, dont 59.500 kilomètres carrés au 1/30.000 sur émulsion panchromatique, 58.000 kilomètres carrés au 1/15.000 et 1/25.000, et 60.000 kilomètres carrés sur émulsion infra-rouge et couleur.

II. — *Perspectives pour 1973 pour la France métropolitaine.*

Elles s'établissent ainsi :

- géodésie et nivellement : 24 feuilles au 1/50.000 (12.800 kilomètres carrés) ;
- équipement au sol de la couverture photographique : 33 feuilles au 1/50.000 (18.500 kilomètres carrés) ;
- le levé photogrammétrique de 42 feuilles au 1/50.000 (23.100 kilomètres carrés) ;
- vérification sur le terrain de 35 feuilles au 1/50.000 (19.300 kilomètres carrés) ;
- revision de 134 feuilles au 1/25.000 et mise à jour partielle de 77 feuilles au 1/50.000.

Principaux travaux effectués à l'étranger.

I. — *En 1972* 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 et où certaines cartes au 1/5.000 sont en cours d'exécution dans les environs immédiats de Nouméa ;
- *en Afrique de l'Ouest, en Afrique centrale et à Madagascar*, où la cartographie de base au 1/200.000, 1/100.000, 1/50.000 a été poursuivie en même temps que de nombreux travaux spéciaux étaient exécutés en vue d'études d'aménagement ;
- *en Algérie*, pour l'achèvement de la carte au 1/200.000 et au 1/500.000 des régions sahariennes. Dans cet Etat, de multiples prises de vues aériennes ont été exécutées, en particulier une couverture systématique au 1/40.000 de toute la partie située au Nord du 34^e parallèle ;
- *au Maroc*, pour la poursuite d'un programme de cartographie au 1/100.000 et au 1/50.000 et la réalisation de certaines mesures complémentaires qui doivent permettre la compensation en un seul bloc de la géodésie primordiale de cet Etat ;
- *en Tunisie*, pour les prises de vues et les tableaux de base nécessaires à la réalisation d'une carte à l'échelle du 1/200.000 du Sud du pays.

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 en Guyane, au Burundi, en Italie, en Belgique, au Zaïre, aux Baléares, aux Antilles, en Iran, etc.

Travaux envisagés au cours de l'année 1973.

ETAT	NATURE DES TRAVAUX
Algérie	Prises de vues au 1/20.000, 300.000 kilomètres carrés environ. Restitution.
Burundi	Cartographie.
Cameroun	Prises de vues pour les services de l'agriculture.
	Prises de vues. Triangulation des localités. Revision et précomplètement. Restitution et publication.
Congo	Prises de vues.
Côte-d'Ivoire	Prises de vues. Aérocheminement. Restitution et rédaction de la carte de base au 1/50.000 et au 1/200.000. Mosaïques photographiques. Aérocheminement et restitution des zones urbaines.
Dahomey	Prises de vues. Edition du plan de Cotonou.
Gabon	Prises de vues.
Guyane	Prises de vues. Prospection Scanner.
Iran	Prises de vues aériennes.
Irlande	<i>Prises de vues aériennes de tout le territoire.</i>
Haute-Volta	Prises de vues.
Madagascar	Prises de vues. Géodésie.
Maroc	Géodésie (travaux de terrain et compensation). Stéréopréparation et restitution pour les zones urbaines. Cartographie au 1/500.000 et au 1/1.000.000.
Niger	Prises de vues. Etudes socio-économiques par télédétection.
Nouvelle-Calédonie.	Géodésie. Nivellement.
Tchad	Poursuite de la cartographie dans la région du Tibesti.
Tunisie	Géodésie. Restitution.