

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 novembre 1964.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1965, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

---

TOME VI

Travaux publics et transports.

**TRAVAUX PUBLICS, ROUTES, VOIES NAVIGABLES**

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Hailgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Puzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) ; 1087 et annexes, 1106 (Tomes I à III et annexe 26), 1108 (Tomes I et II, annexes XIV et XV) et In-8° 266.

Sénat : 22 et 23 (Tomes I, II et III, annexe 28) (1964-1965).

## SOMMAIRE

---

|  | <b>Pages.</b> |
|--|---------------|
| <b>I. — Routes.</b>  |               |
| A. — Entretien .....   | 3             |
| B. — Modernisation .....   | 4             |
| 1° Le Fonds routier.....   | 5             |
| 2° Autoroutes et réseau national.....  | 5             |
| 3° Voirie locale.....  | 7             |
| C. — Revision nécessaire de notre politique routière.....                                      | 8             |
| D. — Accidents de la route.....  | 8             |
| <b>II. — Voies navigables.</b>   |               |
| A. — Evolution du trafic.....  | 10            |
| B. — Entretien et modernisation.....   | 10            |
| 1° Entretien .....   | 10            |
| 2° Modernisation .....   | 11            |
| 3° Les grandes liaisons interfluviales.....  | 13            |
| <b>ANNEXE I. — Enumération des autoroutes en service et en construction....</b>                | <b>15</b>     |
| <b>ANNEXE II. — Carte des autoroutes en service en Europe, au 1<sup>er</sup> octobre 1964.</b> | <b>19</b>     |

---

## I. — ROUTES

### A. — Entretien.

Votre Commission, qui a toujours souligné l'importance particulière qu'elle attachait à l'entretien des routes, se félicite de l'augmentation sensible de la dotation accordée à ce titre pour l'exercice à venir, soit 387,2 millions contre 352,6 en 1964.

Elle se doit cependant de souligner que ce crédit reste encore nettement insuffisant pour permettre à la fois de rattraper le retard pris au cours des années précédentes et d'assurer la réfection et le renforcement des chaussées à un rythme convenable, c'est-à-dire, en principe, tous les sept ans — au lieu de onze ans, comme la pénurie persistante de crédits y a contraint nos services des Ponts et Chaussées.

Les études les plus sérieuses effectuées récemment ont montré en effet qu'il faudrait, compte tenu de l'accroissement de la circulation et, nous le répétons, des retards accumulés, repenser totalement le problème de l'entretien et ne pas se contenter de procéder chaque année à un simple rajustement du crédit correspondant. En fait, la simple conservation d'un patrimoine routier, dont notre pays est légitimement fier, nécessiterait l'octroi d'une dotation *de l'ordre de 600 millions de francs* qui devrait s'inscrire, non dans le cadre budgétaire annuel, mais dans celui plus large d'un plan à longue échéance.

Sans méconnaître les difficultés auxquelles le Gouvernement doit faire face par ailleurs, nous nous permettons donc d'insister pour que cette question soit reconsidérée avec la plus grande attention, dans le seul but d'éviter que des accidents majeurs n'entraînent à bref délai des dépenses beaucoup plus considérables, comme cela s'est produit à la suite du rigoureux hiver 1962-1963.

## B. — Modernisation.

Les crédits de modernisation du réseau routier pour 1965 se présentent comme suit par rapport à l'exercice précédent (en millions de francs) :

|   | AUTORISATIONS<br>de programme. |                | PAIEMENT     |              |
|---|--------------------------------|----------------|--------------|--------------|
|   | 1964                           | 1965           | 1964         | 1965         |
| <b>I. — Autoroutes.</b>                 |                                |                |              |              |
| Fonds routier.....                      | 208                            | 288            | 224          | 358          |
| Crédits T.P. (ch. 53-26) ...            | 136                            | 143            | 136          | 143          |
| Emprunts .....                          | 278                            | 354            | 228          | 305          |
| <b>Total Autoroutes.....</b>            | <b>622</b>                     | <b>(1) 785</b> | <b>588</b>   | <b>806</b>   |
| <b>II. — Réseau national.</b>           |                                |                |              |              |
| Fonds routier.....                      | 384                            | 412            | 244,4        | 402          |
| <b>III. — Reconstruction des ponts.</b> |                                |                |              |              |
| Fonds routier :                         |                                |                |              |              |
| Routes nationales.....                  | 25                             | 20             | 26           | 14           |
| Voirie locale.....                      | 15                             | 15             | 5            | 15           |
| <b>IV. — Voirie locale.</b>             | <b>40</b>                      | <b>35</b>      | <b>31</b>    | <b>29</b>    |
| Fonds routier :                         |                                |                |              |              |
| Réseau départemental...                 | 44,5                           | 44,5           | 54           | 44,5         |
| Centres urbains.....                    | 68                             | 89             | 50,6         | 69,5         |
| Voirie communale.....                   | 60                             | 60             | 75           | 61           |
| <b>Total Voirie secondaire.</b>         | <b>172,5</b>                   | <b>193,5</b>   | <b>179,6</b> | <b>175</b>   |
| <b>Total-général.....</b>               | <b>1.218,5</b>                 | <b>1.425,5</b> | <b>1.043</b> | <b>1.412</b> |

(1) L'autorisation de programme de 785 millions pour les autoroutes se décompose comme suit :

|                              |     |
|------------------------------|-----|
| Opérations nouvelles.....    | 603 |
| Réévaluations anciennes..... | 132 |
| Etudes .....                 | 50  |

## 1° LE FONDS ROUTIER

Ainsi que l'on peut s'en rendre compte à la lecture de ce tableau, la majoration des crédits est due pour une part importante au relèvement des ressources du fonds routier résultant de l'augmentation concomitante du produit de la taxe sur les carburants routiers et du prélèvement effectué sur celui-ci, qui passe de 9 à 11 %. Les crédits du fonds routier se trouvent ainsi portés de 681 à 975 millions.

## 2° AUTOROUTES ET RÉSEAU NATIONAL

L'examen des chiffres relatifs au réseau national fait apparaître une augmentation très importante des dotations de programme pour les autoroutes (+ 26 %), tandis que le relèvement des autorisations de programme de l'an dernier intéressant le réseau national se répercutent sur les crédits de dépenses : + 54 %.

Au total, l'effort supplémentaire de modernisation consenti par l'Etat apparaît donc très substantiel, même si l'on tient compte du renchérissement du coût des travaux qui le ramène à des proportions plus modestes. Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons que nous féliciter de cette prise de conscience par le Gouvernement de la nécessité d'améliorer notre réseau et de créer des voies nouvelles pour faire face à un accroissement de la circulation qui peut être évalué à 12 % par an.

### 1. — *Autoroutes.*

La longueur totale des sections mises en service en 1964 sera de 136 km. Les principales réalisations concernent les liaisons Paris—Lille, Paris—Lyon et Lyon—Marseille.

En 1965, 178 km de voies nouvelles seront ouvertes intéressant, en priorité, les autoroutes du Nord et Lyon—Marseille.

On peut donc prévoir que la liaison Paris—Lille sera totalement réalisée d'ici 1967 et l'autoroute Paris—Lyon—Marseille en fin 1969, début 1970 (Paris—Avallon en 1967).

Au 1<sup>er</sup> novembre dernier, notre situation par rapport à nos principaux voisins européens se présentait comme suit :

|                            | Deux<br>chaussées. | Une<br>chaussée. |
|----------------------------|--------------------|------------------|
| Allemagne de l'Ouest ..... | 3.150              | »                |
| Autriche .....             | 259                | 41               |
| Belgique .....             | 234                | »                |
| Italie .....               | 1.394              | 256              |
| Pays-Bas .....             | 664                | 150              |
| Royaume-Uni .....          | 470                | »                |
| France .....               | 385                | 38               |

Nous indiquerons en annexe le détail des travaux entrepris ou devant l'être.

## 2. — Réseau national.

Nous avons toujours insisté pour que l'effort entrepris pour les autoroutes ne fasse pas oublier celui qu'il convient d'entreprendre sur le réseau dit « classique ».

Nous rappelons, en effet, que sur 76.550 km de voies en service, 44.907 sont considérées comme ayant une largeur insuffisante et 8.500 km (5.500 en rase campagne et 3.000 dans les agglomérations) comme étant complètement saturées, dont malheureusement — déjà — 17 km d'autoroutes.

D'autre part, nous pensons avec nos responsables de la sécurité qu'il est dans la plupart des cas préférable de passer des chaussées à deux voies de circulation aux routes à quatre voies, la formule intermédiaire se révélant particulièrement meurtrière.

Les travaux qui seront entrepris en 1965 permettront de réaliser les élargissements suivants :

|                     |                   |
|---------------------|-------------------|
| A 7 mètres .....    | 200 km de routes. |
| A 9-10 mètres ..... | 100 km de routes. |
| A 14 mètres .....   | 25 km de routes.  |

Nous disposerons alors de 4.400 km de chaussées à trois voies et de 1.925 à quatre voies.

En ce qui concerne la *mise « hors gel »* de certains itinéraires, nous avons insisté pour que des travaux soient entrepris sur les itinéraires Paris-Est et Paris-Nord pour que ceux-ci soient praticables en toute saison. Nous avons donc été heureux d'apprendre que grâce à un crédit spécial de 10 millions, provenant du Fonds d'amé-

nagement du territoire, la section la plus vulnérable de la route nationale n° 4 (Paris—Nancy), c'est-à-dire le parcours Sézanne—Somessous, a été mise hors gel en août et septembre dernier et que l'opération sera poursuivie en 1965 en direction de Vitry-le-François.

Au surplus, comme cette mesure ne peut avoir qu'une portée restreinte, tant que la totalité de la R. N. 4 n'aura pas été traitée, il a été procédé, sinon à la mise hors gel, du moins au renforcement des sections les plus faibles de l'itinéraire Paris—Chaumont—Neufchâteau—Nancy (R. N. 19-65-74) afin de tenter d'assurer dès l'hiver 1964-1965 la continuité de la liaison Paris—Nancy.

La dépense correspondante a été de l'ordre de 10 millions.

En ce qui concerne l'itinéraire Paris-Nord, aucun crédit n'a pu être dégagé et il faudra attendre la mise en service, en 1967, de l'autoroute Paris—Lille pour que les liaisons soient convenablement assurées en hiver.

### 3° VOIRIE LOCALE

L'évolution des crédits relatifs à la voirie locale contraste défavorablement avec l'effort consenti par ailleurs. En effet, si la voirie urbaine voit sa dotation accrue de plus de 30 %, celle des routes départementales et communales régresse de plus de 20 % ! Ainsi, la dotation totale de la voirie secondaire n'atteint plus, cette année, que 19 % des crédits du Fonds routier, contre 23 % en 1962 et, si l'on considère les seuls réseaux des départements et des communes, leur part tombe pour la même période de 18 % à 10 %.

Votre Commission regrette très vivement une telle diminution de la participation de l'Etat à l'effort considérable consenti par les départements et les communes pour améliorer leur réseau et elle espère que le Gouvernement voudra bien revoir sa position. Elle rappelle que, conformément aux dispositions de la loi créant le Fonds routier, 36 % des crédits devraient être consacrés à la voirie secondaire.

Or, sur cette base, même si l'on admet que le financement des autoroutes soit comptabilisé à part, les crédits affectés à la voirie locale devraient atteindre 225 millions au lieu des 190 prévus au présent budget (ponts compris).

Tout en reconnaissant, d'autre part, que les besoins de la voirie urbaine sont considérables et d'ailleurs sans commune mesure avec

le crédit accordé au titre du Fonds routier, elle n'estime pas de bonne politique de faire supporter aux routes départementales et communales les conséquences de l'effort qui doit indéniablement être fait pour éviter l'asphyxie des grands centres urbains.

### C. — Revision nécessaire de notre politique routière.

Au moment où l'on procède aux premières études relatives au V<sup>e</sup> Plan, nous devons dire, comme nous l'avons fait précédemment pour l'entretien, que l'effort de modernisation à prévoir pour les années à venir devra être totalement reconsidéré, et ce, pour deux raisons essentielles.

Tout d'abord, la saturation d'un certain nombre de grands itinéraires rend indispensable l'accélération de la cadence de construction des 2.000 kilomètres d'autoroutes jugés indispensables dès 1955. Les moyens dont disposent nos entreprises devraient permettre de porter assez rapidement ce rythme annuel des 175 kilomètres qui seront atteints l'an prochain, à 250 et peut-être 300 kilomètres. Nous pourrions ainsi, au cours de la prochaine décennie, combler notre retard, d'autant plus que la qualité de notre réseau secondaire nous dispense de faire, dans ce domaine particulier, un effort comparable à celui de nos voisins européens.

Mais il importe, en second lieu, de ne pas perdre de vue l'amélioration au moins aussi urgente de notre réseau national dont, en priorité — suivant la décision de principe prise en 1960 — 6.500 kilomètres devraient être aménagés à quatre voies. Mais nous tenons à attirer également l'attention du Gouvernement sur la nécessité de moderniser un certain nombre de grandes routes transversales qui, en raison de la création d'autoroutes comme Paris-Lille et Paris-Marseille et de la polarisation fatale de la circulation sur ces grandes liaisons, vont être amenées à supporter un mouvement d'apport considérable modifiant totalement la physionomie actuelle du trafic.

### D. — Accidents de la route.

Les accidents corporels de la circulation routière se sont élevés en 1962 à 169.204 pour la France entière. Sur ce chiffre, il a été dénombré officiellement 9.928 accidents mortels. Pour 1963, les chiffres relevés sont de 176.275 accidents corporels dont 9.167 acci-



dents mortels. Mais les statistiques officielles ne retenant que les personnes décédées dans les trois jours suivant l'accident, le chiffre réel des morts approche probablement 10.000.

Les conclusions relatives aux causes et conditions de ces accidents sont actuellement les suivantes :

|  |      |
|--|------|
| — Fautes de conducteurs .....                  | 95 % |
| — Fautes des piétons .....                     | 15 % |
| — Défaillance physique des conducteurs .....   | 6 %  |
| — Défaillance physique des piétons .....       | 2 %  |
| — Mauvais état des véhicules .....             | 12 % |
| — Particularités de la route .....             | 52 % |
| — Revêtement mouillé, verglacé, etc. ....      | 22 % |
| — Conditions atmosphériques défavorables ..... | 15 % |
| — Conditions d'éclairage défavorables .....    | 31 % |

Pour apprécier ces chiffres, il convient de noter que les causes des accidents sont en général multiples et se cumulent.

Mais ces indications ne rendent pas suffisamment compte de l'influence qu'une amélioration généralisée de l'infrastructure routière pourrait avoir sur la réduction des accidents. En effet, une route bien conçue réduit sensiblement les risques d'imprudence et de défaillances.

Ainsi, d'après les constatations faites par la Prévention routière, le nombre des tués par million de véhicules/kilomètre s'établirait comme suit par nature de chaussée :

|                        |     |
|------------------------|-----|
| Autoroutes .....       | 1,4 |
| Routes à 4 voies ..... | 2,3 |
| Routes à 3 voies ..... | 3,1 |
| Routes à 2 voies ..... | 2,3 |

On peut constater, comme nous l'avons indiqué plus haut, que les routes à trois voies sont particulièrement dangereuses, spécialement lorsqu'elles approchent de la limite de saturation comme sur Paris-Dreux et la R. N. 7. D'autre part, certaines liaisons transversales à deux voies, telle que la R. N. 31 qui assure la liaison Rouen-Metz, sont dès maintenant particulièrement meurtrières.

En ce qui concerne la répression, nous déplorons que les services de sécurité s'attachent trop souvent à sanctionner les

infractions « formelles », telles que débordement sur la ligne jaune et vitesse excessive dans les agglomérations, même lorsque la voie est complètement dégagée, alors que les graves fautes de dépassement ou de décrochement intempestif restent impunies du fait de l'absence ou de l'insuffisance d'un service de surveillance mobile.

\*  
\* \*

## II. — VOIES NAVIGABLES

### A. — Evolution du trafic.

Le trafic de nos voies navigables, qui avait été fortement handicapé par les rigueurs de l'hiver 1962-1963, s'est sensiblement développé cette année.

Les premiers résultats connus se présentent avec 63 millions de tonnes chargées pour les neuf premiers mois de 1964, en augmentation de 14 % par rapport à la période correspondante de 1963. Si ce mouvement se poursuit, le trafic 1964 atteindra un niveau record avec 12 milliards 500 millions de tonnes/kilomètre.

Cette augmentation inégalement répartie intéresse essentiellement la Seine et les liaisons entre le Nord et Paris.

En ce qui concerne la Moselle, ouverte à la circulation le 26 mai dernier, le développement du transport a été gêné par certains travaux, les basses eaux anormales de cet été sur le Rhin inférieur et la concurrence tarifaire de la S. N. C. F. et de la Bundesbahn qui ont pratiqué des tarifs de « combat » assez peut en rapport semble-t-il avec leurs prix de revient. Si cette lutte tarifaire satisfait, dans l'immédiat, la sidérurgie lorraine, elle tourne à notre avis le dos au principe de la vérité des prix et risque de se traduire par une aggravation du déficit de nos chemins de fer.

### B. — Entretien et modernisation.

#### 1° ENTRETIEN

Bien qu'ils passent de 64,4 à 68,4 millions, les crédits d'entretien et de modernisation restent nettement insuffisants eu égard à l'état de nos voies navigables et à l'augmentation du trafic. D'autre part, le renchérissement des travaux annulent et au-delà l'incidence pratique de majoration des dotations. On peut donc craindre que

les accidents survenus en différents points du réseau au cours des exercices précédents, par exemple sur le tunnel du Rove et sur le canal, ne viennent à se reproduire. Nous constatons donc que, sur ce point, la longue désaffection dont ont souffert nos voies d'eau continue à peser sur ce secteur du transport intérieur, en dépit d'un certain réveil d'intérêt de la part des milieux industriels et de l'introduction des nouvelles techniques d'exploitation, telles que le poussage. Les importants travaux de modernisation entrepris par ailleurs, dans le cadre du IV<sup>e</sup> Plan, contrastent heureusement avec cette grave carence de l'entretien.

## 2° MODERNISATION

Les autorisations de programme accordées en 1965 s'élèvent à 200 millions contre 220 en 1964, alors que l'appoint des fonds de concours reste sensiblement égal : 37,7 millions contre 37,8. En fait, si l'on tient compte des 49 millions absorbés par la réévaluation des travaux en cours, 151 millions seulement restent réellement disponibles.

En raison de l'insuffisance des dotations, qui va se traduire par un retard de 15 % par rapport aux prévisions du Plan, le Ministère des Travaux publics a bloqué l'essentiel des crédits sur la mise au grand gabarit de la liaison Dunkerque-Valenciennes. On poursuit, par ailleurs, la mise à 2 m 20 d'enfoncement des canaux de la Marne au Rhin et du Rhône au Rhin et l'aménagement de la Seine en amont et en aval de Paris.

Nous estimons utile de donner quelques détails complémentaires concernant les principales opérations en cours.

### 1. — *Travaux d'achèvement du canal du Nord.*

Les travaux sont pratiquement terminés entre le canal latéral à l'Oise et le canal de la Somme à Béthencourt.

Dans la section comprise entre le canal de la Somme à Cléry et le canal de la Sensée, toutes les écluses sont terminées, à l'exception d'une seule. Les terrassements sont en cours d'achèvement, le souterrain de Royaulcourt est en cours d'exécution.

La section la moins avancée est celle constituée par le canal de la Somme entre Béthencourt et Cléry, où les ouvrages d'art sont terminés à 60 % environ.

La mise en service de l'ensemble du canal est prévue pour le mois d'octobre 1965.

Le gain de temps attendu par les bateliers sur le parcours compris entre Pont-l'Évêque (liaison avec le canal latéral à l'Oise) et le Bassin Rond (sur l'itinéraire Dunkerque-Valenciennes) peut être évalué en moyenne à une vingtaine d'heures, soit environ 45 % de la durée actuelle de navigation pour le canal de Saint-Quentin. Ce gain de temps constitue une moyenne qui pourra être largement dépassée en période de pointe de trafic, étant donné la saturation du canal de Saint-Quentin.

D'autre part, nous croyons devoir attirer l'attention du Gouvernement sur le goulot d'étranglement constitué par la rivière l'Oise, entre Compiègne et la Seine.

Cette voie, dont le dernier aménagement remonte à 1900, ne permet la navigation qu'à l'enfoncement de 2,20 mètres alors que le canal du Nord prochainement achevé assurera un mouillage de 3 mètres et que, sur la Seine, on navigue à 3 mètres et bientôt à 4 mètres.

La modernisation de l'Oise est donc une nécessité évidente si l'on veut donner à cette voie fluviale toute sa rentabilité et lui permettre de jouer son rôle de lien entre le bassin houiller et industriel du Nord, d'une part et la région parisienne et la Basse-Seine, d'autre part.

## 2. — *Aménagement à grand gabarit de la liaison Dunkerque—Valenciennes.*

Les travaux d'aménagement de la liaison Dunkerque—Valenciennes se présentaient comme suit au 15 octobre dernier.

La mise en service des grandes écluses de Courchelette, Dorignies et Pont-Malin entraînait d'ores et déjà une sensible amélioration des conditions de navigation sur la liaison Dunkerque—Valenciennes, car c'est au passage des anciennes écluses correspondantes (Courchelette et Dorignies surtout) que se produisaient les « bouchons » les plus importants pendant les périodes de saturation de la voie.

D'autre part, les travaux suivants se trouvaient engagés : suppression de l'écluse de Neuville, construction d'une grande écluse à Goelzin, à Cuinchy, aux Fontinettes, aménagement de la dérivation éclusée de Watten, raccordement du canal de Bour-

bourg avec le port de Dunkerque, raccordement de la Sensée et de l'Escaut, rectification de la Haute Deule dans la traversée des crêtes du Pont à Sault, aménagement des dérivations de la Bassée et d'Aire-sur-la-Lys.

Il restait, enfin, encore à entreprendre : l'allongement de l'écluse de Flandres et les aménagements de différents biefs.

### 3° LES GRANDES LIAISONS INTERFLUVIALES

En dépit des engagements pris à l'occasion du vote du IV<sup>e</sup> Plan, l'effort financier consenti dans ce cadre pour la modernisation de certaines sections de voies navigables ou les études préparatoires à la réalisation de projets plus vastes reste peu important et, dans le cas des aménagements, souvent très inférieur aux prévisions.

Nous trouvons ainsi, pour l'aménagement à grand gabarit de la section Metz—Frouard : 11,5 millions au lieu de 85 ; pour l'accès au port de Metz : 6,2 millions au lieu de 10 et pour l'aménagement de la Saône entre Lyon et Gigny : 12,9 millions au lieu de 62.

Le retard pris dans ce domaine sera donc considérable, seuls ayant été convenablement financés l'aménagement à grand gabarit de la section Niffer—Mulhouse et la construction du barrage de Pierre-Bénite, en aval de Lyon.

On voit donc que la voie d'eau continue à être la parente pauvre du transport intérieur.

En ce qui concerne les études spéciales intéressant les grandes liaisons, 19,5 millions de crédits ont été accordés, dont 13,8 pour l'axe navigable Mer du Nord—Méditerranée.

Ayant longuement exposé l'économie de ce dernier projet, nous pensons intéressant de donner ici quelques indications concernant une réalisation à notre avis très intéressante pour l'économie française : la liaison Seine-Est.

#### *La liaison Seine-Est.*

*Le tracé.* — Le projet « Seine-Est » vise à relier par une voie navigable à grand gabarit, c'est-à-dire accessible aux chalands de 1.300 tonnes, la Seine à la Moselle, dans la région de Frouard. Cette voie emprunterait l'Oise inférieure, le canal latéral à l'Aisne, le canal des Ardennes, la vallée du Mongon, la Meuse jusqu'à Troussey et le canal de la Marne au Rhin jusqu'à Frouard.

*Situation actuelle des voies.* — La liaison projetée est déjà partiellement modernisée en ce qui concerne l'Oise inférieure, accessible dès maintenant aux bateaux de 2 m 20 d'enfoncement. D'autre part, il est prévu en principe de porter cette profondeur à 2 m 50 d'ici 1968. Compte tenu de la dimension des écluses, il sera alors possible de remonter jusqu'à Compiègne avec des convois poussés de 4 barges de 400 tonnes. D'autre part, l'ouverture du canal du Nord permettra, à brève échéance, de remonter de cette ville vers le Nord avec 2 barges poussées de 350 tonnes. Les autres canaux empruntés sont actuellement prévus pour des péniches d'un tirant d'eau maximum de 1 m 80.

*Rôle économique de la liaison.* — L'objet essentiel du nouvel axe serait de relier Paris et les ports de la Seine à la zone industrielle de l'Est et au Rhin. En effet, les aménagements actuellement réalisés ou projetés présentent l'inconvénient de profiter essentiellement aux ports étrangers d'Anvers et de Rotterdam et de laisser à l'écart le centre économique et commercial de la France.

Les études prospectives effectuées ont montré qu'un trafic important, de l'ordre de 3 à 4 millions de tonnes par an, pourrait être immédiatement attendu de cette réalisation.

D'autre part, le coût total de l'entreprise, soit environ 1.700 millions, n'apparaît pas excessif, surtout si l'on tient compte du fait que certains travaux, notamment l'aménagement de la Meuse, seraient communs à la création de la liaison Rhin-Rhône.

\*  
\* \*

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1965, adoptées par l'Assemblée Nationale, et concernant les routes et les voies navigables.

## ANNEXE I

### AUTOROUTES

#### I. — Autoroutes mises en service en 1964 et 1965.

1964.

|   |        |
|---|--------|
| Autoroute A 1 Paris—Lille.                                  |        |
| Saint-Denis—Senlis .....                                    | 35 km  |
| Autoroute A 6 Paris—Lyon.                                   |        |
| Saint-Germain-sur-Ecole—Ury .....                           | 18 km  |
| Nitry—Athie .....   | 22 km  |
| Anse—Villefranche .....                                     | 13 km  |
| Autoroute A 7 Lyon—Marseille.                               |        |
| Section de Chanas .....                                     | 7 km   |
| Déviation d'Orange .....                                    | 11 km  |
| Autoroute A 13 Paris—Normandie.                             |        |
| Val-Guyon—Chaufour .....                                    | 7 km   |
| Les Essarts—Maison-Brûlée .....                             | 3 km   |
| Autoroute B 31 branche de Florange.                         |        |
| Richemont—Florange .....                                    | 6 km   |
| Autoroute A 47 Givors—Saint-Chamond.                        |        |
| Rive-de-Gier—Saint-Chamond .....                            | 11 km  |
| Est de Toulon .....   | 3 km   |
|   | <hr/>  |
|   | 136 km |
| <i>Total existant au 1<sup>er</sup> octobre 1964.</i> ..... | 423 km |

1965.

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| Autoroute A 1 Paris—Lille.    |       |
| Senlis—Roye .....             | 60 km |
| Autoroute A 6 Paris—Lyon.     |       |
| Ury—Nemours .....             | 12 km |
| Appoigny—Venoy .....          | 13 km |
| Autoroute A 7 Lyon—Marseille. |       |
| Lyon—Vienne .....             | 26 km |
| Saint-Rambert—Valence .....   | 39 km |

|   |        |
|---|--------|
| Autoroute A 25 Lille—Dunkerque.               |        |
| Lille—Armentières .....                       | 5 km   |
| Autoroute A 35 Strasbourg—Bâle.               |        |
| Sud de Strasbourg .....                       | 15 km  |
| Autoroute A 61 Bordeaux—Narbonne.             |        |
| Moux—Douzens (1 <sup>re</sup> chaussée) ..... | 8 km   |
|   | 178 km |

II. — Sections en construction au 15 octobre 1964.

|                                      | Autoroutes de :<br>dégagement. | liaison. |
|--------------------------------------|--------------------------------|----------|
| A 1 — Paris—Roye .....               | 20 km                          | 84 km    |
| Roye—Fresnes .....                   |                                | 78 km    |
| A 6 — Ury—Nemours .....              |                                | 12 km    |
| Nemours—Appoigny (partiel) .....     |                                | 55 km    |
| Appoigny—Venoy .....                 |                                | 13 km    |
| Villefranche—Anse .....              |                                | 13 km    |
| A 7 — Lyon—Vienne .....              | 26 km                          |          |
| Le Péage—Valence .....               |                                | 46 km    |
| Déviation d'Orange .....             |                                | 11 km    |
| Déviation de Bédarrides—Bonpas ..... |                                | 11 km    |
| A 9 — Déviation de Montpellier ..... | 5 km                           |          |
| A 10 — Déviation de Chartres .....   | 13 km                          |          |
| A 13 — Orgeval—Mantes .....          | 24 km                          |          |
| Sud de Rouen .....                   | 3 km                           |          |
| A 25 — Lille—Armentières .....       | 5 km                           |          |
| A 35 — Sud de Strasbourg .....       | 15 km                          |          |
| A 62 — Nord de Bordeaux .....        | 7 km                           |          |
|                                      | 118 km                         | 323 km   |

III. — Sections qui seront mises en chantiers  
au cours de l'année 1965.

|                                      | Autoroutes de :<br>dégagement. | liaison. |
|--------------------------------------|--------------------------------|----------|
| A 1 — Bapaume—Arras .....            |                                | 26 km    |
| A 3 — Antenne de Bagnolet .....      | 6 km                           |          |
| A 6 — Sépeaux—Appoigny .....         |                                | 24 km    |
| A 7 — Valence—Logis-Neuf .....       |                                | 28 km    |
| A 9 — Nîmes—Montpellier .....        |                                | 50 km    |
| A 10 — Déviation de Tours .....      | 2 km                           |          |
| A 13 — Chaufour—Gaillon .....        |                                | 16 km    |
| A 14 — Pont de Neuilly—Défense ..... | 1 km                           |          |
| A 25 — Dunkerque—Bergues .....       | 12 km                          |          |
| A 31 — Nancy—Pont-à-Mousson .....    | 2 km                           |          |
|                                      | 23 km                          | 144 km   |



**IV. — Autoroutes en service dans les pays du Marché commun  
et en Grande-Bretagne.**

|                            | Deux chaussées. | Une chaussée. |
|----------------------------|-----------------|---------------|
| Allemagne de l'Ouest ..... | 3.150 km        | —             |
| Autriche .....             | 259 km          | 41 km         |
| Belgique .....             | 234 km          | —             |
| Italie .....               | 1.394 km        | 256 km        |
| Pays-Bas .....             | 664 km          | 150 km        |
| Royaume-Uni .....          | 480 km          | —             |
| France .....               | 385 km          | 38 km         |

---

ANNEXE II

—

# AUTORUTES EN SERVICE au 1<sup>er</sup> Octobre 1964

|                                 | Km    |
|---------------------------------|-------|
| Allemagne occid <sup>l</sup> .. | 3.150 |
| Autriche .....                  | 300   |
| Belgique .....                  | 230   |
| Danemark .....                  | 84    |
| France .....                    | 423   |
| Grande-Bretagne ..              | 480   |
| Italie .....                    | 1.650 |
| Pays-Bas .....                  | 814   |
| Suède .....                     | 176   |
| Suisse .....                    | 180   |

