

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1970.

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 1971, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,
Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 16

Equipement et Logement.

EQUIPEMENT

Rapporteur spécial : M. Charles SURAN.

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Yvon Coudé du Foresto, Georges Portmann, André Dulin, vice-présidents ; Jacques Descours Desacres, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Paul Driant, Yves Durand, Marcel Fortier, Lucien Gautier, Henri Henneguella, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Modeste Legouez, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jean Sauvage, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1376 et annexes, 1395 (tomes I à III et annexe 18), 1396 (tome XI), 1400 (tome IX) et in-8° 308.

Sénat : 53 (1970-1971).

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

SOMMAIRE

	Pages.
<i>Introduction</i>	3
CHAPITRE PREMIER. — Les services généraux du Ministère.....	8
CHAPITRE II. — Les voies navigables.....	13
CHAPITRE III. — Les routes	18
CHAPITRE IV. — La signalisation maritime.....	28
CHAPITRE V. — La défense contre les eaux.....	30
CHAPITRE VI. — L'Institut géographique national.....	31
<i>Audition de M. Chalandon, Ministre de l'Équipement et du logement</i>	34
ANNEXE	38

Mesdames, Messieurs,

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

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

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

Indiquons, dès maintenant, que les dotations prévues pour l'ensemble du Ministère de l'Équipement au titre du budget de 1971 s'élèvent :

— en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 2.253 millions de francs contre 2.096 millions de francs pour 1970 ;

— pour les dépenses en capital, à 5.209 millions de francs en autorisations de programme et 4.201 millions de francs en crédits de paiement contre respectivement 4.713 millions et 3.769 millions de francs en 1970.

Par ailleurs, pourront, le cas échéant, être débloquées, en tout ou partie, des autorisations de programme d'un montant total de 700 millions de francs — dont 120 millions au titre du Fonds spécial d'investissement routier — inscrites au Fonds d'action conjoncturel.

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

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1970.	CREDITS PREVUS POUR 1971			DIFFERENCES entre 1971 et 1970.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
<i>TITRE III. — Moyens des services.</i>					
Première partie. — Personnel, rémunération d'activité	978.311.007	1.089.838.928	+ 8.380.249	1.098.219.177	+ 119.908.170
Deuxième partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations.....	11.000	11.000	»	11.000	»
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	152.913.629	154.150.148	— 39.234	154.110.914	+ 1.197.285
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services	97.349.651	97.711.877	+ 8.107.985	105.819.862	+ 8.470.211
Cinquième partie. — Travaux d'entretien.....	640.057.300	640.057.300	+ 4.519.695	644.576.995	+ 4.519.695
Sixième partie. — Subventions de fonctionne- ment	83.938.743	90.891.477	+ 6.887.019	97.778.496	+ 13.839.753
Septième partie. — Dépenses diverses.....	40.017.863	40.173.555	+ 4.753.532	44.927.087	+ 4.909.224
	<u>1.992.599.193</u>	<u>2.112.834.285</u>	<u>+ 32.609.246</u>	<u>2.145.443.531</u>	<u>+ 152.844.338</u>
<i>TITRE IV. — Interventions publiques.</i>					
Troisième partie. — Action éducative et cultu- relle	700.000	700.000	+ 100.000	800.000	+ 100.000
Quatrième partie. — Action économique. — En- couragements et interventions	87.666.564	88.078.664	+ 2.550.000	90.628.664	+ 2.962.100
Cinquième partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.	14.825.000	14.825.000	+ 370.000	15.195.000	+ 370.000
Sixième partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité	943.965	943.965	— 100.000	843.965	— 100.000
	<u>104.135.529</u>	<u>104.547.629</u>	<u>+ 2.920.000</u>	<u>107.467.629</u>	<u>+ 3.332.100</u>
Totaux pour les dépenses ordinaires...	2.096.734.722	2.217.381.914	+ 35.529.246	2.252.911.160	+ 156.176.438

15

Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1970.	Prévues pour 1971.	Différence.	Votés pour 1970.	Prévus pour 1971.	Différence.
		(En francs.)					
	TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT						
53-10	Etudes générales. — Infrastructure des transports.....	6.020.000	3.200.000	— 2.820.000	4.820.000	2.875.000	— 1.945.000
53-11	Opérations routières relatives aux grands ensembles.....	17.980.000	18.000.000	+ 20.000	14.000.000	8.000.000	— 6.000.000
53-20	Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations.....	9.890.000	10.800.000	+ 910.000	9.000.000	10.000.000	+ 1.000.000
53-21	Programme spécial de renforcement des chaussées.....	Mémoire.	225.000.000	+ 225.000.000	Mémoire.	225.000.000	+ 225.000.000
53-26	Participation aux dépenses du fond spécial d'investissement routier (autoroutes)	15.000.000	20.600.000	+ 5.600.000	15.000.000	20.600.000	+ 5.600.000
53-30	Voies de navigation intérieure. — Equipement	213.920.000	217.400.000	+ 3.480.000	180.000.000	200.000.000	+ 20.000.000
53-32	Travaux de défense contre les eaux.	6.290.000	6.400.000	+ 110.000	3.000.000	6.000.000	+ 3.000.000
53-34	Ports de commerce. — Equipement..	231.600.000	328.850.000	+ 97.250.000	230.500.000	246.000.000	+ 15.500.000
53-36	Ports de pêche et de plaisance. — Equipement	4.490.000	6.200.000	+ 1.710.000	12.000.000	12.000.000	»
53-38	Etablissements de signalisation mari- time. — Equipement.....	17.475.000	17.850.000	+ 375.000	11.625.000	15.000.000	+ 3.375.000
55-01	Etudes d'aménagement foncier, d'ur- banisme et de création de zones urbaines	43.530.000	58.472.000	+ 14.942.000	40.200.000	50.000.000	+ 9.800.000
55-20	Participation aux dépenses d'invest- issement rendues nécessaires par la meilleure utilisation des terrains délaisés par les administrations publiques	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
55-41	Etudes et actions en faveur du loge- ment	9.320.000	8.090.000	— 1.230.000	6.000.000	7.000.000	+ 1.000.000
55-42	Opérations concertées pour la création de villes nouvelles.....	28.760.000	49.000.000	+ 20.240.000	25.000.000	30.000.000	+ 5.000.000
55-43	Acquisitions de terrains pour l'amé- nagement urbain.....	76.400.000	121.400.000	+ 45.000.000	50.000.000	23.000.000	— 27.000.000
55-44	Bâtiment et travaux publics. — Etudes	562.000	500.000	— 62.000	200.000	350.000	+ 150.000
55-45	Recherches en matière d'habitat						
(nouveau)	(plan construction).....	»	3.500.000	+ 3.500.000	»	2.800.000	+ 2.800.000
55-90	Etudes économiques générales.....	»	250.000	+ 250.000	»	200.000	+ 200.000
(nouveau)							
57-20	Opérations concertées d'aménagement et de construction d'intérêt public conduites par l'Etat.....	Mémoire.	Mémoire.	»	Mémoire.	Mémoire.	»
57-50	Institut géographique national. — Equipement	»	Mémoire.	»	737.000	Mémoire.	— 737.000
57-91	Equipement immobilier des services de l'équipement et du logement...	27.595.000	38.065.000	+ 10.470.000	4.700.000	23.000.000	+ 18.300.000

58-29	Instituts de recherche. — Equipement	>	Mémoire.	>	Mémoire.	Mémoire.	>
58-30	Equipement des établissements de signalisation maritime outre-mer...	>	>	>	1.000.000	>	— 1.000.000
	Totaux pour le titre V.....	708.832.000	1.133.577.000	+ 424.745.000	607.782.000	881.825.000	+ 274.043.000
	TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDEES PAR L'ETAT						
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers.....	32.240.000	30.650.000	— 1.590.000	4.000.000	41.125.000	+ 37.125.000
63-91	Participation à l'augmentation de capital du bureau central d'études pour les équipements d'outre-mer.	500.000	Mémoire.	— 500.000	500.000	Mémoire.	500.000
64-10	Encouragement à la décentralisation industrielle et commerciale.....	23.870.000	23.870.000	>	Mémoire.	Mémoire.	>
65-00	Contribution de l'Etat aux dépenses de construction de logements destinés à des fonctionnaires.....	17.945.000	17.945.000	>	6.000.000	38.000.000	+ 32.000.000
65-10	Primes à la construction.....	1.543.300.000	1.543.300.000	>	709.000.000	810.000.000	+ 101.000.000
65-20	Equipement du centre scientifique et technique du bâtiment.....	3.050.000	1.500.000	— 1.550.000	3.000.000	1.000.000	— 2.000.000
65-21	Subvention à l'institut de recherches d'urbanisme	>	Mémoire.	>	Mémoire.	Mémoire.	>
65-30	Aide à la suppression des cités insalubres	22.500.000	72.500.000	+ 50.000.000	10.000.000	45.000.000	+ 35.000.000
65-40	Aménagement des lotissements défectueux	6.290.000	7.000.000	+ 710.000	2.300.000	5.000.000	+ 2.700.000
65-41 (nouveau)	Aides aux opérations d'aménagement concerté	>	Mémoire.	>	>	Mémoire.	>
65-42	Subventions pour une meilleure utilisation des îlots d'habitation.....	89.890.000	90.000.000	+ 110.000	100.000.000	66.000.000	— 34.000.000
65-44	Subventions pour la création et l'aménagement de parcs et jardins publics	3.275.000	13.275.000	+ 10.000.000	3.500.000	6.500.000	+ 3.000.000
65-50	Subvention pour le financement des habitations à loyer modéré destinées à la location.....	2.229.700.000	2.243.000.000	+ 13.300.000	2.253.900.000	2.236.000.000	— 17.900.000
67-50	Institut géographique national. — Subvention d'équipement.....	4.240.000	5.390.000	+ 1.150.000	3.945.000	6.000.000	+ 2.055.000
	Totaux pour le titre VI....	3.976.800.000	4.048.430.000	+ 71.630.000	3.096.145.000	3.254.625.000	+ 158.480.000
	TITRE VII. — REPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE						
70-10	Versement à la caisse autonome de la reconstruction.....	27.600.000	27.600.000	>	65.000.000	65.000.000	>
	Totaux pour les dépenses en capital	4.713.232.000	5.209.607.000	+ 496.375.000	3.768.927.000	4.201.450.000	+ 432.523.000

(a) Crédits de paiement non assortis d'autorisations de programme.

CHAPITRE I

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 1970 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 une augmentation des moyens en personnel et en matériel, d'une part, des organes d'informatique du Ministère, d'autre part, du service chargé des travaux statistiques. L'ensemble représente une dépense supplémentaire de 3 millions compte tenu de la suppression, en contrepartie, de certains emplois ;

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

B. — *Les services extérieurs.*

Le total des mesures nouvelles concernant les services extérieurs de l'Equipement est important et atteint 17,7 millions de francs.

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

— une majoration de 7 millions de francs du crédit prévu pour la rémunération des ouvriers permanents des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées pour faire face à l'incidence en 1971 des augmentations de salaires intervenues ou à intervenir en 1970 et des augmentations prévisibles en 1971 ;

— une majoration de 3,6 millions pour faire face aux frais de fonctionnement des services extérieurs de l'Équipement ;

— un ajustement de crédit au titre des relèvements de salaires du personnel du Laboratoire central des Ponts et Chaussées (+ 1.350.000 francs) ;

— dans le domaine de l'enseignement, d'une part, l'ouverture à titre non renouvelable d'un crédit de 1 million de francs pour couvrir les dépenses de premier établissement (matériel d'internat et matériel scolaire) de la nouvelle école des techniciens des travaux publics de l'État, qui doit fonctionner à partir de 1971, d'autre part, une majoration de la dotation concernant les frais de fonctionnement de l'école des ingénieurs des travaux publics de l'État pour tenir compte notamment de la modernisation et de l'amélioration des méthodes d'enseignement et de l'aménagement de nouveaux locaux. (Les crédits supplémentaires s'élèvent, au total, à 890.000 F dont la moitié à titre non renouvelable.)

Indiquons, enfin, qu'un certain nombre de virements sont opérés entre administration centrale et services extérieurs par suite d'une réorganisation de la structures des services.

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 3.200.000 F en autorisations de programme et de 2.875.000 F en crédits de paiement, dont 1 million 260.000 F au titre des opérations nouvelles.

Ces dotations sont destinées aux opérations suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Routes et autoroutes. — Etudes générales. —		
Recherche scientifique et technique.....	»	»
Voies de navigation intérieure. — Etudes générales	700.000	340.000
Ports de commerce. — Etudes générales.....	800.000	390.000
Etablissements de signalisation maritime. —		
Etudes générales.....	900.000	220.000
Recherche scientifique et technique.....	300.000	120.000
Equipement du L. C. P. C.	500.000	190.000
	3.200.000	1.260.000

2° Etudes économiques générales (Chap. 55-90).

Ce chapitre nouveau est doté de 250.000 F en autorisations de programme et de 200.000 F en crédits de paiement.

Les dotations sont destinées à effectuer certaines études concernant l'information économique, les méthodes de planification et de programmation ainsi que la tarification en matière de transports urbains.

a) Information économique et tableau de bord.

Au-delà des statistiques spécialisées (logement, transports) existantes et dans le cadre de la rationalisation de la gestion du Ministère de l'Equipement et du Logement, il importe de concevoir et de mettre en place un appareil moderne d'information économique et de tableaux de bord à l'usage du Ministre et de ses services.

b) Méthodes de planification et de programmation, notamment au niveau régional.

La mise en œuvre du VI^e Plan va demander un effort méthodologique important notamment en ce qui concerne la programmation régionale et le contrôle de l'exécution.

c) Tarification des transports urbains.

Le Conseil des Communautés européennes a prévu que les Etats membres effectueraient une étude sur les problèmes posés par la tarification de l'usage des infrastructures routières dans les agglomérations.

Des études complémentaires sur une ville de chaque pays doivent être financées par les Etats membres. Pour la France, la ville choisie serait en principe Marseille.

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

Sont prévus en autorisations de programme 38.065.000 F et 23 millions de francs en crédits de paiement dont 19.470.000 F au titre de la poursuite des opérations en cours.

Ces dotations sont en sensible augmentation par rapport au budget de 1970 où les autorisations de programme étaient de 27,6 millions de francs et les crédits de paiement de 4,7 millions seulement.

Le détail des opérations envisagées en 1971 est donné dans le tableau ci-après :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
Acquisition de terrains et constructions immobilières :	
A. — <i>Acquisitions et constructions d'immeubles pour les services :</i>	
Regroupement des directions départementales de l'équipement	20.935.000
Arrondissement et services spécialisés.....	
Subdivisions. — Acquisitions de terrains.....	8.330.000
Réévaluations	
	29.265.000
Fonds de concours prévus.....	— 4.000.000
Total (A).....	25.265.000
B. — <i>Formation professionnelle :</i>	
Construction de bâtiments provisoires pour l'école des ingénieurs T. P. E.....	1.500.000
Construction de l'école des techniciens des T. P. E. à Aix-en-Provence	7.500.000
Transfert de l'école nationale des ponts et chaussées à Palaiseau (études).....	1.800.000
Total (B).....	10.800.000
Laboratoires régionaux des ponts et chaussées.....	2.000.000
Totaux pour le chapitre.....	38.065.000

4° Les subventions d'équipement pour travaux divers (Chap. 63-90).

Ce chapitre rassemble un certain nombre de subventions ayant des objets très divers. Une seule dotation est à rattacher aux services généraux du Ministère : la subvention à l'Institut de recherches des transports (2.650.000 F en autorisations de programme).

Les autres articles de ce chapitre seront étudiés dans la suite du présent rapport, à l'occasion de l'examen séparé des différents services spécialisés du Ministère de l'Équipement.

CHAPITRE II

LES VOIES NAVIGABLES

A. — Le trafic.

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

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 (prévisions)	117,0	15.500
1971	»	»

Ainsi le trafic de l'année 1969 représente une augmentation, par rapport à l'année 1968, de 8,3 % pour le tonnage et de 10,3 % pour le tonnage kilométrique.

Cette évolution globale favorable s'analyse comme suit par nature de trafic :

- trafic intérieure : progression très satisfaisante, de 9,9 % en tonnage et de 10,2 % en tonnage kilométrique ;
- exportation : augmentation de 6,2 % en tonnage et de 14,6 % en tonnage kilométrique ;
- importations : croissance de 8,8 % en tonnage et de 12,7 % en tonnage kilométrique ;
- transit rhénan : stabilité.

En ce qui concerne l'année 1970, les prévisions sont, à l'heure actuelle, les suivantes :

- 117 millions de tonnes ;
 - 15,5 milliards de tonnes-kilomètres,
- ce qui représente une augmentation de 6 % par rapport à l'année précédente.

Le tableau ci-après donne les prévisions détaillées du trafic pour 1970 comparées aux résultats de 1969.

Prévisions détaillées du trafic pour 1970.

VOIES NAVIGABLES	LONGUEURS fréquentées (km).	TONNES-KILOMETRIQUES (En millions.)		
		1969	1970 (prévisions).	Variations en %.
Moselle :				
De Frouard à Metz.....	58	53	60	+ 13
De Metz à la frontière.....	59	243	272	+ 12
Totaux	117	296	332	+ 12
Canal du Nord :				
De Pont-l'Evêque à Arleux.....	95	453	498	+ 10
Seine :				
A l'amont de Charenton.....	177	567	581	+ 3
De Charenton à Conflans.....	78	1.521	1.700	+ 12
De Conflans à la mer et Risle.....	310	3.555	3.860	+ 9
Canal de Tancarville au Havre.....	25	112	112	»
Total Seine et canal de Tancarville..	590	5.755	6.253	+ 9
Rhône :				
De Lyon à Beaucaire.....	269	224	238	+ 6
De Beaucaire à Arles, embranchement petit Rhône	15	15	16	+ 6
Totaux	284	239	254	+ 6
Autres voies	6.440	7.857	8.163	+ 4
Ensemble des voies navigables.....	7.526	14.600	15.500	+ 6

Pour l'année 1971, il apparaît raisonnable de retenir un taux de progression de même importance tant pour les tonnages que pour les tonnages kilométriques, ce qui conduit aux prévisions suivantes :

- 124 millions de tonnes ;
- 16,4 milliards de tonnes-kilomètres.

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 1970 et prévus pour 1971 au titre de l'exploitation réglementée des voies navigables.

	1970	1971
	(En francs.)	
1. Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée	12.025.000	12.545.000
Produits des visas d'affrètement et des taxes d'exploitation	— 4.350.000	— 4.500.000
Part des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée non couverte par les taxes..	7.675.000	8.045.000
2. Reconversion de la traction sur berges.....	7.150.000	7.150.000
Total des crédits du chapitre.....	14.825.000	15.195.000

C. — Les dépenses d'entretien.

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien s'élèvent à 81,6 millions de francs, en augmentation de 2 millions sur l'année précédente, soit 2,5 %.

Déjà au budget de 1970, l'augmentation de la dotation par rapport à l'année précédente n'avait été que de 2 %. Ainsi, deux années consécutives, la majoration des crédits affectés à l'entretien

des voies navigables sera très inférieure à l'augmentation du coût des travaux. Le volume des opérations s'en trouve donc amoindri dans une proportion inquiétante, et ce, alors qu'on constate une progression régulière du trafic. Les années précédentes, votre commission avait également 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 avait demandé avec insistance à ce que cette situation soit réexaminée. Malheureusement il n'en est rien. Or la poursuite de ces errements risque fort d'entraîner, à moyen terme, les plus fâcheuses conséquences. Le défaut d'entretien, en se prolongeant, provoquera des dégradations profondes qui nécessiteront des dépenses très importantes de remise en état, tout en occasionnant des arrêts durables de navigation. Il s'agit donc d'une politique d'économie à courte vue qui sera génératrice de dépenses dans l'avenir et qui, dans le présent, cause un préjudice certain à notre potentiel économique, à l'heure même où elle se trouve confrontée au sein du Marché commun avec l'Allemagne, la Belgique et les Pays-Bas qui, eux, font de grands efforts pour assurer l'entretien de leur réseau de voies navigables.

D. — L'équipement.

Les autorisations de programmes prévues au chapitre 53-30 concernant l'équipement des voies navigables s'élèvent pour 1971 à 217,4 millions de francs, en augmentation de 3,5 millions sur celles de 1970.

Les crédits de paiement se montent à 200 millions de francs, en augmentation de 20 millions de francs par rapport au précédent budget.

En pratique, la politique suivie par le Gouvernement en matière d'équipement consiste à poursuivre l'aménagement des vallées, en vue de permettre, par la création de liaisons à grand gabarit, une desserte meilleure des zones de forte concentration industrielle et urbaine et de l'hinterland des principaux ports maritimes. Par ailleurs, doivent être effectuées des opérations de restauration et de modernisation plus limitées sur les voies à petit gabarit, qui supportent un trafic commercial assez important, bien que ne justifiant pas leur mise au gabarit international.

C'est dans cette optique qu'a été établi le programme des opérations dont l'engagement est prévu pour 1971.

	Autorisations de programme. (En millions de F.)
<i>Bassin du Nord</i>	39,7
Aménagements complémentaires sur le canal Dunkerque—Denain.	
Poursuite de la mise à grand gabarit de l'an- tenne Bauvin—Lille et du bief de Trith-sur- l'Escaut.	
<i>Liaisons Seine-Nord</i>	15,2
Poursuite de la mise à grand gabarit de l'Oise, essentiellement.	
<i>Vallée de la Seine</i>	39,8
Achèvement des travaux en cours sur la Basse- Seine, la Haute-Seine et la Marne. Début de l'aménagement de la Petite Seine.	
<i>Vallée de la Moselle</i>	17,2
Poursuite des travaux d'aménagement de la section Frouard—Toul—Neuves-Maisons.	
<i>Bassin du Rhône et de la Saône</i>	70,8
Participation du budget des voies navigables aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône. Poursuite de la mise à grand gabarit de la Saône.	
<i>Canaux du Midi</i>	12,4

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 concernent respectivement les permis de conduire et la prévention routière.

1° *Les permis de conduire.*

Il est proposé de majorer de 3.229.620 F la subvention versée à l'organisme chargé de faire passer les 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 versée 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 1971 s'élève à 2.350.000 F, en augmentation de 970.000 F sur celle de 1970, soit une majoration de 70 %.

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 et la voirie de l'ancien département de la Seine.

CHAPITRE 35-21. — *Entretien et réparation
du réseau routier national.*

Les crédits d'entretien des routes prévus à ce chapitre s'élèvent, au total, (y compris les études, l'acquisition de matériel, etc.) à 516.810.000 F, sans changement par rapport aux crédits votés au budget de 1970.

CHAPITRE 36-22. — *Participation forfaitaire de l'Etat aux dépenses
de personnel de l'ex-voirie départementale de la Seine.*

Le crédit qui avait été ouvert pour 1970, soit 5.730.598 F, est porté à 6.394.858 F. Cette augmentation, qui est traduite uniquement en mesures votées, est la conséquence de l'extension en année pleine des différentes mesures de revalorisation des rémunérations publiques et des prestations sociales intervenues en 1969 et 1970 ainsi que de la réforme des échelles de rémunérations de fonctionnaires appartenant aux catégories C et D.

CHAPITRE 44-21. — *Subvention pour l'entretien
des chaussées de Paris.*

Il est proposé de majorer de 412.100 F et de porter à 7.233.600 F la subvention versée par l'Etat à la ville de Paris, en application de la convention du 22 août 1960, à titre de contribution aux dépenses entraînées pour la ville par l'entretien des tronçons de voies urbaines ayant le caractère de routes nationales.

Rappelons que, suivant cette convention, le montant de la contribution de l'Etat a été fixé d'après le coût moyen annuel d'entretien des chaussées parisiennes évalué en 1960 à 2 F le mètre superficiel. La surface de chaussée à l'entretien de laquelle l'Etat participe est de 2.183.000 mètres carrés. Une formule de revision de prix, pour tenir compte des variations éventuelles depuis 1960, a été inscrite dans la convention. La formule utilisée comporte trois termes représentant les salaires, le prix du gas-oil et celui de l'acier, paramètres couramment adoptés dans les marchés de travaux. C'est par application de cette formule de revision que le crédit se trouve majoré en 1970.

II. — LES DÉPENSES EN CAPITAL ET LE FONDS ROUTIER

Depuis que le recours au régime de la concession a été pratiqué en matière de construction d'autoroutes, une partie des investissements routiers ne ressort plus du budget de l'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.

A. — Les crédits du budget de l'Equipement.

Les dotations intéressant les routes et prévues au titre des dépenses en capital du budget de l'Equipement sont au nombre de cinq :

1° *Le chapitre 53-11* : « Opérations routières relatives aux grands ensembles ». La dotation de ce chapitre est, pour 1971, de 18 millions de francs en autorisations de programme, pratiquement sans changement par rapport à l'année précédente, et de 8 millions de francs en crédits de paiement, en diminution de 6 millions de francs par rapport à 1970.

Indiquons que les dotations prévues à ce chapitre en 1970 sont destinées au financement des opérations ci-après :

Opérations routières relatives aux grands ensembles.

Autorisations de programme 1970.

(Prévisions d'utilisation.)

DEPARTEMENT	LOCALITE	DESIGNATION DES OPERATIONS
Vaucluse	Avignon	Traversée de la Z. U. P.
Pyrénées-Atlantiques ...	Bayonne	Rocade Est de Bayonne.
Ille-et-Vilaine	Rennes	Aménagement au sud de la Z. U. P. de Villejean - Malifeu.
Gard	Nîmes	Aménagement du boulevard Sud.
Seine-Saint-Denis	Aulnay-sous-Bois	Déviation entre boulevard Westinghouse et C. D. 50.
	Aulnay-sous-Bois	Déviation entre R. N. 2 bis et R. N. 3.
	Neuilly-sur-Marne	Elargissement et déviation carrefour R. N. 370.
Hauts-de-Seine	Asnières-Gennevilliers ..	Aménagement des R. N. 309 et 310.
Val-de-Marne	Créteil	Aménagement entre R. N. 5 et Carrefour de l'Eglise.
Yvelines	Chatou	Aménagement sur place.
	Trappes	Liaison entre R. N. 10 et R. N. 12.
Seine-et-Marne	Melun	Aménagement du carrefour Saint-Liesne.
	Dammarie-les-Lys	Echangeur Sud.

Aux dotations budgétaires doivent venir s'ajouter des fonds de concours des collectivités locales, lesquels représentent en général 45 % du montant total des travaux.

A la date du 15 octobre 1970, les opérations suivantes ont été financées : Avignon, Bayonne, Rennes, Nîmes, Aulnay-sous-Bois, Neuilly-sur-Marne, Chatou.

Les dossiers de financement des autres opérations sont en cours de mise au point, notamment sous l'angle de l'approbation technique des projets.

Quant au programme 1971, il n'est pas encore établi.

2° *Le chapitre 53-20* qui concerne l'entretien et la réparation des ponts provisoires, opérations pour lesquelles sont inscrites des autorisations de programme et des crédits de paiement d'un montant respectif de 10,8 millions de francs et 10 millions de francs. Ces dotations sont supérieures d'environ 10 % à celles ouvertes pour 1970.

Il reste, à l'heure actuelle, encore environ 350 ponts provisoires en service. Ce nombre ne se réduit que très lentement, mais il s'agit pour la plupart d'ouvrages d'importance secondaire.

A partir de 1971, la reconstruction des ponts intéressant la voirie nationale ne doit plus comme les années passées faire l'objet d'une dotation spécifique couverte par un article distinct du Fonds spécial d'investissement routier.

Seule la reconstruction des ponts sur la voirie des collectivités locales reste inscrite au Fonds spécial et est programmée par les soins du Ministère de l'Intérieur.

Les opérations prévues au titre du chapitre 53-20, en 1971, concernent essentiellement l'entretien et les grosses réparations, le cas échéant, la réfection des très nombreux ponts provisoires remplaçant les ponts détruits par faits de guerre, ainsi que d'autres ouvrages provisoires.

Le chapitre couvre également l'entretien, les grosses réparations et le fonctionnement d'un certain nombre de bacs, notamment ceux des bacs importants sur le Rhin, dont la France est responsable.

En outre, les crédits couvrent le stockage, la réparation, le transport et la mise en œuvre des matériels Bailey, et de nombreux autres matériels de ponts, très fréquemment utilisés pour des franchissements provisoires ou semi-définitifs.

3° *Le chapitre 53-21* « Programme spécial de renforcement des chaussées ». Ce chapitre, doté jusqu'à présent pour mémoire,

se voit attribuer, pour 1971, 225 millions de francs tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

Le programme de renforcement prévu pour 1971 porte sur les axes suivants :

- Paris—Limoges.
- Le Mans—Rennes.
- Laon—Reims.
- Saint-Dizier—Chaumont.
- Nancy—Epinal.
- Bonneville—Annemasse.
- Annemasse—Bourg—Mâcon.
- Vesoul—Langres.
- Bordeaux—Montpellier (3 sections d'essai),

ainsi que sur des sections nouvelles d'itinéraires déjà renforcés en 1969 et 1970.

4° *Le chapitre 53-26* « Participation aux dépenses du Fonds spécial d'investissement routier (autoroutes) ». A ce titre, sont prévus des autorisations de programme et des crédits de paiement d'un montant de 20,6 millions de francs, en augmentation de 5,6 millions de francs par rapport à l'année précédente et qui sont destinées à compléter les ressources propres du fonds spécial.

5° *Le chapitre 55-42* « Opérations concertées pour la création de villes nouvelles ». A ce titre sont prévus 49 millions de francs en autorisations de programme et 30 millions de francs en crédits de paiement.

Rappelons qu'en 1970, ce chapitre avait été doté de 28,7 millions de francs en autorisations de programme et de 25 millions de francs en crédits de paiement.

Les autorisations de programme prévues pour 1971 se répartissent de la manière suivante :

- *Région parisienne* : 44 millions de francs.

Le programme prévisionnel de voirie primaire dans la région parisienne porte sur un montant de 80 millions de francs, dont 44 millions à la charge de l'Etat et 36 millions à la charge du District de la région parisienne.

Le programme détaillé qu'il appartiendra au préfet de région de fixer est, à l'heure actuelle, en cours d'étude et devra être soumis au Conseil d'administration du District.

— Villes nouvelles de province : 5 millions de francs.

Il s'agit des villes nouvelles dont le Gouvernement a décidé d'engager la réalisation, c'est-à-dire L'Isle-d'Abeau, près de Lyon, et Le Vaudreuil, près de Rouen.

B. — Le Fonds spécial d'investissement routier.

En 1971, le Fonds spécial d'investissement routier disposera d'une assez sensible majoration de ses ressources, en raison, d'une part, de l'accroissement constant de la consommation des produits pétroliers, et, d'autre part, du relèvement d'un point du taux du prélèvement. L'article 31 du présent projet de loi de finances prévoit, en effet, de porter de 17 % à 18 % le taux de ce prélèvement.

La répartition des ressources du Fonds spécial d'investissement routier en 1971, comparée aux deux années précédentes, est la suivante, compte non tenu des frais de fonctionnement et des dépenses diverses :

TRANCHES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1969.	1970.	1971.	1969.	1970.	1971.
	(En millions de francs.)					
<i>Exécution du plan national d'amélioration du réseau routier :</i>						
Réseau national.....	»	»	»	166,1	21,2	13
Autoroutes	»	»	»	271,9	89	10
Reconstruction des ponts.....	21	26,1	15,3	27	19,8	16,5
Autoroutes de liaison.....	28,5	363	299,4	126,5	511,2	399,3
Réseau national en rase campagne	586	610,5	680	374	457,5	570
Voirie en milieu urbain.....	1.060,2	826,2	1.386,1	613	722,8	1.004,5
Renforcements coordonnés	»	»	75	»	»	45
Total	1.695,7	1.825,8	2.455,8	1.578,5	1.821,5	2.058,3
<i>Exécution du plan d'amélioration du réseau routier départemental.....</i>	57,5	58,2	60	54,7	52	53
<i>Exécution du plan de décongestion de la circulation dans les centres urbains</i>	146	142,8	180	137,3	100	110,5
<i>Exécution du plan d'amélioration de la voirie communale.....</i>	71	63,9	64,9	68,4	63	64
Total	1.970,2 (1)	2.090,7	2.760,7	1.838,9 (2)	2.036,5	2.285,8

(1) Après annulation de 17,8 millions par arrêté du 24 janvier 1969.

(2) Après annulation de 4,6 millions par arrêté du 24 janvier 1969.

Le Fonds spécial d'investissement routier constituant un compte spécial du Trésor, et intéressant également la voirie des collectivités locales, nos collègues, MM. Descours Desacres et Raybaud l'examineront dans leurs rapports respectifs. Nous nous bornerons donc, pour notre part, à évoquer les problèmes posés par les crédits de la tranche nationale.

Les dotations prévues pour les autoroutes sont en régression par rapport à l'année 1970. Ceci tient au fait que le régime de la concession doit être étendu et que l'importance de l'effort direct de l'Etat en matière de construction d'autoroutes de liaison a tendance à se réduire progressivement.

Les opérations envisagées pour 1971, outre des réévaluations d'opérations antérieures, des acquisitions de terrains et des études préliminaires, portent notamment sur les sections suivantes :

- Nieppe—Bergues.
- Lille—Tournai.
- Fontainebleau—Corbeil, établissement d'une troisième voie sur l'autoroute A 6.

Les crédits relatifs au réseau national en rase campagne sont, par contre, en progression de 11,5 % en ce qui concerne les autorisations de programme et de 24,7 % pour les crédits de paiement.

Malgré leur progression par rapport à l'année précédente, les dotations prévues pour 1971 seront loin d'être suffisantes pour permettre de faire face aux besoins considérables qui se manifestent en ce domaine, et il est à craindre que, en présence de l'ampleur des réalisations indispensables et faute des ressources nécessaires, l'Etat n'envisage de transférer aux collectivités locales une partie du réseau national dont il ne peut plus que difficilement assurer la charge.

Mais c'est en matière de voirie en milieu urbain que l'effort principal a été effectué. Dans ce domaine, les autorisations de programme progressent de 68 % et les crédits de paiement de 39 %, atteignant respectivement 1.386 millions de francs et 1.004 millions de francs.

Les opérations prévues intéresseront en premier lieu la région parisienne et, pour la province : Lille, Nancy, Metz, Nantes et Saint-Nazaire.

Enfin, apparaît une nouvelle subdivision de la tranche nationale du Fonds routier intitulée « renforcement coordonné », et pour

laquelle sont prévus pour 1971 des autorisations de programme et des crédits de paiement s'élevant respectivement à 75 millions et 45 millions de francs.

Les travaux de renforcement coordonné sont des opérations de mise hors gel.

*
* *

Le tableau ci-après indique le total des différents crédits provenant soit du budget de l'Équipement, soit du Fonds spécial d'investissement routier, et qui concernent le réseau routier national :

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1969.	1970 (f).	1971.	1969.	1970 (f).	1971.
	(En millions de francs.)					
<i>Autoroutes de liaison.</i>						
Fonds routier.....	28,5	(a) 363	299,4	398,4	(b) 600,2	(d) 409,3
Équipement (chap. 53-26).....	161,5	15	20,6	161,5	15	20,6
Emprunt	360,0	»	»	465,0	»	»
<i>Réseau national de rase campagne.</i>						
Fonds routier.....	586,0	610,5	680	540,1	(c) 478,73	(e) 583
<i>Ponts de réseau national.</i>						
Fonds routier.....	4	10,8	»	10,0	9,77	6,50
<i>Voirie en milieu urbain.</i>						
Fonds routier.....	1.060,15	826,2	1.386,1	613,0	722,8	1.004,5
Emprunt (autoroutes).....	»	»	»	»	»	»
Équipement (chap. 53-11).....	25,0	17,98	18	20,0	14	8,00
Équipement (chap. 55-42).....	33,0	28,76	49	18,0	25	30,00
<i>Frais de fonctionnement du fonds rou-</i> <i>tier</i>	»	»	»	13,5	13,5	14,5
53-21. — Renforcements coordonnés....	»	»	225	»	»	225
F. S. I. R. — Article 8. Renforcements coordonnés	»	»	75	»	»	45
F. S. I. R. — Chapitre 6.....	»	»	51,7	»	»	51,7

(a) Y compris 25 MF d'avances d'équilibre aux sociétés concessionnaires d'autoroutes.

(b) Y compris article 2 pour 89 MF.

(c) Y compris article 1^{er} pour 21,23 MF.

(d) Y compris article 2 pour 10 MF.

(e) Y compris article 1^{er} pour 13 MF.

(f) Il y a lieu de noter qu'en plus des crédits figurant dans ce tableau, le déblocage du F. A. C. 1970 a permis d'abonder les crédits routiers en 1970 de 357,5 MF en autorisations de programme et crédits de paiement ainsi répartis :

Chap. 53-21 : 250 MF (renforcement des chaussées).

Chap. 53-26 : 107,5 MF (100 MF au titre de la sécurité routière et 7,5 MF au titre des zones de rénovation rurale).

C. — *Les autoroutes concédées.*

Les autoroutes concédées le sont soit à des sociétés d'économie mixte, soit à des sociétés privées.

a) *Société d'économie mixte.*

En 1971 les sociétés d'économie mixte seront autorisées à émettre des emprunts pour un total de 460 millions de francs, dont 210 millions de francs au titre des opérations en cours, le surplus étant consacré aux opérations nouvelles.

Les principales opérations qui doivent être engagées par les sociétés d'économie mixte en 1971 sont les suivantes :

- Rouen—Caen ;
- Nîmes—Espagne ;
- Nîmes—Autoroute A 7 ;
- le contournement de Vienne ;
- Aix—Fréjus ;
- Dijon—Beaune ;
- autoroute blanche (par la société concessionnaire du tunnel sous le Mont-Blanc).

b) *Société privées.*

Le programme autoroutier dont la réalisation doit être confiée à des sociétés privées porte sur les sections suivantes :

— Paris—Poitiers et Paris—Le Mans, pour lesquelles les contrats de concession sont passés et les mises en service prévues aux dates ci-après :

Janvier 1973 : La Folie-Bessin—Ponthévrard—Chartres	
Est	50 km
Janvier 1974 : Ponthévrard—Orléans Nord	65 —
Janvier 1975 : Orléans Nord—Tours Nord	112 —
Janvier 1977 : Tours Sud—Poitiers Sud	100 —
Janvier 1977 : Chartres Sud—Le Mans	110 —
Janvier 1978 : Orléans Ouest—La Source	10 —

Rhône-Alpes, dont la concession doit intervenir au cours du dernier trimestre de 1970. Les différentes sections d'autoroutes concernant cette concession sont les suivantes :

Lyon—Bourgoin	35 km
Bourgoin—Chambéry	53 —
Les Abrets—Grenoble	43 —
Annecy—Chambéry Nord	49 —
Chambéry Nord—Chambéry Sud	10 —
Montmélian—Pont Royal	17 —
Côte basque ;	
Paris—Est ;	
Toulon—Aubagne.	

*
* *

Au total, et compte tenu des diverses sources de financement, les différentes opérations routières lancées en 1971 seront, en principe, les suivantes :

Lille—Tournai	10 km
Aix—Le Luc	73 —
Orange—Tavel	13 —
Tancarville—Saint-Maclou	14 —
Ponthévrard—Orléans Nord	71 —
Autoroutes alpines	35 —
Genève—Le Fayet	22 —
Côte basque	28 —
Aubagne—Toulon	22 —

Soit un total possible de 288 km

auquel s'ajoutera éventuellement une partie de l'autoroute Paris—Strasbourg.

CHAPITRE IV

LA SIGNALISATION MARITIME

Les crédits afférents aux dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime s'élèvent pour 1971 à 18,1 millions de francs, en augmentation de 1,5 million, soit 9 % sur l'exercice précédent.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement (chapitre 53-38), les autorisations de programme s'élèvent à 17.850.000 F, pratiquement sans changement par rapport à l'année précédente.

Les opérations correspondantes sont les suivantes :

	AUTORISATIONS de programme. (En francs.)
<i>Dépenses d'investissements à faire en métropole.</i>	
a) Revalorisation des opérations en cours.....	600.000
b) Poursuite des opérations en cours :	
Réparation des dégâts causés par la mer et les intempéries	3.900.000
Restauration et renouvellement du matériel.....	4.300.000
c) Opérations réellement nouvelles :	
Restauration et amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage.....	1.480.000
Adaptation à l'évolution du trafic des feux et des phares d'atterrissage et de jalonnement.....	1.000.000
Développement et modernisation des dispositifs d'aide radioélectriques	1.070.000
Opérations diverses.....	200.000
Total	12.550.000

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
<i>Dépenses d'investissements à faire dans les D. O. M., les T. O. M. et dans les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération.</i>	
a) Revalorisation des opérations en cours.....	100.000
b) Poursuite des opérations en cours :	
Réparation des dégâts causés par la mer et les intempéries	1.000.000
Restauration et renouvellement du matériel.....	200.000
c) Opérations réellement nouvelles :	
Restauration et amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage.....	200.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage fixe et flottant	400.000
Opérations diverses.....	100.000
Total	<u>2.000.000</u>
<i>Dépenses d'investissements à faire en métropole pour les D. O. M., les T. O. M. et les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération.</i>	
a) Revalorisation des opérations en cours.....	200.000
b) Poursuite des opérations en cours :	
Restauration et renouvellement du matériel au S. T. P. B.	1.500.000
Restauration et amélioration des bateaux-baliseurs et des parcs de balisage.....	300.000
c) Opérations réellement nouvelles :	
Adaptation à l'évolution du trafic des feux et des phares d'atterrissage et de jalonnement.....	400.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage flottant...	700.000
Opérations diverses.....	200.000
Total	<u>3.300.000</u>
Total général.....	<u>17.850.000</u>

Les crédits de paiement sont de 15 millions de francs, en augmentation de 3.375.000 F sur l'année précédente.

CHAPITRE V

LA DEFENSE CONTRE LES EAUX

Deux chapitres du budget de l'Équipement sont relatifs à la défense contre les eaux.

CHAPITRE 53-32. — *Travaux de défense contre les eaux.*

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 6.400.000 F, en augmentation de 110.000 F sur 1970.

Elles concernent diverses opérations :

- poursuite des travaux de consolidation des levées de la Loire ;
- poursuite des travaux d'aménagement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche ;
- travaux d'amélioration de l'écoulement sur les rivières domaniales ;
- amélioration de la prévision des crues par systèmes automatiques dans les bassins torrentiels ;
- poursuite d'études dans le cadre de la politique générale de l'eau ;
- défense contre la pollution de l'eau de mer.

Les crédits de paiement sont de 6 millions de francs, soit le double de ceux prévus au budget de 1970.

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

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant total de 24 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 et d'équipement des ports fluviaux ; 13,5 millions de francs ;
- travaux de défense contre la mer : 4,5 millions de francs ;
- subventions pour la construction des barrages « Seine » et « Marne » : 6 millions de francs.

CHAPITRE VI

L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

Deux chapitres du budget de l'Equipement concernent l'Institut géographique national (1) :

— le chapitre 36-50 relatif à la subvention de fonctionnement, qui s'élève pour 1971 à 52.802.218 F, en augmentation d'environ 10 % par rapport au précédent budget ;

— le chapitre 67-50 qui a trait à la subvention d'équipement, et dont le montant est en autorisations de programme de 5.390.000 F et en crédits de paiement de 6 millions de francs.

Ces dotations sont destinées, pour leur plus grande part, à l'achat de matériels aéronautiques, de géodésie, topographie, photogrammétrie et d'imprimerie, à l'acquisition de véhicules automobiles et aux réparations immobilières, et pour le surplus à la recherche scientifique et technique.

*
* *

Pendant l'année 1970 l'Institut géographique national, établissement public à caractère administratif s'est efforcé de résoudre les problèmes posés pour l'équilibre de son budget.

Les ressources dont dispose l'I. G. N. pour l'exécution de sa mission et des travaux qui lui sont confiés ont une double origine, à savoir :

— les crédits que lui verse l'Etat (budget du Ministère de l'Equipement et du Logement, chapitre 36-50 pour les crédits de fonctionnement et chapitres 57-50 et 67-50 pour les dépenses en capital) et aussi les contributions financières de certains Etats étrangers (Madagascar, Cameroun) en application d'accords passés avec la France ;

(1) On trouvera ci-après en annexe une note concernant les activités de l'Institut géographique national en 1970 et les perspectives pour 1971.

— le produit des recettes procurées par la vente des cartes, photographies aériennes, points géodésiques et de nivellement, publications diverses et l'exécution de travaux spéciaux de toute nature, notamment travaux aériens et travaux effectués à l'étranger, etc...

Dans leur ensemble et depuis plusieurs années ces ressources ne sont pas suffisantes pour permettre à l'I. G. N. de poursuivre l'équipement cartographique du pays dans des délais satisfaisants. Les crédits de fonctionnement pour 1970 correspondent sensiblement au tiers de ce qui serait nécessaire pour terminer la carte de base en neuf ans. L'examen des multiples demandes de travaux présentés chaque année au Comité central des travaux géographiques qui groupe les principales administrations et organismes intéressés, met en évidence le retard accumulé dans l'équipement cartographique national et la lenteur de ses progrès. Les comparaisons que l'on peut faire, à ce sujet, avec les pays voisins d'Europe, sont à notre désavantage. Il serait donc extrêmement souhaitable que la subvention de l'Etat, qui représente moins de 50 % des ressources dont dispose l'I. G. N., soit substantiellement relevée, notamment en ce qui concerne les dépenses en capital.

Or, pour le *budget de fonctionnement* de 1971 la subvention a été arrêtée à une somme inférieure de plus de 8 millions et demi à celle qui avait été demandée par l'I. G. N. pour la raison que l'autorité de tutelle a dû différer la demande de relèvement de crédits tendant à l'accélération des travaux de la carte de France et au maintien des activités de fondation de l'I. G. N. Rappelons qu'en 1969 une demande de 5.600.000 F pour le même objet avait déjà été écartée. Cette mesure se traduira en 1971 par un ralentissement des travaux de fondation. En outre la Direction des prix n'a pas autorisé le relèvement des tarifs de vente. Il en résultera un manque à gagner estimé à 700.000 F. En fait le budget de 1971 est la reconduction du budget rectifié de 1970. C'est un budget de stagnation, voire de récession compte tenu des hausses de prix.

Pour le *budget d'investissement*, les autorités de tutelle n'ont pratiquement retenu que l'achat d'un avion à haute performance dont le financement est assuré pour moitié par le fonds de roulement et le compte d'amortissement.

Pour la recherche, l'I. G. N. ne disposera que d'une subvention de 500.000 F ouverte au chapitre 36-50 du budget du Ministère de l'Équipement. Ce crédit, qui devrait permettre à l'Institut

d'améliorer les connaissances sur la forme de la terre (nivellement de haute précision, astrogéodésie, gravimétrie, géodésie spatiale), l'automatisation de la cartographie et la prospection thermique, paraît menacé.

Au cours du premier semestre 1970 huit groupes d'études, réunissant les principaux utilisateurs des travaux de l'I. G. N., ont été mis sur pied : armée, usagers scientifiques, cadastre, aménagement foncier et urbanisme, cartes thématiques, cartes touristiques, agriculture, géographie physique et humaine. Cette concertation dont les résultats sont actuellement dépouillés, permettra de dégager les orientations à moyen terme et d'améliorer la facture des documents produits.

Pour prendre un meilleur contact avec les régions deux agences ont été créées à Nantes et à Aix-en-Provence qui s'ajoutent ainsi à celle de Lyon, laquelle obtient des résultats très satisfaisants. La création de deux autres agences à Toulouse et à Nancy est envisagée pour 1971.

La politique à tenir à l'égard des centres d'Outre-Mer a été réexaminée à la suite de remarques faites par le Ministère des Finances. Le centre de Brazzaville a été transformé en agence ; la même opération est envisagée pour le centre de Dakar. Il resterait alors les deux centres de Tananarive et de Yaoundé pour lesquels un changement de régime n'est pas opportun étant donné les conventions qui ont été signées par la France, la République malgache et la République fédérale du Cameroun. Par contre une nouvelle agence a été installée à Bangui et en 1971 une autre sera installée à Abidjan.

Un gros effort a été fait pour commercialiser dans de meilleures conditions les productions de l'I. G. N. et les premiers résultats devraient apparaître en 1971.

Enfin l'I. G. N. a pu répondre, grâce à des études menées antérieurement, hors subvention, à une demande urgente du Ministère de l'Intérieur concernant des cartes d'avalanches et ceci est une preuve que les crédits demandés pour la recherche ne devraient pas être systématiquement écartés.

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

Votre Commission des Finances a entendu le 28 octobre M. Chalandon, Ministre de l'Equipement et du Logement.

En ce qui concerne plus spécialement l'Equipement, le Ministre a fait remarquer que les crédits budgétaires accordés en 1969 et 1970 à son département avaient été insuffisants en raison des mesures d'austérité décidées par le Gouvernement et que, de ce fait, l'exécution du V^e Plan ne se trouverait réalisée qu'à 60 % pour le réseau routier en rase campagne (autoroutes non comprises), 70 % pour les voies navigables, 80 % pour la voirie en milieu urbain, 86 % pour les ports.

Par ailleurs, les dotations prévues pour 1971 apparaissent, dès maintenant, insuffisantes pour faire face à l'aide des seuls moyens budgétaires aux impératifs du VI^e Plan : cette situation a donc conduit le Ministère de l'Equipement à prévoir le financement hors budget de toutes les opérations qui pouvaient l'être. En outre, le Ministre met en œuvre une politique tendant à éviter dans l'avenir toute erreur dans le choix des investissements et à utiliser au mieux les crédits indispensables. C'est ainsi, à titre d'exemple, que dans le domaine routier, sont prévus, plutôt qu'un élargissement partiel d'un itinéraire, le laissant inchangé sur la majeure partie de sa longueur, des aménagements localisés sur cet itinéraire, tendant à y fluidifier rapidement la circulation d'un bout à l'autre.

Dans le domaine autoroutier, si les crédits budgétaires proprement dits peuvent être réduits par suite de la mise en œuvre de ressources nouvelles, un large recours au régime de la concession permettra dans un très proche avenir de lancer l'ensemble des réseaux jugés indispensables.

En 1971, c'est dans le secteur routier urbain que sera fait l'effort principal, puisque les dotations sont sur ce point en augmentation de 66 %. En ce qui concerne le réseau routier en rase campagne, les opérations porteront essentiellement, outre la création de créneaux de dépassement, sur l'établissement de déviations et la suppression des points noirs.

Abordant alors le problème des voies navigables, le Ministre a indiqué qu'il ne lui paraissait pas opportun de réserver la priorité à la création de grands axes continus de navigation intérieure. Il convient, selon lui, de développer auparavant nos infrastructures portuaires, d'équiper nos vallées et d'y favoriser les implantations industrielles si l'on veut éviter que nos grands canaux ne servent quasi-uniquement qu'à des transports de marchandises qui iraient se faire transformer à l'étranger au détriment de notre économie nationale.

Examinant enfin les problèmes soulevés par le budget de fonctionnement de son Ministère, le Ministre a souligné l'augmentation des crédits de l'informatique et la création d'emplois fonctionnels. Ces créations correspondent au désir d'instaurer dans les services publics les notions d'initiative et de rentabilité propres à transformer leur gestion. A partir du moment où les chefs de service se verront définir des objectifs et où un contrôle efficace des résultats pourra être effectué, chacun sera amené à rechercher la solution la plus économique.

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

Votre rapporteur a notamment exprimé la crainte que, dans le cadre de la réorganisation des services extérieurs de l'Équipement, on ne transfère vers les directions départementales, ou même régionales, la solution de problèmes qui ressortent normalement des actuelles subdivisions des Ponts et Chaussées. Le Ministre lui a donné tous apaisements sur ce point.

Faisant état de certaines informations, il a, par ailleurs, demandé à M. Chalandon s'il était exact que le Gouvernement songerait à transférer la charge d'une partie du réseau national secondaire aux collectivités locales. Le Ministre a répondu que les routes nationales secondaires étaient, à l'heure actuelle, les plus mal entretenues, que, par ailleurs, elles avaient souvent un intérêt

plus départemental que national et qu'il faudrait donc, un jour ou l'autre, faire des transferts de charges, mais aussi des transferts de ressources.

M. Edouard Bonnefous a attiré notamment l'attention de M. Chalandon sur la divergence croissante qui existe entre l'urbanisation et les voies de communication. La création de villes nouvelles augmente considérablement le trafic sur les grands axes (exemple de l'autoroute de l'Ouest) et risque de conduire à une paralysie de plus en plus grave de la circulation automobile. Par ailleurs, il s'est élevé contre la décision prise concernant l'augmentation du tonnage des poids lourds. Enfin, il a insisté sur la nécessité d'accélérer la construction de l'autoroute Marseille—Roquebrune et de la voie sur les berges de la Seine au débouché du pont de Sèvres.

Le Ministre a reconnu que si l'urbanisation continuait à se développer dans le sens d'un accroissement du monocentrisme des agglomérations, il serait quasi impossible de résoudre le problème de la circulation. Il pense donc, pour sa part, qu'il faut, par priorité, lutter contre cette tendance et favoriser le polycentrisme des grandes villes. Concernant l'autoroute de la Côte d'Azur, il a indiqué que la liaison Nice—Perpignan était entièrement programmée.

M. Schmitt, après avoir insisté tout particulièrement sur la nécessité d'achever rapidement l'autoroute Metz—Thionville, a marqué, soutenu en cela par M. Pellenc, son désaccord sur la position exprimée par le Ministre en matière de voies navigables. Il pense, en effet, pour sa part, qu'il convient de réaliser le plus rapidement possible l'axe Mer du Nord—Méditerranée, car les retards dans la mise en service de cette grande voie de pénétration risqueraient avant tout de profiter aux industries allemande et hollandaise. M. Chalandon a maintenu son point de vue sur cette question, à savoir qu'il y avait lieu de terminer au préalable l'aménagement des vallées, notamment du Rhône et de la Saône avant de franchir les seuils. Il a précisé à M. Pellenc qu'en 1971 les dépenses suivantes seraient engagées sur cet axe :

- 70 millions pour l'aménagement du Rhône ;
- 17 millions pour celui de la Moselle ;
- 11 millions pour la Saône.

M. de Montalembert a critiqué les règles de signalisation routière ainsi que celles relatives à la priorité.

M. Descours Desacres s'est inquiété notamment de la hausse très sensible des prix en matière de marchés de travaux publics, du blocage en 1970 des crédits routiers au titre du Fonds d'action conjoncturelle ainsi que de l'attribution de dotations aux routes touristiques. M. Chalandon, en réponse, a indiqué qu'il n'avait pas eu connaissance d'une augmentation anormale des coûts en matière de travaux publics. Par ailleurs, il a indiqué que 350 millions de crédits routiers avaient été débloqués sur un total de 550 millions inscrits au Fonds d'action conjoncturelle. Quant aux crédits affectés aux routes touristiques, il a précisé qu'il n'y avait pas une tranche spéciale au sein du Fonds spécial d'investissement routier, mais seulement affectation de crédits à certaines opérations à caractère touristique.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de l'Équipement pour 1971.

ANNEXE

ACTIVITES DE L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL EN 1970 ET PERSPECTIVES POUR 1971

I. — En France.

En 1970, 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 1969, les travaux suivants ont été réalisés ou sont en cours actuellement :

Géodésie-nivellement.

L'équipement géodésique a été étendu à 8.300 km². Il reste à équiper environ 34.000 km² sur lesquels aucune topographie sérieuse à grande échelle ne peut être actuellement exécutée : le retard dans ce domaine est important. Il faut ajouter que le réseau ancien est à refaire complètement dans certaines régions où il ne répond plus aux normes exigées par l'aménagement du territoire.

En nivellement de précision (réfection des réseaux de 2^e et 3^e ordres), 4.200 km ont été observés. On a exploité les observations de 9 marégraphes et de 8 médimarmètres dont 2 outre-mer.

De nombreux travaux spéciaux ont été réalisés pour le compte des services des ministères de l'équipement, des armées et de l'agriculture, du Commissariat à l'énergie atomique et des organismes rattachés à la faculté des sciences d'Orsay, du cadastre, d'établissements publics : S.N.C.F., R.A.T.P., E.D.F., C.N.E.S., métro de Marseille, des collectivités publiques et des sociétés privées.

Topographie.

L'équipement au sol de la couverture photographique au 1/30.000 a porté sur 17.500 km². Il reste encore à équiper environ 50.000 km². Le levé proprement dit a concerné 17.000 km² et il reste à lever environ 108.000 km². Le retard est considérable.

La vérification sur le terrain des minutes photogrammétriques de levé a porté sur 18.000 km². Faute de crédits, les travaux de revision sont restés limités à 105 feuilles au 1/25.000 et à 18 feuilles au 1/50.000.

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

Cartographie.

L'I.G.N. publie en 1970, 193 feuilles au 1/25.000 dont 171 nouvelles, 113 feuilles au 1/50.000 dont 64 nouvelles, et 49 mises à jour, ainsi que 33 feuilles aux échelles du 1/100.000, 1/250.000 et 1/500.000.

Au 1^{er} janvier 1971, il restera à publier 914 feuilles au 1/25.000, sur un total de 4.210 et 248 feuilles au 1/50.000 sur un total de 1.102 feuilles.

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

Du 1^{er} septembre 1969 au 31 août 1970, le service des activités aériennes a assuré la couverture photographique de 119.700 km² dont 56.500 km² au 1/30.000 sur émulsion panchromatique et 18.500 au 1/15.000 sur émulsion infra-rouge.

Perspectives pour 1971 pour la France métropolitaine.

Elles s'établissent ainsi, en remarquant toutefois que les crédits de fonctionnement figurant au budget de 1971 ne couvrent théoriquement que le tiers de ce programme.

— Géodésie et nivellement : 22 feuilles au 1/50.000 ; 11.100 km².

— Equipement au sol de la couverture photographique : 31 feuilles au 1/50.000 ; 13.800 km².

— Le levé photogrammétrique de 29 feuilles au 1/50.000 ; 13.800 km².

— Vérification sur le terrain de 29 feuilles au 1/50.000 ; 15.900 km².

— Revision de 100 feuilles au 1/25.000 et mise à jour partielle de 30 feuilles au 1/50.000.

II. — A l'étranger.

A. — Principaux travaux exécutés à l'étranger en 1970.

Poursuite de l'établissement de la carte de base à l'échelle du 1/200.000 (1/100.000 à Madagascar) et exécution de travaux cartographiques divers dans les Etats francophones d'Afrique noire et à Madagascar. La plupart ont été financés par le fonds d'aide et de coopération.

Prises de vues aériennes dans les Etats francophones d'Afrique noire et à Madagascar, en Algérie, au Maroc, en Tunisie.

Prospection aéroportée en Arabie Saoudite, en Suisse, en Algérie, au Niger, au Tchad, en Libye.

Essais scientifiques en Guyane pour le Centre national d'études spatiales.

Poursuite du cheminement géodésique au Mali-Haute Volta (1.100 km mesurés).

Poursuite des travaux géodésiques et de nivellement en Nouvelle Calédonie.

Achèvement de la revision et de la cartographie au 1/20.000 et au 1/50.000 du département de la Guadeloupe.

Exécution de travaux spéciaux dans divers Etats :

— travaux topographiques pour des études d'urbanisme en Haute Volta, d'hydraulique agricole au Mali ;

— travaux d'aménagement de terroir et d'étude de barrages en Guinée et au Cameroun.

Travaux de stéréopréparation, de complètement, de restitution, de revision, de rédaction et d'édition cartographique au Maroc (1/50.000, 1/100.000), et en Algérie (1/25.000, 1/200.000 et 1/500.000).

Etablissement de la cartographie au 1/50.000 au Gabon, au Cameroun, au Niger, en Côte-d'Ivoire.

B. — *Travaux envisagés à l'étranger au cours de l'année 1971.*

Poursuite de l'établissement de la carte de base à l'échelle du 1/200.000 (1/100.000 à Madagascar) dans les Etats francophones d'Afrique noire et de Madagascar avec financement par le fonds d'aide et de coopération.

Poursuite de l'établissement de la cartographie au 1/50.000 au Niger, en Côte d'Ivoire, au Gabon et au Cameroun.

Prises de vues dans les Etats francophones d'Afrique noire et Madagascar, en Algérie, au Maroc, en Tunisie.

Exécution de travaux divers dans ces Etats. Levés à grande échelle pour étude agricole au Mali.

Etude de barrages au Cameroun, d'autoroutes au Sénégal.

En Algérie, levé de la palmeraie de l'Oued Rhir, de l'aérodrome de Tamarrasset, abornement de la frontière algéro-malienne.

Poursuite des travaux de stéréopréparation, de complètement, de restitution, de rédaction et d'édition cartographique au Maroc 1/50.000, 1/100.000.

En Algérie, poursuite de l'établissement des cartes au 1/25.000, 1/50.000, 1/200.000 et 1/500.000.

Poursuite des travaux de géodésie et de nivellement en Nouvelle Calédonie.

Calculs des compensations de la géodésie marocaine.

Etablissement de cartes thématiques en Algérie.

Travaux pour établissement d'une cartographie au 1/200.000 au Vénézuéla.

Réseau géodésique en Irak.