

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1976.

## 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 1977, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. René MONORY,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

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

ANNEXE N° 12

**EQUIPEMENT**

*Rapporteur spécial : M. Josy-Auguste MOINET.*

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Yves Durand, Roger Gaudon, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, secrétaires ; René Monory, rapporteur général ; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscary-Monsservin, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yvon Coudé du Foresto, Marcel Fortier, Jean Francou, Gustave Héon, Paul Jargot, Louis Jung, Robert Lacoste, Fernand Lefort, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy-Auguste Moinet, Mlle Odette Pagani, MM. Gaston Pams, Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 2524 et annexes, 2525 (tomes I à III et annexe 16), 2534 (tome XI) et in-8° 555.

Sénat : 64 (1976-1977).

Loi de finances. — Equipement et logement - Voies navigables - Eaux - Routes - Institut géographique national.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	3
<b>CHAPITRE PREMIER. — Les services généraux du Ministère</b> .....	9
<b>CHAPITRE II. — Les voies navigables</b> .....	16
<b>CHAPITRE III. — Les routes</b> .....	28
<b>CHAPITRE IV. — Sauvegarde des ressources en eau et protection contre les eaux</b> .....	40
<b>CHAPITRE V. — L'Institut géographique national</b> .....	44
<b>Compte rendu des débats de la Commission des Finances</b> .....	45
<b>Dispositions spéciales</b> .....	47
<b>Annexe</b> .....	49

---

Mesdames, Messieurs,

Au préalable, il y a lieu de rappeler que le présent rapport sera consacré à l'ensemble des crédits du Ministère de l'Équipement à l'exclusion toutefois de ceux destinés aux ports maritimes et qui sont examinés plus particulièrement par Mlle Rapuzzi. En outre, les dotations budgétaires destinées au logement et à l'urbanisme font l'objet d'un rapport particulier présenté séparément.

Le rapport traitera donc, dans un premier chapitre, des dépenses intéressant les services généraux du Ministère, puis trois autres sections seront consacrées aux dotations concernant les infrastructures : voies navigables, routes, défense contre les eaux. Dans un dernier chapitre seront examinés les crédits relatifs à l'Institut géographique national.

Indiquons, dès maintenant, qu'en apparence les dotations prévues pour l'ensemble du Ministère de l'Équipement, au titre de 1977, s'élèvent :

— en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 6 097 millions de francs contre 4 367 millions de francs pour 1976, soit + 40 % ;

— pour les dépenses en capital, à 12 333 millions de francs en autorisations de programme et 8 409 millions de francs en crédits de paiement contre respectivement 10 033 millions de francs et 8 497 millions de francs, soit + 22,9 % en autorisations de programme et — 1 % en crédits de paiement.

En réalité, les comparaisons avec les années précédentes sont rendues très difficiles, d'une part du fait de l'existence de nombreux collectifs budgétaires, d'autre part du fait de la multiplicité des reclassements, transferts et modifications diverses.

Le tableau ci-après compare les crédits pour 1975, 1976 et 1977, non seulement du budget de l'Équipement, mais aussi des autres budgets pour leur partie consacrée à l'Équipement et au Logement.

Pour 1975 et 1976, on a indiqué les crédits de la loi de finances initiale ainsi que les crédits après collectifs budgétaires. Pour 1977, on s'est efforcé de procéder à l'élimination des modifications les plus importantes. Les crédits prévus pour 1977 ont été comparés d'une part à ceux de la loi de finances initiale pour 1977 et d'autre part à la moyenne des crédits de 1975 et 1976 après collectifs (notamment pour tenir compte du fait que le collectif le plus important, celui de septembre 1975, a vu sa réalisation étalée sur 1975 et 1976).

**Evolution de 1975 à 1977 des crédits consacrés à l'équipement et au logement.**

	LOI DE FINANCES 1975		LOI DE FINANCES 1976		LOI de finances 1977. Initiale. E	COMPARAISONS	
	Initiale. A	Rectifiée. B	Initiale. C	Rectifiée. D		E/C	E × 2 B + D
	(En millions de francs.)					(En pourcentage.)	
<i>Budget de l'équipement.</i>							
Personnel .....	1 937	1 937	2 415	2 415	(1) 3 129	+ 29,6	+ 43,8
Autres moyens.....	1 269	1 569	1 622	1 589	1 787	+ 10,2	+ 12
Interventions publiques.....	233	233	330	330	249	- 24,5	- 11,5
<b>Total dépenses ordinaires.....</b>	<b>3 439</b>	<b>3 739</b>	<b>4 367</b>	<b>4 334</b>	<b>(1) 5 165</b>	<b>+ 18,3</b>	<b>+ 27,4</b>
Investissements exécutés par l'Etat :							
Autorisations de programme.....	3 075	3 315	2 261	2 255	1 438	- 36,4	- 56,3
Crédits de paiement.....	2 828	4 243	2 146	2 143	1 415	- 34,1	- 55,7
Subventions :							
Autorisations de programme.....	6 817	7 999	7 769	7 755	(2) 7 857	+ 1,1	- 0,3
Crédits de paiement.....	5 454	6 411	6 341	6 335	6 989	+ 10,2	+ 9,6
Dommages de guerre :							
Autorisations de programme.....	10	10	10	10	7		
Crédits de paiement.....	15	15	14	14	5		
<b>Total dépenses en capital :</b>							
Autorisations de programme.....	9 902	12 324	10 040	10 020	(2) 9 303	- 7,3	- 16,7
Crédits de paiement.....	8 297	10 669	3 502	8 493	8 409	- 1,1	- 12,3
<b>Total crédits.....</b>	<b>11 735</b>	<b>14 407</b>	<b>12 869</b>	<b>12 827</b>	<b>(1) 13 574</b>	<b>+ 5,5</b>	<b>- 0,5</b>

	LOI DE FINANCES 1975		LOI DE FINANCES 1976		LOI de finances 1977 initiale. E	COMPARAISONS	
	Initiale. A	Rectifiée. B	Initiale. C	Rectifiée. D		E/C	E x 2 B + D
	(En millions de francs.)					(En pourcentage.)	
<i>Autres budgets.</i>							
Primes logement.....	5 350	5 350	6 031	6 031	6 435	+ 6,7	+ 13,1
Urbanisme :							
Autorisations de programme.....	238	238	253	253	165	- 34,8	- 32,8
Crédits de paiement.....	254	254	273	273	196	- 28,2	- 25,6
<b>Total Charges communes :</b>							
Autorisations de programme.....	238	238	253	253	165	- 34,8	- 32,8
Crédits de paiement.....	5 604	5 604	6 304	6 304	6 631	+ 5,2	+ 11,4
F. S. I. R. :							
Autorisations de programme.....	3 770	4 200	4 590	4 590	5 026	+ 9,5	+ 14,4
Crédits de paiement.....	3 670	4 100	4 250	4 250	4 680	+ 10,1	+ 12,1
<b>Total crédits budgétaires :</b>							
Autorisations de programme.....	13 913	16 765	14 886	14 866	(2) 14 694	- 1,3	- 7,1
Crédits de paiement.....	21 012	24 112	23 426	23 384	(1) 24 885	+ 6,2	+ 4,8
Moins-values fiscales.....	3 601	»	4 558	»	5 022	+ 10,2	+ 23,1

(1) Non compris 932 millions de francs de crédits précédemment inscrits au budget des charges communes (retraites).

(2) Non compris 2 430 millions de francs d'autorisations de programme pour des dépenses inscrites précédemment en crédits de fonctionnement au budget des charges communes (bonifications H. L. M.) et non compris 600 millions de francs résultant d'une modification du mode de calcul des primes à la construction.

On voit que, contrairement aux apparences, le budget de l'Équipement pour 1977 est véritablement un budget d'austérité. Il l'est en outre encore plus que l'ensemble du budget, comme le montre le tableau ci-dessous, qui retrace l'évolution de la part du budget de l'Équipement dans le total :

**Evolution de la part de l'Équipement dans le budget.**

	LOI DE FINANCES 1975		LOI DE FINANCES 1976		LOI de finances initiale 1977 (1).
	Initiale.	Rectifiée.	Initiale.	Rectifiée.	
	(Pourcentage.)				
Part du budget de l'équipement dans les dépenses à caractère définitif du budget général :					
Dépenses ordinaires.....	1,63	1,69	1,82	1,76	1,87
Dépenses en capital (crédits de paiement).....	17,13	18,47	16,11	15,56	14,75
Total .....	4,53	5,14	4,39	4,25	4,07
Autorisations de programme.	17,47	18,01	16,17	15,73	14,95
Part des dépenses consacrées à l'équipement et au logement dans les dépenses à caractère définitif (budget général + comptes d'affectation spéciale) :					
Dépenses (crédits de paie- ment) .....	7,89	8,38	7,76	7,53	7,29
Moins-values fiscales.....	1,35	1,25	1,51	1,46	1,46
Autorisations de programme.	22,88	23,11	22,18	21,64	21,64

(1) Hors Fonds d'action conjoncturelle. Sur les 2 500 millions de ce F. A. C., le budget de l'Équipement pourrait bénéficier de 1 000 millions, soit 40 p. 100, ce qui porterait pour 1977 les pourcentages relatifs aux autorisations de programme respectivement à 15,92 p. 100 et 22,29 p. 100.

## CHAPITRE PREMIER

### LES SERVICES GENERAUX DU MINISTERE

#### I. — Les dépenses ordinaires.

Les dépenses ordinaires comportent essentiellement les frais de personnel. A ce titre, en dehors des mesures habituelles de revalorisation des rémunérations, de création et de transformation d'emplois, le fait saillant pour 1977 est la transformation de l'imputation de la rémunération des personnels n'occupant pas un emploi budgétaire. Par ailleurs, les crédits afférents aux services d'études techniques ont été regroupés sur un chapitre unique.

#### A. — RÉGULARISATION DE LA RÉMUNÉRATION DES PERSONNELS

Pour 1977, des mesures de transfert ont été réalisées, dans le cadre du budget, pour tenir compte des dispositions de la circulaire de la Direction du Budget du 11 décembre 1975 prescrivant, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1976, l'imputation de l'ensemble des rémunérations versées par l'Etat sur les chapitres de la première partie du titre III.

En conséquence, il a été procédé à la modification de la nomenclature budgétaire :

— soit, par création de nouvelles rubriques au sein de chapitres existants supportant les rémunérations des personnels fonctionnaires ou contractuels (sur postes budgétaires) ;

— soit par création de nouveaux chapitres.

Corrélativement, il était procédé à la suppression des paragraphes d'exécution « Frais de personnel » au sein des chapitres Entretien, études ou travaux supportant précédemment les dépenses de rémunérations des personnels non titulaires.

Ont été créés, en conséquence :

— au sein de chapitres existants, des articles de prévision 30 ou 40 (éventuellement pour tenir compte de la nomenclature

préexistante au sein des chapitres supportant les rémunérations des personnels fonctionnaires ou contractuels) intitulés : « Tous services = personnels n'occupant pas un emploi budgétaire » ;

— un chapitre nouveau 31-94 destiné à recevoir les crédits réservés à la rémunération d'auxiliaires administratifs.

La détermination *a priori* des montants de crédits dont le transfert est nécessaire pour permettre le paiement sur chapitres de personnels des rémunérations des personnels non titulaires résulte d'une enquête lancée début 1976 et couvrant l'ensemble des services, tandis que la détermination des effectifs résulte du contrôle des effectifs autorisés des personnels non-titulaires exercé depuis plusieurs années sur les personnels en cause.

Il convient, néanmoins, de préciser que certaines dépenses afférentes à la rémunération d'agents exerçant des tâches très particulières, ou de façon occasionnelle, tels que stagiaires, laveurs de cales, femmes de ménage ou vacataires ont été également prises en compte dans cette remise en ordre tout en ne donnant pas lieu à détermination d'effectifs.

Les crédits ainsi transférés sur la première partie du titre III s'élèvent à 374,18 millions de francs. Ces transferts proviennent :

— pour 191,56 millions de francs de chapitres de la cinquième partie du titre III (Travaux d'entretien) ;

— pour 15,7 millions de francs de chapitres de la septième partie du titre III (Dépenses diverses) ;

— pour 82,45 millions de francs de crédits d'investissements du titre V ;

— pour 84,47 millions de francs de crédits d'investissements du Fonds spécial d'investissement routier (F. S. I. R.).

En ce qui concerne ce dernier, la régularisation est loin d'être terminée puisque les crédits pour 1977 comportent encore 300 millions de francs destinés à rémunérer des personnels. Ces crédits seront cependant en cours d'année transférés sur les chapitres de la première partie du titre III du budget de l'équipement. En outre, des transferts ponctuels seront opérés en 1977, pour couvrir les dépenses de personnels de certains organismes pour lesquels les transferts ne peuvent être opérés dans le cadre du budget en raison des modalités particulières de gestion de

ceux-ci, du fait de l'existence de ressources propres provenant de travaux effectués pour le compte de tiers et dont les rentrées s'échelonnent sur l'ensemble de l'année.

Il en est ainsi notamment :

— pour les centres d'études techniques de l'Equipement, chapitre 37-60 *nouveau* (à titre indicatif les dépenses de rémunérations de personnels non titulaires pour 1976 s'élèveront à 246 millions de francs).

— pour le laboratoire central des Ponts et Chaussées, chapitre 37-17 (1976 = 37 millions de francs) ;

— les O. R. E. A. M. (1) et la M. I. A. F. E. B. (2), chapitre 37-60 *nouveau* ;

— le centre de calcul de l'administration centrale (1976 = 9,5 millions de francs).

En ce qui concerne les effectifs concernés par cette mesure, il s'agit de 16 903 agents appartenant aux catégories suivantes :

Niveau A .....	2 901
Niveau B .....	4 208
Niveau C, D .....	3 506
Niveau surveillants de travaux .....	938
Niveau agents de travaux .....	2 736
Niveau ouvriers des parcs .....	2 281
Personnels sur statuts O. R. E. A. M. et M. I. A. F. E. B. ...	333

Il est prévu que 3 869 de ces emplois seront résorbés dans le cadre de la titularisation des agents non titulaires lancée depuis plusieurs années au Ministère de l'Equipement.

En dernier lieu, il convient de préciser que le changement d'imputation effectué n'entraîne aucune modification de régime de rémunération des agents en cause, ainsi que des dispositions réglementaires qui leur sont applicables.

## B. — CRÉATION D'EMPLOIS

La prévision des créations d'emplois nouveaux pour le département de l'équipement dans le cadre du budget de 1977 est de 300 emplois contre 1 479 dans le budget de 1976.

(1) Organisation d'études et d'aménagement des aires métropolitaines.

(2) Mission interministérielle pour l'aménagement de la région de Fos-Etang de Berre.

Les emplois supplémentaires renforceront les effectifs des services extérieurs, notamment les groupes urbanisme opérationnel et construction, pour ce qui concerne plus particulièrement le personnel administratif et les cellules techniques de services extérieurs pour le personnel technique.

De plus, des emplois à caractère spécifique viendront également renforcer les effectifs existants, notamment dans le secteur de l'action sociale (5 assistantes sociales) et de la formation (4 contractuels).

L'augmentation nette des effectifs ne sera donc que de 0,4% ; aussi convient-il, pour mener à bien les tâches du Ministère, de s'engager vers une nouvelle forme d'administration (allègement des tâches, passage d'une administration de pure réalisation à une administration davantage axée sur la conception et l'animation) et d'affecter au mieux les agents là où les besoins sont les plus pressants par une redistribution des effectifs. Cette redistribution est opérée sur la base de l'étude « Adéquation Missions - Moyens » permettant d'apprécier, compte tenu du volume des tâches confiées au service, le nombre d'agents souhaitables.

Les mesures nouvelles relatives à ces 300 emplois s'élèvent à 13, 17 millions de francs.

En outre, 8 emplois sont créés dans le secteur des travaux géographiques mais la dépense est gagée par une réduction de la subvention de fonctionnement à l'institut géographique national.

Par ailleurs, on peut noter la suppression de trois emplois, ce qui représente une économie de 0,3 million de francs.

Diverses transformations d'emploi sont également opérées, représentant un coût total en mesures nouvelles de 0,11 million de francs.

## C. — MESURES INTÉRESSANT LA SITUATION DES PERSONNELS

### 1. — Mesures acquises.

Les mesures acquises comprennent :

— 258,25 millions de francs relatifs à l'extension, en année pleine, des mesures de revalorisation des rémunérations, soit 10,7 % des rémunérations de 1976 ;

— 40,48 millions de francs de mesures diverses (revalorisation des prestations familiales, de diverses indemnités...).

## 2. — Mesures nouvelles.

Les mesures nouvelles intéressant la situation des personnels s'élèvent à 38,58 millions de francs. Pour 19,13 millions de francs il s'agit de l'augmentation des crédits de fonctionnement, d'études ou de travaux pour la part supportant la rémunération des personnels, avant le transfert de ces crédits à la première partie du titre III (voir ci-dessus paragraphe A). Pour 11,89 millions de francs il s'agit de la régularisation des emplois des fonctionnaires et agents rapatriés, précédemment financés sur le budget des Charges communes.

Pour le reste, il s'agit de divers aménagements.

## 3. — Transfert.

Le budget de l'Équipement va supporter à partir de 1977 les charges de pensions civiles de ses personnels retraités qui étaient précédemment financées par le budget des Charges communes.

Leur montant pour 1977 s'élève à 917,73 millions de francs, dont 55,68 concernent le Fonds spécial des ouvriers de l'État.

## D. — LES SERVICES TECHNIQUES D'ÉTUDES

Les crédits relatifs aux divers services d'études techniques :

- Centre de calcul de l'administration centrale ;
- Autres centres de calcul ;
- Sécurité routière ;
- Centres d'études techniques de l'équipement (C. E. T. E.) ;
- Service d'études techniques des routes et autoroutes (S. E. T. R. A.) ;
- Centre d'études de transports urbains (C. E. T. U. R.) ;
- Service technique des phares et balises (S. T. P. B.) ;
- Organismes de recherches et d'études des aires métropolitaines (O. R. E. A. M.) ;
- Mission interministérielle d'aménagement de la région de Fos et de l'Étang-de-Berre (M. I. A. F. E. B.) ;
- Service technique de l'urbanisme (S. T. U.),

ont été regroupés au sein d'un chapitre unique 37-60, doté pour 1977 de 154,48 millions de francs.

Pour une large part ces crédits proviennent de transfert de crédits d'investissement du titre V : 131,58 millions de francs. Pour le reste, les transferts proviennent de divers chapitres du titre III : 22,90 millions de francs.

#### E. — AUTRES DÉPENSES

Pour les autres dépenses on relève notamment :

— parmi les mesures acquises le relèvement des frais de déplacement : 7,36 millions de francs ;

— l'ajustement aux besoins concernant les locations mobilières (+ 16,59 millions de francs), les remboursements à l'Imprimerie nationale (+ 0,28) et aux *Journaux officiels* (+ 0,42), les frais de télécommunications (+ 2,77) ;

— une économie de 1,65 million de francs sur les frais de déplacement. Mis à part les différents transferts déjà mentionnés, cette mesure d'économie semble être le seul résultat concret de la revision des services votés qui a été entreprise au Ministère de l'Equipement. Elle semble bien dérisoire.

#### II. — Les dépenses en capital.

Deux chapitres des dépenses en capital du budget de l'Equipement doivent être rattachés aux services généraux de ce Ministère. Ce sont :

##### 1. — INFORMATION. — MÉTHODES MODERNES DE GESTION.

##### ÉTUDES TECHNIQUES ET ÉCONOMIQUES

(Chapitre 57-10.)

Les crédits inscrits à ce chapitre résultent du regroupement de ceux inscrits précédemment aux chapitres 57-12 (Information et développement des méthodes modernes d'organisation et de gestion) et 57-13 (Etudes techniques et économiques. — Actions globales de recherche). Pour l'ensemble, les crédits passent de 10,11 millions de francs (3,93 au chapitre 57-12 et 6,18 au 57-13),

en 1976 à 11,94, en 1977 (+ 18 %). La principale augmentation (+ 1,22 million de francs) concerne les articles 11 et 41 (provenant du chapitre 57-12) dont l'objet est essentiellement de poursuivre la mise en place des méthodes modernes de programmation et de gestion par le recours important à l'informatique, ainsi que de développer le traitement et la diffusion de l'information statistique dans les domaines de l'équipement et du logement, notamment pour la mise en place du nouveau système automatisé sur les statistiques des opérations de construction « SIROCO ».

Les crédits destinés à financer différentes recherches concernant l'activité, l'appareil de production et la formation professionnelle dans les domaines du bâtiment et du génie civil passent pour leur part de 5,61 millions de francs en 1976 à 6,22 en 1977 (+ 10,9 %).

## 2. — EQUIPEMENT IMMOBILIER DES SERVICES (Chapitre 57-91.)

Pour 1977 la dotation en autorisations de programme s'élève à 83,22 millions de francs contre 81,3 millions de francs en 1976 (+ 2,4 %). Les crédits de paiement s'élèvent à 63,8 millions de francs contre 69,1 (— 8 %).

## CHAPITRE II

### LES VOIES NAVIGABLES

#### A. — La voie d'eau : un mode de transport économique sous-employé.

*Une infrastructure fluviale importante :*

Le réseau navigable français comprend essentiellement :

— 1 463 kilomètres de voies à grand gabarit, accessibles aux convois de 3 000 tonnes et plus (essentiellement la Seine, l'Oise, le Rhône, le Rhin, la Moselle et le canal Dunkerque—Valenciennes) ;

— 896 kilomètres de voies accessibles aux péniches ou convois de 600 tonnes (essentiellement le canal du Nord et, pour quelques années encore, certaines sections du Rhône et de la Saône) ;

— 4 234 kilomètres de voies accessibles aux bateaux de 250 à 300 tonnes.

*Disponible pour un mode de transport économique...*

Le principal atout du transport des marchandises par voies navigables est son faible prix de revient. A titre indicatif, on peut donner l'échelle suivante comme reflet de la hiérarchie des prix pratiqués :

Transport par grandes barges.....	6
Transport par automoteurs .....	10
Transport par trains complets ou rames techniques (valeur moyenne) .....	16
Transport par camion gros porteur à longue distance .....	20

Le transport par voies navigables est un faible consommateur de main-d'œuvre. Dans l'état actuel des choses, malgré l'existence d'un parc de petits bateaux de 300 tonnes encore important par rapport au parc de grandes barges, 15 000 personnes environ permettent de produire en un an 10 milliards de tonnes-kilomètres. Pour la voie d'eau, l'indice d'emploi de la main-d'œuvre est donc

de 1,5 personne pour 1 million de tonnes-kilomètres par an alors que ce chiffre est de l'ordre de 2,5 personnes pour le chemin de fer par exemple.

Le transport par voies navigables est par ailleurs un faible consommateur d'énergie. Des études récentes montrent en effet que les consommations en grammes équivalents-charbon (1) par tonne-kilomètre offerte sont de l'ordre de :

Pour un convoi poussé de 5 000 tonnes .....	5 gec.
Pour un train complet (traction électrique) .....	6 gec.
Pour un camion de 25 tonnes de charge utile .....	24 gec.

*mais qui, en dépit de la crise demeure sous-utilisé.*

Le trafic des voies navigables françaises connaît, à l'heure actuelle, une certaine stagnation et même, du fait du ralentissement de l'activité économique, une régression en 1975, comme en témoigne le tableau ci-après :

ANNEES	EN MILLIONS de tonnes.	EN MILLIONS de tonnes-kilomètres.
1967 .....	97,6	12 960
1968 .....	101,7	13 250
1969 .....	110,2	14 600
1970 .....	110,3	14 600
1971 .....	106,6	13 774
1972 .....	108,7	14 155
1973 .....	108,9	13 800
1974 .....	109,3	13 740
1975 .....	94,6	11 910
1975 (premier semestre) .....	49,7	6 270
1976 (premier semestre) .....	49,7	6 610

De 1974 à 1975, l'ensemble du trafic a diminué de 13,5 % en tonnage et de 13,3 % en tonnes-kilomètres.

Cette régression se traduit par une baisse plus ou moins sensible de chacun des différents secteurs d'activité du trafic fluvial. Aussi, en ce qui concerne l'ensemble du réseau (Rhin et Moselle compris), le trafic intérieur diminue de 13,4 % (52,8 millions de tonnes en 1975 contre 61 en 1974), les exportations de 13,5 % (22,3 millions de tonnes en 1975 contre 25,8 en 1974), les importations de 20 % (11,4 millions de tonnes en 1975 contre 14,3 en 1974, le transit, pour sa part, ne régressant que de 2,7 % (7,9 millions de tonnes en 1975 contre 8,1 en 1974).

(1) 1 tonne de produit pétrolier = 1,5 tonne équivalent charbon.

Le trafic rhénan et mosellan (à l'exclusion du transit par le Rhin qui n'a baissé que de 2 % seulement) marque un fléchissement de 10,2 % (22,7 millions de tonnes en 1975 contre 25,3 en 1974).

Le trafic autre que rhénan et mosellan voit son tonnage diminuer de 15,8 % (63,9 millions de tonnes en 1975 contre 75,9 en 1974).

Les quatre grandes catégories de marchandises qui dominent l'ensemble du trafic fluvial (produits rattachés à l'agriculture, produits pétroliers, combustibles minéraux et matériaux de construction), accusent toutes un très net déficit de leur volume transporté par rapport à l'année précédente.

Les produits rattachés à l'agriculture dont le tonnage total a diminué de 17,9 % sont en régression dans tous les domaines : trafic intérieur (— 9,7 %), exportations (— 23,7 %), importations (— 23,1 %), transit (— 7,8 %).

Les produits pétroliers dont le tonnage total a diminué de 14,2 %, sont en recul dans le trafic intérieur (— 19,7 %), dans les exportations (— 18,2 %), les importations augmentant de 10,5 % et le transit de 12,2 %.

La baisse des combustibles minéraux dont le trafic total a diminué de 6,8 %, se manifeste surtout en exportations (— 11,1 %), en importations (— 19 %), en transit (— 64,1 %), le trafic intérieur progressant de 23,3 %.

A l'exception du transit (+ 3,4 %) les matériaux de construction dont le trafic total a régressé de 11,2 %, sont en diminution dans tous les autres secteurs du trafic : — 13,6 % en trafic intérieur, — 3,7 % en exportations, — 27 % en importations.

La régression de la rubrique « Autres marchandises » résulte de la réduction importante des transports des différents produits qui la composent, en particulier les produits métallurgiques (— 29,1 %), les produits chimiques (— 24,6 %), les machines et objets manufacturés (— 29,1 %), les minerais ne diminuant que de 4,4 %.

Il convient de souligner que c'est la première fois depuis 1967, que le trafic total des marchandises transportées par eau n'atteint pas les 100 millions de tonnes. Il s'agit là d'une des nombreuses conséquences de la grave crise économique qui a frappé en 1975 notre pays comme l'ensemble des économies occidentales.

Il n'en demeure pas moins que nos équipements fluviaux restent sous-utilisés alors qu'ils sont particulièrement économiques notamment pour l'énergie et qu'ils recèlent de vastes possibilités de développement.

Certes, la part de la voie d'eau dans le transport de marchandises est importante : le trafic total annuel représente les deux cinquièmes des tonnes chargées sur wagons et en tonnes-kilomètres un cinquième du trafic ferroviaire.

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

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

- 40 % des tonnes transportées pour les Pays-Bas ;
- 20 % pour la Belgique ;
- 10 % pour la R. F. A.,

et seulement 5 % pour la France.

Et cependant la part de la voie d'eau dans le transport de marchandises pourrait être plus grande : la plupart des voies navigables sont très loin d'être saturées alors que de nombreuses routes le sont et que certaines lignes de chemins de fer commencent à l'être. Des terrains industriels sur berges sont disponibles, sur des axes économiques importants où les chefs d'entreprise sont assurés de pouvoir choisir en permanence le moyen de transport le mieux adapté à leurs problèmes particuliers, grâce à l'option offerte par la voie d'eau. De plus, les voies à grand gabarit présentent le plus grand intérêt pour le déplacement des masses indivisibles lourdes et encombrantes, tels les éléments pré-assemblés d'une usine. L'emploi de barges, et même d'automoteurs, permet de réaliser des stockages flottants à bon compte. Enfin, le transport des marchandises par voie d'eau se fait en site propre. Il n'apporte aucune gêne à d'autres activités humaines et cela est particulièrement sensible pour la desserte des grandes agglomérations urbaines.

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

## 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 1976 et prévus pour 1977 au titre de l'exploitation réglementée des voies navigables.

	1975	PREVISIONS primitives 1976	PREVISIONS rectifiées 1976	PREVISIONS primitives 1977
	(En francs.)			
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée pris en charge par l'Etat et la profession .....	20 286 965	23 220 000	22 280 000	24 480 000
Produit des taxes de visa et d'exploitation .....	— 5 487 215	— 7 220 000	— 6 280 000	— 7 200 000
Part des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée non couverte par les taxes et prise en charge par l'Etat .....	(1) 14 799 750	16 000 000	16 000 000	17 280 000
Remboursement au port autonome pour dépenses de la voie navigable .....	800 000	920 000	920 000	920 000
Totaux des crédits du chapitre 44-31 .....	15 599 750	16 920 000	16 920 000	18 200 000

(1) Y compris la dotation inscrite à la loi de finances rectificative pour 1975.

Il est à signaler qu'en 1976 la somme de ces contributions ne sera pas égale au total des dépenses que doit supporter l'Office national de la Navigation au titre de l'exploitation réglementée.

Le déficit prévisible de l'exercice s'élève pour l'établissement à quatre millions de francs. Il est dû pour une large part au plafonnement de la contribution de la profession. Ce plafonnement, qui est enregistré depuis déjà plusieurs années, ne sera pas compensé en 1976.

C'est d'ailleurs la situation financière d'ensemble de l'Office national de la Navigation qui est fortement détériorée.

Pour remédier aux difficultés sérieuses qu'il connaît aujourd'hui, des mesures tendant à améliorer la gestion ont d'ores et déjà été prises. Elles visent tout à la fois à réduire les charges de personnel, à améliorer les modalités de recouvrement des recettes, à assurer une meilleure présentation des comptes.

A ces dispositions immédiates s'ajoutent des efforts de caractère plus général dont les effets ne se feront sentir qu'à plus long terme. Il s'agit, d'une part, de poursuivre le processus de réforme de l'Office national de la Navigation, d'autre part, de définir un nouveau cadre pour les activités de la navigation fluviale qui doit aller dans le sens d'un allègement des contraintes administratives et d'une prise progressive de ses responsabilités par la profession.

### C. — Les dépenses d'entretien.

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien au chapitre 35-31 s'élèvent à 41,879 millions de francs pour 1977. Le montant n'est pas comparable à celui de l'année précédente (121,522 millions de francs) du fait des transferts opérés. En fait, la variation s'explique par :

— l'augmentation des crédits de travaux pour la part supportant la rémunération de personnels qui constitue la seule augmentation véritable de crédits et qui ne permet pas d'augmenter les effectifs : 5,671 millions de francs, soit 4,7 % du total des crédits de 1976 ;

— une réduction de 2,414 millions de francs qui est compensée par une ouverture de crédits d'un même montant au chapitre 31-61 et permettant la rémunération des agents de remplacement pour les jours de repos hebdomadaires des titulaires ;

— un transfert de 82,854 millions de francs vers la première partie du titre III et concernant la rémunération des personnels n'occupant pas un poste budgétaire ;

— un transfert de 0,045 million de francs vers le chapitre 37-60 et concernant le Service technique des phares et balises.

Ainsi donc c'est une véritable stagnation des crédits d'entretien qui est prévue pour 1977. Elle fait suite, il est vrai, à une revalorisation sensible effectuée en 1976 (+ 19,7 % par rapport à 1975).

Depuis plusieurs années, votre commission signalait 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. Si elle a été entendue en 1976, il semble qu'en 1977 on revienne aux errements antérieurs qui n'ont pas permis d'assurer un entretien satisfaisant des voies navigables.

L'espoir ainsi soulevé par le budget de 1976 aura ainsi été rapidement déçu.

Il convient cependant de signaler qu'une action de modernisation de l'exploitation des voies navigables, notamment par des automatisations d'écluses financées sur le chapitre 53-31, sur les canaux à petit gabarit où la densité des écluses est forte, a été entreprise en 1976. Cette action devrait permettre de réduire progressivement la part des crédits affectés à des tâches d'exploitation, et par conséquent d'accroître la part des crédits affectés à des tâches d'entretien.

#### D. — L'équipement.

L'essentiel des crédits d'équipement concernant les voies navigables est inscrit au chapitre 53-31. Les autorisations de programme s'élèvent pour 1977 à 354,26 millions de francs contre 346 millions de francs en 1976, soit une augmentation de 2,4 %.

En réalité il faut tenir compte :

— du transfert en 1977 de 15 millions de francs vers la première partie du titre III pour des crédits rémunérant des personnels ;

— de la troisième loi de finances rectificative de 1975 qui a ouvert des crédits complémentaires pour 100 millions de francs dont les effets ont été répartis sur 1975 et 1976.

Ainsi si l'on compare les crédits de 1977 avant le transfert (369,26 millions de francs) à la moyenne des crédits pour 1975 et 1976 y compris loi de finances rectificative ( $346 + 372 + 100$ , divisé par 2, soit 409 millions de francs), on observe une diminution de près de 10 %. Si l'on tient compte de l'augmentation du coût des travaux, la réduction du volume des investissements est encore bien plus forte.

a) PROGRAMME D'ACTION PRIORITAIRE N° 6

Une part importante de ces crédits (157 millions de francs en 1976 et 178,6 en 1977) est consacrée au programme d'action prioritaire n° 6 « Assurer la liaison fluviale Mer du Nord—Méditerranée » (liaison Rhin—Rhône).

Pour l'ensemble du VII<sup>e</sup> Plan il a été prévu pour ce programme d'action prioritaire n° 6 un total de 1 550 millions de francs de 1975 en autorisations de programme qui se décomposent ainsi (en millions de francs) :

Saône .....	150
Rhin .....	250
Rhône—Fos .....	150
Rhône—C. N. R. ....	240
Rhin—Saône .....	760
	<hr/>
	1 550

La contribution des établissements publics régionaux et des collectivités locales concernées n'est pas encore définitivement arrêtée mais a été envisagée à hauteur de 190 millions de francs 1975. Elle ne concernerait que la réalisation de la liaison Rhin—Saône qui ne devrait être entreprise qu'en 1978.

Pour les autres postes il s'agit en fait de la poursuite d'opérations engagées antérieurement et qui auraient sans doute été réalisées même si la décision d'assurer la liaison Rhin—Rhône n'avait pas été prise.

Il en est ainsi de l'aménagement du Rhin entrepris en coopération avec l'Allemagne et pour lequel la contribution de la France a été de 60 millions de francs en 1976 et de 69 en 1977, concernant l'aménagement de la chute de Neuburgweier.

Il en est de même de la participation de l'Etat versée à la Compagnie nationale du Rhône (70 millions de francs en 1976 et 1977) et qui concerne les aménagements de Péage-de-Roussillon et de Vaugris.

C'est encore le cas pour les aménagements de la Saône réalisés en 1976 (18,7 millions de francs) et en 1977 (30 millions de francs) : biefs de Seurre, Thoisy et Couzon; contournement de Mâcon.

Finalement les seules opérations nouvelles propres à la liaison Rhin—Rhône ont été très limitées : 3,2 millions de francs en 1976 (études préliminaires), 10 millions de francs en 1977 (études d'exécution et premières acquisitions foncières).

C'est pourquoi ce programme d'action prioritaire a pu être engagé en 1976 et 1977 sans majoration sensible des crédits et sans pour autant réduire à l'excès les autres travaux.

Il n'en sera pas de même à partir de 1978 lorsque sera véritablement engagée la réalisation de la liaison Rhin—Rhône proprement dite.

On peut d'ailleurs s'en rendre compte en comparant les dotations de 1976 et 1977 au total des crédits prévus pour le VII<sup>e</sup> Plan : le taux de réalisation en deux ans est de 19 % contre 34,4 % pour l'ensemble des programmes d'action prioritaires.

Pour les trois dernières années, il reste ainsi 1 256 millions de francs 1975 à engager en supposant que la contribution des collectivités locales sera conforme aux prévisions. En francs 1977, cela représente une dotation de 495 millions de francs en moyenne sur les trois ans. Ainsi donc si l'on veut par ailleurs maintenir un minimum de travaux sur les autres réseaux il faudra en 1978 doubler la dotation du chapitre 53-31.

Est-ce vraisemblable ? Est-il raisonnable d'espérer la réalisation de ce programme d'action prioritaire et encore plus l'achèvement de la liaison Rhin—Rhône en 1985 ?

#### b) LES AUTRES VOIES A GRAND GABARIT

Compte tenu des autres dotations, les voies à grand gabarit hors liaison Mer du Nord—Méditerranée ont bénéficié de 124 millions de francs en 1976 et un peu plus de 100 en 1977.

a) Les principaux investissements réalisés en 1975 et engagés en 1976 sur les voies navigables à grand gabarit sont les suivants :

##### *Bassin du Nord :*

Dans ce bassin, les engagements de 1975 et 1976 totalisent 126 millions de francs, dont 114 millions de francs de crédits budgétaires. Ont été notamment réalisées ou poursuivies les opérations suivantes :

— la mise à grand gabarit de la section Haubourdin—Lille (reconstruction du pont S. N. C. F. d'Haubourdin et construction

d'un garage à bateaux à Quesnoy) et l'aménagement partiel de la section Lille—Marquette (en particulier des aménagements divers à la Citadelle et des acquisitions immobilières) ;

— sur l'Escaut à l'aval de Denain, l'aménagement de la section Trith—Fresnes (calibrage du lit entre les sections Trith—Concorde, Folie-Folien et Vert-Gazon—Notre-Dame, aménagement de l'accès de l'écluse de Folien et des berges de la traversée d'Usinor, construction des barrages Folie-Folien).

### *Bassin de la Seine.*

Sur la Seine (y compris le canal du Havre à Tancarville) le montant des engagements s'élève à 77 millions de francs dont 72 millions de francs de crédits budgétaires. Les opérations suivantes ont été engagées ou poursuivies :

— la restauration d'anciens ouvrages et la mise en place d'éléments de sécurité pour les écluses de 18 mètres de largeur, le balisage du chenal et la signalisation des ouvrages ;

— l'amélioration du calibrage entre Cléon et Rouen ;

— l'exécution de défenses de berges entre Marolles et Montereau ;

— la mise à grand gabarit du chenal de la Petite Seine entre Montereau et Bray, avec l'aménagement des abords de la Grande-Bosse et la reconstruction de ponts, des acquisitions foncières entre La Tombe et Bray ainsi que des dragages et rescindements.

Sur l'Oise, où le montant des travaux engagés atteint 26 millions de francs dont 23 millions de francs de crédits budgétaires, l'aménagement du chenal (dragages à 4 mètres de profondeur jusqu'à Creil et 3,50 mètres au-delà de Creil) a pu être achevé.

En définitive, la dépense totale consentie pour l'ensemble du bassin de la Seine en 1975 et 1976 atteint 112 millions de francs, dont 104 millions de francs de crédits budgétaires.

### *Bassin de la Moselle.*

Sur la Moselle, l'aménagement à grand gabarit de la section Frouard—Toul s'est poursuivi par des travaux dans le bief de Fontenoy, celui de la section Toul—Neuves-Maisons par la construction de l'écluse et du pont-rail de Neuves-Maisons ainsi que du barrage et de l'écluse de Villey-le-Sec. L'aménagement du

bief de Villey-le-Sec et de la traversée de Neuves-Maisons a été entrepris. Le coût de ces réalisations s'élève à 160 millions de francs dont 111 millions de francs de crédits budgétaires.

b) Les principaux investissements envisagés sur les voies à grand gabarit en 1977 sont :

*Bassin du Nord.*

Deûle : poursuite de la mise au gabarit de 1 350 tonnes entre le port de Lille et le port de Marquette.

Escaut : achèvement de la traversée de Valenciennes et raccordement à 1 350 tonnes au réseau belge.

*Bassin de la Seine.*

Travaux de sécurité sur la Seine, la Marne et l'Yonne.

Petite Seine : mise à grand gabarit de la section Bray—Nogent.

Achèvement de la mise au grand gabarit de l'Oise.

*Bassin de la Moselle.*

Moselle : achèvement des travaux sur la section Frouard—Neuves-Maisons.

c) VOIES A PETIT GABARIT

La progression très rapide des crédits affectés aux voies à petit gabarit au cours des dernières années (47 millions de francs en 1973, 75 millions de francs en 1974, 87 millions de francs en 1975, plus de 34 millions de francs lors du Plan de soutien de l'économie de septembre 1975) n'a pas été poursuivie en 1976 puisque les crédits sont retombés à 66 millions de francs.

L'effort sera cependant repris en 1977, où la dotation envisagée serait de l'ordre de 75 millions de francs malgré la faible progression de l'ensemble des crédits.

Il convient peut-être de rappeler que les usagers de la voie d'eau sont tout particulièrement associés à l'élaboration du programme des travaux sur le réseau Freycinet. En effet, le Ministre de l'Équipement a créé, dès juillet 1973, un groupe de travail chargé :

— de procéder à l'inventaire de la totalité des travaux à effectuer sur le réseau des voies navigables au gabarit Freycinet en vue du rattrapage reconnu indispensable ;

— de chiffrer le montant des crédits nécessaires pour réaliser ces travaux ;

— d'établir un programme pluriannuel compte tenu de l'ordre d'urgence des diverses opérations et de leur intérêt pour l'économie nationale.

Ce groupe de travail du « réseau Freycinet » a déposé ses conclusions au milieu de 1974 et celles-ci ont été approuvées par le Ministre de l'Équipement en août de la même année.

Les usagers seront donc appelés à participer à la répartition de la dotation envisagée pour 1977 tout comme ils l'ont été pour les dotations des années précédentes.

#### d) LES PORTS FLUVIAUX

Au chapitre 63-31, des autorisations de programme d'un montant global de 10,43 millions de francs (— 3,5 %) sont prévues pour l'aménagement de ports fluviaux et de ponts dans l'intérêt de la voie navigable ainsi que pour l'amélioration des infrastructures fluviales de plaisance.

\*

\* \*

Ainsi donc, l'aménagement de la liaison Rhin—Rhône, qui n'a pas encore affecté sensiblement les budgets de 1976 et 1977, va constituer la grande opération des prochaines années. Malgré les promesses ministérielles, il n'est pas certain que sa réalisation n'entraînera pas une réduction des autres programmes. Il ne fait guère de doute, en tout cas, que les liaisons Seine—Nord, Seine—Est et Atlantique—Méditerranée ne risquent pas de dépasser de sitôt le stade des études dans lequel elles se trouvent depuis de nombreuses années.

## CHAPITRE III

### LES ROUTES

Avant d'aborder l'examen des crédits 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.*

La dotation destinée à pourvoir aux remboursements des frais engagés par l'organisme chargé des examens du permis de conduire bénéficie d'une augmentation de crédits de 16,6 p. 100 contre 28 p. 100 en 1976 et 9,9 p. 100 en 1975.

En outre, les crédits pour 1977 (101,5 millions de francs) sont virés du chapitre 44-21 au chapitre 36-20 nouveau.

#### 2° *La prévention routière.*

Le chapitre 63-20 « Subvention aux organismes chargés de la prévention des accidents » fait apparaître des autorisations de programme à hauteur de 0,5 million de francs comme en 1976. La dotation est affectée à l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (U. T. A. C.) qui effectue des recherches sur la sécurité des véhicules et met au point la réglementation et l'homologation technique des matériels.

#### A. — **Récapitulation des crédits.**

Tous les crédits relatifs aux routes ne ressortissent pas du budget de l'Équipement. Le recours à la concession en matière de construction d'autoroutes a permis de mobiliser des concours extérieurs importants. Enfin, dans le cadre même du budget de l'État, de nombreuses dotations intéressant le réseau routier sont

disséminées dans les budgets d'autres départements ministériels. La plus grande part est d'ailleurs inscrite au Fonds spécial d'investissement routier (F. S. I. R.) dont la gestion est, il est vrai, assurée par le Ministère de l'Équipement.

Le tableau ci-dessous s'efforce de rassembler l'ensemble des crédits budgétaires :

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1975	1976	1977	1975	1976	1977
	(En millions de francs.)					
<b>I. — Voirie nationale.</b>						
<b>Autoroutes de liaison :</b>						
Fonds routier (chap. 1 <sup>er</sup> , art. 4) .....	850	1 054	1 145,1	750	929	882,8
Équipement (chap. 53-21, art. 10) ....	50	11	30	50	11	30
<b>Totaux .....</b>	<b>900</b>	<b>1 065</b>	<b>1 175,1</b>	<b>800</b>	<b>940</b>	<b>912,8</b>
<b>Réseaux rase campagne :</b>						
Fonds routier (chap. 1 <sup>er</sup> , art. 5) .....	1 037	1 271,9	1 352,5	1 000	1 345	1 182,5
Équipement (chap. 53-21, art. 20) ....	450	25	30	450	25	30
<b>Totaux .....</b>	<b>1 487</b>	<b>1 296,9</b>	<b>1 382,5</b>	<b>1 450</b>	<b>1 370</b>	<b>1 212,5</b>
<b>Renforcements coordonnés :</b>						
Fonds routier (chap. 7, art. 20) .....	»	»	586,3	»	»	586,3
Équipement (chap. 53-20, art. 30) ....	764,5	750	»	644,5	660,8	»
<b>Totaux .....</b>	<b>764,5</b>	<b>750</b>	<b>586,3</b>	<b>644,5</b>	<b>660,8</b>	<b>586,3</b>
<b>Sous-total Construction de routes .</b>	<b>3 151,5</b>	<b>3 111,9</b>	<b>3 143,9</b>	<b>2 894,5</b>	<b>2 970,8</b>	<b>2 711,6</b>
<b>D. O. M. :</b>						
Équipement (chap. 53-20, art. 20) ....	6	16	16	4	9	15
<b>Sécurité et circulation :</b>						
Fonds routier (chap. 7, art. 10) .....	139,1	199,5	326,7	116	154	207,4
Équipement (chap. 53-21, art. 40) Sécurité .....	»	»	5	»	»	5
<b>Totaux .....</b>	<b>139,1</b>	<b>199,5</b>	<b>331,7</b>	<b>116</b>	<b>154</b>	<b>212,4</b>
<b>Entretien :</b>						
Équipement (chap. 35-20) Entretien et réparations .....	»	»	»	693,4	911,6	920
Équipement (chap. 53-20, art. 40) Exploitation .....	21,4	22	»	17	13,6	17,8
Équipement (chap. 53-20, art. 80) Service d'hiver .....	12,5	25	30,4	10	21	25
<b>Totaux .....</b>	<b>33,9</b>	<b>47</b>	<b>30,4</b>	<b>720,4</b>	<b>946,2</b>	<b>962,8</b>
<b>Totaux pour la voirie nationale .</b>	<b>3 330,5</b>	<b>3 374,4</b>	<b>3 522</b>	<b>3 734,9</b>	<b>4 080</b>	<b>3 674,4</b>

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1975	1976	1977	1975	1976	1977
	(En millions de francs.)					
<b>II. — Voirie locale.</b>						
<b>Réseaux en rase campagne :</b>						
Fonds routier (chap. 2) Réseau départemental .....	91	91	97,4	75	78	88
Fonds routier (chap. 4) Voirie communale .....	56,5	65	57	60	55	38
Fonds routier (chap. 5) Ponts, voirie locale .....	46	50	44	30	20	14
Ministère de l'Intérieur, subvention (chap. 63-50) .....	74	74	62,7	50	60	55
Ministère de l'Agriculture (chap. 61-72, art. 10) .....	19	20	20	16	15,5	16
<b>Totaux .....</b>	<b>286,5</b>	<b>300</b>	<b>281,1</b>	<b>231</b>	<b>228,5</b>	<b>211</b>
<b>Réseaux urbains :</b>						
Fonds routier (chap. 1 <sup>er</sup> , art. 6) .....	1 331	1 632,1	1 173,9	1 451	1 478	1 468
Fonds routier (chap. 3), centres urbains. Ministère de l'Équipement (chap. 53-21, art. 30) .....	219	227	243,2	170	174	188,8
Ministère de l'Équipement (chap. 55-41, art. 30) Villes nouvelles .....	233	25,5	31,5	233	25,5	31,5
Ministère de l'Équipement (chap. 55-41, art. 30) Villes nouvelles .....	110	80	89	120	120	88,3
Charges communes, grands ensembles (chap. 65-00, puis 65-01, art. 20)...	108	108,5	5	50	62,8	0,2
<b>Totaux .....</b>	<b>2 001</b>	<b>2 073,1</b>	<b>1 542,6</b>	<b>2 024</b>	<b>1 860,3</b>	<b>1 776,8</b>
<b>Sous-total Construction .....</b>	<b>2 287,5</b>	<b>2 373,1</b>	<b>1 823,7</b>	<b>2 255</b>	<b>2 088,8</b>	<b>1 987,8</b>
<b>Entretien :</b>						
Ministère de l'Équipement, subvention, ville de Paris (chap. 44-22) .....	»	»	»	10,8	14,3	15,5
<b>Total pour la voirie locale .....</b>	<b>2 287,5</b>	<b>2 373,1</b>	<b>1 823,7</b>	<b>2 265,8</b>	<b>2 103,1</b>	<b>2 003,3</b>
<b>Totaux généraux .....</b>	<b>5 618</b>	<b>5 747,5</b>	<b>5 345,7</b>	<b>6 000,7</b>	<b>6 183,1</b>	<b>5 677,7</b>
dont :						
F. S. I. R. ....	3 769,6	4 590,5	5 026,1	3 652	4 233	4 655
Budget général .....	1 848,4	1 157	319,6	2 348,7	1 950,1	1 011,9
Équipement .....	1 647,4	954,5	231,9	2 232,7	1 811,8	940,7
Intérieur .....	74	74	62,7	50	60	55
Agriculture .....	19	20	20	16	15,5	16
Charges communes .....	108	108,5	5	50	62,8	0,2

La comparaison des crédits budgétaires de 1977 avec ceux des années précédentes est rendue très délicate du fait des différents transferts opérés.

Pour les rendre comparables, il conviendrait d'ajouter notamment (autorisations de programme) :

— aux crédits d'entretien des routes, 72,8 millions de francs correspondant à la rémunération des agents n'occupant pas un emploi budgétaire ainsi que 0,26 million de francs transférés au chapitre regroupant les crédits des services d'études techniques ;

— aux crédits d'investissements, 93,4 millions de francs (84, 5 pour le F. S. I. R., 8,9 pour le budget de l'Equipement) correspondant à la rémunération d'agents n'occupant pas un emploi budgétaire et 121,7 millions de francs correspondant au regroupement sur le chapitre 37-60 des crédits des services d'études techniques.

Moyennant ces corrections qu'il n'est pas toujours possible de ventiler entre les différentes catégories de dépenses, il ressort que l'ensemble des crédits consacrés aux routes reste en 1977 inférieur à ceux de 1976 de 2 p. 100. Compte tenu de l'évolution prévisible du coût des travaux, il s'agit donc là d'une réduction sensible de l'effort en faveur des routes. Cette réduction affecte plus ou moins les différentes catégories de dépenses que nous allons examiner maintenant séparément.

## B. — Entretien.

L'essentiel des crédits d'entretien figure au chapitre 35-20 et concerne le réseau national. Ils s'élèvent pour 1977 à 920 millions de francs contre 911,6 pour 1976. En fait, cette variation s'analyse en :

— revalorisation des crédits de travaux pour la part supportant des rémunérations de personnel : + 8,2 millions de francs ;

— ajustement des crédits : + 70,8 millions de francs ;

— transfert de crédits relatifs aux Centres d'études techniques de l'équipement : — 0,26 million de francs ;

— transfert des rémunérations de personnel n'occupant pas un emploi budgétaire : — 72,8 millions de francs.

Si on élimine l'influence de ces deux transferts, les crédits pour 1977 sont en augmentation de 8,9 p. 100 par rapport à 1976, ce qui devrait à peine couvrir l'augmentation du coût des travaux.

Par ailleurs un chapitre spécialisé (44-22) est destiné à verser à la ville de Paris une subvention pour l'entretien de ses chaussées. Les crédits passent de 14,32 millions de francs en 1976 à 15,47 en 1977, soit une augmentation de 8 %. Enfin, certains crédits

d'investissements concernent en réalité l'entretien. Il s'agit des équipements d'exploitation et du service d'hiver.

Pour les équipements d'exploitation les crédits étaient précédemment inscrits au chapitre 53-20, article 40. En 1976 ils s'élevaient à 22 millions de francs. Pour 1977 ces crédits ont été transférés au F. S. I. R. où ils semblent avoir été inscrits parmi les crédits de l'article 10 (Sécurité et circulation) du chapitre VII (Dépenses diverses ou accidentelles).

Les crédits d'équipement relatifs au service d'hiver restent inscrits à l'article 80 du chapitre 53-20. Ils progressent rapidement : 12,5 millions de francs en 1975, 25 en 1976 (+ 100 %) et 30,4 en 1977 (+ 21,6 %).

### C. — Réseau autoroutier.

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

Le budget de l'Etat mettra environ 1 175 millions de francs à la disposition de ce programme : 1 145 millions de francs proviendront du fonds routier, le solde étant inscrit au chapitre 53-21 du budget de l'Equipement. Cette dotation est en augmentation de 10,3 % sur celle de 1976.

#### Longueur du réseau.

	1973	1974	1975	1976 (1)	1977 (1)
	(En kilomètres.)				
Autoroutes de liaison (2) .....	1 774	2 083	2 531	3 008	3 332
Voies rapides urbaines (V. R. U.).	699	795	870	957	1 043
Total .....	2 473	2 878	3 401	3 965	4 375

(1) Prévisions.

(2) Y compris les routes express intégrables ultérieurement.

Par catégorie de gestionnaire, la répartition à fin 1976 serait la suivante :

	Kilomètres.
Etat .....	1 300
Sociétés d'économie mixte .....	1 865
Sociétés privées .....	835
Total .....	4 000

Pour 1976 et 1977, les dates de mise en service sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

Prévisions de mise en service.

	KILOMETRES	DATE de mise en service.	
ANNÉE 1976			
<i>Autoroutes de liaison :</i>			
A 4	Noisy-le-Grand—Meaux .....	28	Octobre
	Bretelles de Meaux .....	8	Février
	Meaux—Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux .....	13	Octobre.
	Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux— Lucy-le-Bocage .....	21	15 juillet
	Traversée de Reims (R. N. 31 - Cormon- treuil) .....	8,5	12 juillet
	Reims—Châlons-sur-Marne .....	38	Mai
	Châlons-sur-Marne—Valmy .....	26	29 juin
	Valmy—Les Islettes .....	19	Octobre
	Les Islettes—Verdun (Voie Sacrée) (2 <sup>e</sup> chaussée) .....	(28)	Février
	Contournement de Metz (A 31 - A 32) ...	12,5	Septembre
A 8	Villeneuve-Loubet—Nice Ouest .....	8	18 juin
	Saint-Isidore—Le Paillon .....	10	Décembre
	Nice Ouest—Saint-Isidore .....	5	Fin 1976
B 9	Rivesaltes—Le Boulou .....	31,5	30 juin
	Le Boulou—Le Perthus .....	8	30 juin
A 13	Bourneville—Surville .....	33,5	18 juin
	Surville—Clarbec (2 <sup>e</sup> chaussée) .....	(8,5)	Fin juillet
	Clarbec-Troarn .....	27	Fin juillet
A 34	Reichstett—Freyming .....	107,5	Décembre
A 36	Belfort-Mulhouse .....	35,5	Novembre
B 41	Sallanches Nord—Le Fayet.....	9	10 juillet
A 63	Saint-Jean-de-Luz—frontière .....	7	1 <sup>er</sup> juillet
A 64	Déviation d'Orthez .....	14	Décembre
		470	
<i>Route express intégrable :</i>			
A 64	Martres-Tolosane Est—Roquefort Nord ..	7	1 <sup>er</sup> septembre
<i>Voies rapides urbaines</i> .....			
		87	
	Total pour 1976 .....	564	

	KILOMETRES	DATE de mise en service.
<b>ANNÉE 1977</b>		
<i>Autoroutes de liaison :</i>		
A 8 Le Paillon—La Turbie .....	8	Juillet
B 9 Narbonne—Rivesaltes .....	49	Décembre
A 10 Châtellerault—Poitiers .....	30	Juin
Tours—Sainte-Maure-de-Touraine .....	29	Décembre
A 13 Bretelle de Deauville .....	5	Mars
A 26 Lillers—Aix-Noulette .....	24	Janvier
Aix-Noulette—Auras .....	20	Octobre
A 36 Séchin—Montbéliard .....	49	Juillet
A 41 Meylan—Le Touyet (2 <sup>e</sup> chaussée) .....	(25)	
Le Touyet—Pontcharra .....	9	
A 63 La Négresse—Saint-Jean-de-Luz .....	8	Fin 1977
B 71 Déviation de Thiers .....	15	Début
	246	
<i>Voies rapides urbaines (dont A 36 - Rocade Nord de Mulhouse, 10 km).....</i>	83	
Total pour 1977 .....	329	

En ce qui concerne les années ultérieures, l'échéancier prévisionnel est le suivant :

1° La construction de 1 800 kilomètres d'autoroutes est prévue par le programme d'action prioritaire n° 5 approuvé par le Parlement dans le cadre du VII<sup>e</sup> Plan en vue d'une mise en service aux dates suivantes :

— 1978 : Clermont-Ferrand—Thiers (B 71) ; La Ferté-Bernard—Le Mans (A 11) ; Tours—Poitiers (A 10) ;

— 1979 : Le Mans—Rennes (F 11) ; Nantes—Angers (A 11) ; Orléans—Bourges (A 71) ;

— 1980 : Bordeaux—Le Muret (A 63) ; Saint-Geours-de-Maremne—Espagne (A 63) ; Bordeaux—Narbonne (A 61) ;

— 1981 : Pau—Bayonne (A 64) ; Thiers—Saint-Etienne (B 71) ;

— 1982-1983 : Angers—Tours, Poitiers—Bordeaux (A 10) ; Bourges—Clermont-Ferrand (A 71).

2° Les dates suivantes ont également été envisagées pour les liaisons ci-après :

— 1979-1980 : Beaune—Mulhouse—Rhin (A 36) ; contournement de Nice (A 8) ; Grenoble—Chambéry—Annecy—Scientrier (A 41) ; Thionville—Luxembourg ;

— 1980 : Lillers—Nordausques (A 26) ;

— 1981 : Arras—Reims (A 26) ; Toul—Dijon (A 37) ; Mâcon—Pont-d'Ain (F 42) ; Lyon—Châtillon-de-Michaille—Annemasse (A 42).

En ce qui concerne les autoroutes concédées, leur équilibre financier est assuré comme indiqué dans le tableau suivant :

**Répartition du financement des autoroutes concédées en 1975 et 1976.**  
(En millions de francs courants.)

	1975			1976 (prévision).		
	C	E	B	C	E	B
<b>Sociétés d'économie mixte :</b>						
A. S. F. ....	>	458	138,3	>	521	13
E. S. C. O. T. A. ....	>	449	94,8	>	449	130,2
S. A. X. E. F. ....	>	373	52,7	>	575	123
S. A. P. N. ....	>	59	37,7	>	138	47,6
S. A. P. R. R. (ex-S. A. P. L.) ..	>	216	>	>	167	>
Sous-total 1 .....	>	1 555	323,5	>	1 850	313,8
<b>Sociétés privées :</b>						
A. C. O. B. A. ....	10	100	33,5	20	100	>
A. P. E. L. ....	85	829	79,2	80	270	56,1
A. R. E. A. ....	40	460	14,5	37	280	100,4
C. O. F. I. R. C. U. T. E. ....	21	180	>	20	355	>
Sous-total 2 .....	156	1 569	127,2	157	1 005	156,5
<b>Société du tunnel sous le Mont-Blanc .....</b>						
	>	>	>	50	60	>
<b>Total général .....</b>	<b>156</b>	<b>3 124</b>	<b>450,7</b>	<b>207</b>	<b>2 915</b>	<b>470,3</b>

C = fonds propres des sociétés.  
E = emprunts à moyen et long terme.  
B = budget.

Au moins une de ces sociétés concessionnaires, l'A. R. E. A. a connu ces derniers mois des difficultés financières très importantes, allant jusqu'à menacer l'emploi des ouvriers affectés à la réalisation des travaux.

Votre commission s'est vivement inquiétée de cette situation. Malgré ses demandes pressantes, elle n'a pu obtenir d'indications sur l'ampleur exacte de ces difficultés et surtout sur ses origines précises.

Il semble que pour les trois tronçons d'autoroutes concédées à l'A. R. E. A., le trafic constaté en 1975 a été bien inférieur à celui prévu initialement dans les études économiques (les réalisations représentent 36 % des prévisions sur Satolas—Bourgoin, 40 % sur Lyon—Satolas, 62,5 % sur Bourgoin—Chambéry). La crise de l'énergie ne peut pas expliquer à elle seule ces écarts.

Votre commission estime que s'il est nécessaire de régler rapidement ce problème, il est non moins indispensable que la solution qui y sera apportée respecte, dans le temps, le principe de l'affectation des fonds publics aux ouvrages publics.

#### **D. — Le réseau national de rase campagne.**

Le réseau national de rase campagne reçoit une dotation de 1 382,5 millions de francs en 1976 soit une augmentation de l'ordre de 7 % faisant suite à une diminution de 13 % par rapport à 1975. En crédits de paiement on assiste à une diminution régulière 1450 millions de francs en 1975, 1 370 en 1976 (— 5,6 %) et 1 212,5 en 1977 (— 11,5 %).

#### **LES RENFORCEMENTS COORDONNÉS**

Les crédits relatifs aux renforcements coordonnés ont été transférés du budget de l'équipement (chapitre 53-20) au F. S. I. R. (Chapitre VII. — Dépenses diverses et accidentelles.). Les crédits, qui ne sont pas tout à fait comparables du fait des transferts opérés, diminuent de 750 millions de francs en 1976 à 586,3 millions de francs en 1977 (600 avant transfert).

L'évolution des dotations et des longueurs d'itinéraires renforcés est retracée dans le tableau ci-dessous :

ANNEES	DOTATIONS budgétaires (en millions de francs).	LONGUEUR des sections renforcées (en kilomètres).
1969 .....	100	3 200
1970 .....	180	
1971 .....	300	
1972 .....	455	1 400
1973 .....	555	1 350
1974 .....	630	1 670
1975 (initiale) .....	764	1 660
Troisième loi de finances rectificative .....	440	900
1976 .....	750	1 350
1977 .....	536	1 000

#### E. — Voirie locale.

Les subventions du F. S. I. R. au titre de la voirie locale (hors voirie urbaine) ont évolué ainsi :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		
	1975	1976	1977
	(En millions de francs.)		
Réseau départemental .....	91,0	91,0	97,4
Voirie communale .....	56,5	65,0	57,0
Ponts détruits par faits de guerre .....	46,0	50,0	44,0
<b>Total .....</b>	<b>193,5</b>	<b>206,0</b>	<b>198,4</b>

#### F. — Voirie en milieu urbain.

La voirie en milieu urbain recevra du budget de l'Équipement et du F. S. I. R. 1 537,6 millions de francs d'autorisations de programme pour 1977 contre 1 879,5 millions de francs en 1976, soit une diminution de 18,2 %.

La répartition des ressources budgétaires demandées en 1976 et 1977 pour l'amélioration et l'extension de la voirie urbaine entre les différentes catégories d'agglomérations distinguées pourrait être la suivante (millions de francs) :

	AUTORISATIONS DE PROGRAMME	
	1976	1977
Région parisienne .....	532	723
Métropoles d'équilibre (et villes assimilées) .....	178	97
Autres villes .....	303	79
Voirie primaire des villes nouvelles .....	80	89
Autres emplois .....	559,5	307
Plan de décongestion des centres urbains .....	227	243

#### G. — Article 66 de la loi de finances 1972.

Le financement de la subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 relatif au transfert de 55 000 kilomètres de routes nationales dans la voirie départementale est assuré par un prélèvement sur les divers chapitres du budget routier du Ministère de l'Équipement.

Au terme de la cinquième année d'application 53 331 kilomètres (dont 1 567 kilomètres avec étalement) de routes nationales secondaires auront été transférés aux départements. Demeurent encore à la charge de l'État 525 kilomètres de routes inscrits dans le plan initial de déclassement (Bouches-du-Rhône : 324 kilomètres ; Essonne ; 201,4 kilomètres).

Ces deux départements ne se sont pas encore prononcés en faveur du transfert des routes nationales secondaires dans la voirie départementale.

L'administration a fait connaître les conditions dans lesquelles cette opération pourrait s'effectuer aux conseils généraux intéressés qui, dans les deux cas, pourraient à nouveau se saisir de la question au cours de la session de novembre 1976.

En termes financiers, la réforme s'analyse ainsi :

	1972	1973	1974	1975	1976	1977 (Pré-visions.)
	(En millions de francs.)					
Subvention théorique globale inscrite au budget .....	300	310	325	345	380	395
Montant réel de la subvention compte tenu de l'étalement et des transferts non effectués .....	4,8	244,6	301,9	328,84	368,0	386,4

Le projet de loi de finances pour 1977 avait prévu à l'article 71 une subvention d'un montant de 380 millions de francs du même montant que l'année précédente.

Lors de l'examen de cet article devant l'Assemblée Nationale, le Gouvernement a proposé par amendement de porter cette subvention à 395 millions (+ 3,9 % par rapport à 1975).

## CHAPITRE IV

### SAUVEGARDE DES RESSOURCES EN EAU ET PROTECTION CONTRE LES EAUX

L'ensemble des crédits relatifs aux problèmes de l'eau se répartit en crédits destinés à des travaux d'entretien (chap. 35-33 pour la Métropole et 35-34 pour l'Outre-Mer) et en crédits d'équipement (chap. 53-33 et 63-33 pour la Métropole et 53-34 et 63-34 pour l'Outre-Mer).

#### A. — Crédits d'entretien.

D'un montant global de 4,43 millions de francs, ils sont en diminution de 38 % par rapport à 1976 du seul fait du transfert de la rémunération des personnels n'occupant pas un emploi budgétaire. Il y a donc en réalité stagnation en francs courants des crédits d'entretien.

	Millions de francs.
Ils se répartissent ainsi :	
Sauvegarde des ressources en eau en Métropole.....	3,2

Ces crédits sont destinés, d'une part, à l'entretien et au fonctionnement des réseaux hydrologiques et d'annonce des crues et, d'autre part, à la surveillance de la pollution des cours d'eau (dont la police ou la gestion incombe aux services du Ministère de l'Équipement) et des eaux littorales (notamment exploitation des cellules départementales d'intervention contre la pollution marine).

Ces crédits sont également destinés à la lutte contre les pollutions accidentelles.

Protection contre les eaux en Métropole.....	1,1
--	-----

Ces crédits sont destinés à l'entretien des cours d'eau domaniaux non navigables.

50 % de ces crédits sont utilisés pour l'entretien de la Loire et 15 % pour celui du Cher.

Le reste permet la réalisation d'un certain nombre d'opérations d'entretien localisées.

	Millions de francs.
Problèmes de l'eau dans les départements d'Outre-Mer .....	0,15

Ce crédit, destiné à l'entretien courant des cours d'eau, sera réparti entre les quatre Départements d'Outre-Mer en fonction de leurs besoins.

### B. — Crédits d'équipement.

En ce qui concerne les investissements directs de l'Etat, les autorisations de programme demandées s'élèvent à 26,43 millions de francs pour la Métropole, en diminution de 15 % sur 1976, et 1,4 million de francs pour l'Outre-Mer, en diminution de 12,5 % sur 1976.

Elles concernent diverses opérations :

	Milliers de francs.
Problèmes de l'eau, études et recherches.....	7 000

Les études ayant pour objectif de préciser les connaissances techniques et économiques dans le secteur de l'eau, tant générales que par bassin, seront poursuivies.

Sauvegarde des ressources en eau.....	2 600
---------------------------------------	-------

La sauvegarde des ressources en eau, en quantité et en qualité, sera améliorée par l'installation d'équipements de mesures de débit et d'eaux polluées ainsi que de télémesures dans différents bassins. L'équipement des laboratoires et des cellules départementales d'intervention contre la pollution sera poursuivi.

Protection contre les eaux.....	12 400
---------------------------------	--------

La protection contre les eaux visera à améliorer la défense contre les risques d'érosion et d'inondations dus aux cours d'eau ainsi que la limitation des effets des tempêtes et de l'érosion de la mer.

Nettoyage du littoral.....	4 450
----------------------------	-------

Les moyens de lutte contre la pollution accidentelle du littoral et des voies d'eau intérieures seront développés.

Sauvegarde des ressources en eau et protection contre les  
eaux dans les Départements d'Outre-Mer..... 1 400

Une part importante de ces crédits sera consacrée  
à la Réunion pour les travaux destinés à améliorer  
l'écoulement des eaux dans les ravines.

Des crédits seront également consacrés à des  
études et à des travaux de protection contre la mer  
à la Guyane, à la Guadeloupe et à la Martinique.

---

Total ..... 27 845

En outre, figurent au chapitre 63-33 des autorisations de  
programme d'un montant total de 51,65 millions de francs en  
augmentation de 20 %. Leur utilisation doit être effectuée ainsi :

a) Etude de la ressource en eau (0,5 million de francs) ;  
b) Protection contre les eaux, barrages (51,15 millions de  
francs) dont :

— barrages (opérations de catégorie I).

Opérations en cours :

Les barrages en cours de construction au financement desquels  
participe le Ministère de l'Equipement sont le barrage de Sénéchas  
et le barrage de Vinca.

Les travaux de reconnaissance du barrage de Villerest sont  
commencés.

Par ailleurs, diverses études de barrages se poursuivent.

Opérations prévues pour 1977 et montant des autorisations de  
programme dont l'affectation est prévue : barrage de Villerest :  
16,5 millions de francs.

— Travaux de défense contre les eaux, autres que les barrages  
(opérations de catégorie II).

Le montant prévu des autorisations de programme pour 1977  
est de 34,65 millions de francs.

Ces travaux concernent aussi bien la défense contre les rivières  
que la défense contre la mer.

Il s'agit d'opérations déconcentrées pour lesquelles les autori-  
sations de programme sont déléguées aux préfets de région.

Leur nombre dépasse la centaine. Ces opérations concernent essentiellement la protection des lieux habités contre les inondations et contre la mer. Elles consistent en travaux de construction de digues, de protection des berges ou de rivages et de recalibrages de lits des cours d'eau.

Les autorisations de programme qui seront déléguées aux régions en 1977 tiendront compte des besoins exprimés par les instances régionales.

Les régions où se situent les travaux les plus importants sont les suivants : Région parisienne, Languedoc-Roussillon, Provence-Côte d'Azur, Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées, Haute et Basse-Normandie, Bretagne, Nord - Pas-de-Calais.

En ce qui concerne la protection contre les eaux dans les Départements d'Outre-Mer, les crédits du compte 63-34 s'élèvent pour 1977 à 4,25 millions de francs, en diminution de 8 % par rapport à 1976.

En 1976, les autorisations de programme de l'Etat, destinées à subventionner les travaux de défense des lieux habités contre les inondations, ont été déléguées à la Martinique, notamment pour la protection de Fort-de-France contre les inondations de la Rivière Madame et à la Réunion pour des travaux d'endiguement.

En 1977, les autorisations de programme seront, pour leur plus grande part, réparties entre la Martinique, notamment pour l'aménagement de la Rivière Monsieur et la Réunion (pour les travaux d'endiguement de la Ravine des Patates à Durand, à Saint-Denis).

## CHAPITRE V

### L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

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

— le chapitre 36-15 relatif à la subvention de fonctionnement qui s'élève pour 1977 à 119,2 millions de francs, en augmentation d'environ 13,3 % par rapport au précédent budget et même 13,7 % si l'on tient compte qu'une réduction de 0,4 million de francs a été opérée pour gager le transfert au budget de l'Équipement de huit emplois (quatre ingénieurs des travaux géographiques et quatre géomètres). Cette augmentation est entièrement due à la revalorisation des rémunérations des personnels de l'Institut géographique national.

— le chapitre 67-15 a trait à la subvention d'équipement dont le montant est (en autorisations de programmes) de 18 millions de francs comme en 1976 et contre 16,5 millions de francs en 1975, soit une progression de 9 %.

Cette dotation est destinée à :

— poursuivre les premières opérations prévues dans le plan de localisation dont le comité de décentralisation est actuellement saisi, et en particulier celle de l'installation à Blois d'une unité de production cartographique ;

— effectuer divers aménagements immobiliers dans les locaux existants à Villefranche-sur-Cher ;

— procéder au renouvellement de matériels d'imprimerie, de prise de vues aériennes, d'appareils de restitution, et à l'acquisition de matériels de télédétection, de photogrammétrie, de cartographie automatique et de logistique.

## COMPTE RENDU DES DEBATS DE LA COMMISSION

### I. — Audition du Ministre de l'Équipement.

Dans sa séance du jeudi 4 novembre la Commission des finances a procédé à l'audition de M. Jean-Pierre Fourcade, Ministre de l'Équipement.

M. Fourcade a tout d'abord rappelé les principales caractéristiques du projet de budget pour 1977 de son département ministériel, qui atteindra 36 milliards de francs. Les dépenses ordinaires sont en augmentation de 11 % tandis que les dépenses d'équipement demeurent à peu près stables (+ 1,9 % en crédits de paiement et + 2,75 % en autorisations de programme).

Ce projet de budget, a déclaré le Ministre, appelle trois observations générales :

— 4 milliards de francs sont prévus au titre des programmes d'action prioritaire (P. A. P.) nationaux et 400 millions de francs pour les programmes d'intérêt régional (P. A. P. I. R.) ;

— 1 milliard de francs sont inscrits au Fonds d'action conjoncturelle (F. A. C.) au titre du Ministère de l'Équipement ;

— il s'agit d'un budget très vaste puisqu'il englobe les routes, les ports et les voies navigables, l'aménagement foncier et l'urbanisme, le logement, les transports.

#### *1° Routes et circulation routière.*

6,5 milliards de francs sont prévus en crédits de paiement pour le réseau routier et autoroutier, soit une augmentation de 8 % par rapport à 1976. Les autorisations de programme demeurent stables (4,7 milliards de francs). S'agissant des autoroutes, le Gouvernement s'est fixé pour objectif de revenir à un rythme annuel de mise en service de 500 kilomètres en 1978 alors qu'il ne sera possible de mettre en service que moins de 400 kilomètres en 1977.

2° Ports maritimes et voies navigables.

(919 millions de francs en autorisations de programme.)

L'obligation de consacrer des crédits importants à l'exécution du P. A. P. « Liaison mer du Nord—Méditerranée » soulève des difficultés pour ce qui concerne le reste du réseau navigable. C'est ainsi, a indiqué le Ministre, que les travaux sur le réseau Seine—Est et Seine—Nord ne pourront pas être lancés dans l'immédiat.

C'est la recherche d'une plus grande cohérence entre les diverses interventions du Ministère de l'Équipement et la nécessité d'opérer des choix au sein d'une enveloppe budgétaire donnée qui doivent guider la politique du Ministère de l'Équipement, a conclu M. Fourcade.

M. Moinet, rapporteur spécial des crédits de l'équipement et du logement, a formulé des observations ou posé des questions :

— sur la réduction de 25 % des crédits consacrés à la voirie communale ;

— sur l'évolution de la subvention compensant le transfert aux départements de 50 000 kilomètres de routes nationales.

M. Edouard Bonnefous, président, a présenté les observations suivantes :

— l'aménagement de la Seine-Nord ne doit pas se faire au détriment de la liaison Rhin-Rhône ;

— la baisse du trafic sur les voies navigables est très préoccupante ;

— le port de la ceinture de sécurité ne doit pas être rendu obligatoire.

Dans ses réponses aux intervenants, le Ministre a notamment déclaré :

— la réduction des crédits consacrés à la voirie locale affecte seulement la voirie urbaine ;

— le crédit affecté aux routes déclassées a été porté à 395 millions de francs en 1977.

II. — Examen des crédits.

La Commission des Finances a ensuite procédé à l'examen des crédits qu'elle a décidé de soumettre à l'appréciation du Sénat.

## DISPOSITIONS SPECIALES

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

#### Texte proposé initialement par le Gouvernement.

La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1977, à 380 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte.

#### Texte adopté par l'Assemblée Nationale et proposé par votre Commission.

La subvention...  
... pour 1977, à 395 millions de francs...

... texte.

*Commentaires.* — L'article 66 de la loi de finances pour 1972 a prévu le transfert de 55 000 kilomètres de routes nationales secondaires dans la voirie départementale. Ce transfert peut être échelonné sur huit années. A la fin de l'année 1975, 89 départements auront pris en charge 53 331 kilomètres de routes nationales.

Chaque année, la loi de finances doit préciser le montant de la subvention accordée par l'Etat aux départements dans l'hypothèse d'un transfert total des 55 000 kilomètres de routes concernées. Cette subvention ne saurait être inférieure au montant retenu en 1972, soit 300 millions de francs.

Le projet de loi de finances pour 1977 avait prévu à l'article 71 une subvention d'un montant de 380 millions de francs, au même niveau que l'année précédente.

Lors de l'examen de cet article devant l'Assemblée Nationale le Gouvernement a proposé par amendement de porter cette subvention à 395 millions (+ 3,9 % par rapport à 1975).

Cette mesure paraît très insuffisante, compte tenu de la hausse du coût des travaux routiers enregistrés depuis plusieurs années.

Sous réserve de cette observation, votre Commission des Finances vous propose l'adoption de cet article.

## ANNEXE

### REPONSES AUX QUESTIONS PRESENTEES PAR VOTRE RAPPORTEUR SPECIAL

#### Pour l'audition du Ministre de l'Equipement.

*Question n° 1.* — Quels sont les résultats les plus marquants de la révision des services votés qui a été entreprise ?

*Réponse.* — La révision des services votés du budget du Ministère de l'Equipement est effectuée chaque année à l'occasion de la préparation du budget. En effet, celle-ci étant réalisée sous la forme d'un budget de programmes, aboutit à fixer par groupes de programmes les dotations envisagées, après examen des objectifs des programmes assorti d'une analyse des moyens permettant de les atteindre : cet examen entraîne donc une certaine compensation interne entre besoins nouveaux et reconduction de crédits.

Par ailleurs, la procédure budgétaire adoptée à partir de 1975, d'un certain redéploiement à l'intérieur des plafonds budgétaires en fonction de la politique adoptée, conduit à des choix qui remettent en cause les services votés.

C'est essentiellement en matière de crédits d'investissement ou d'entretien que ces deux mesures trouvent leur plein effet.

La procédure que met ainsi en œuvre le Ministère de l'Equipement a été complétée par la mission, confiée en octobre 1975 par le Gouvernement à la Cour des Comptes, d'étudier dans la perspective de la préparation du budget de 1977, la révision des services votés à la lumière des constatations faites, notamment sur la bonne utilisation des crédits de fonctionnement.

Les sujets d'études choisis par la Cour ont porté sur les problèmes suivants :

1° Certaines dépenses de fonctionnement, telles que les frais de déplacement ou les dépenses consacrées à l'informatique et aux méthodes modernes de gestion ;

2° La mission et le fonctionnement de certains services du Ministère de l'Equipement spécialisés dans les études : le Service des affaires économiques et internationales (S. A. E. I.), les Centres d'études techniques de l'équipement (C. E. T. E.) ;

3° Le problème particulier de l'extension de l'Ecole nationale des ponts et chaussées ;

4° Enfin, les décisions à prendre au sujet de services ou organismes dépendant du Ministère de l'Equipement, qui en assure l'équilibre financier : Institut géographique national, Office national de la navigation, Service national des examens du permis de conduire, Organisations régionales d'études d'aires métropolitaines.

\*

\* \*

L'ensemble des méthodes évoquées ci-dessus a permis une réflexion approfondie sur les missions de l'administration et conduit à des choix quant à la politique à adopter, qui ont trouvé leur incidence en matière budgétaire.

Quelques exemples seront donnés à ce sujet :

1° En matière de frais de déplacement et en dépit de causes externes d'accroissement de dépenses, une mesure d'économie (1) de 1 650 000 F a pu, en définitive, être effectuée ;

2° Les crédits d'entretien routier inscrits au chapitre 35-20 ont donné lieu à un reclassement des crédits en fonction d'une modification des programmes (2) : en fait, 72 500 000 F ont pu être attribués au groupe de programmes d'entretien des chaussées et ouvrages (article 10) par prélèvement sur le groupe de programmes d'équipement et d'exploitation du réseau (articles 30 et 50) ;

3° Les remarques de la Cour des Comptes ont amené à prendre la décision de regrouper dans une structure budgétaire unique (le chapitre 37-60, *nouveau*) l'ensemble des services d'études techniques du Ministère de l'Équipement, dont les crédits de fonctionnement étaient disséminés sur de nombreuses lignes budgétaires, d'où ils étaient souvent transférés en cours d'année : cette mesure de clarification, qui simplifiera la gestion et la programmation de ces services, nécessite un train important de mesures nouvelles (3) ;

4° De même ont été regroupés les crédits d'études ou d'examen des méthodes modernes de gestion des anciens chapitres 37-12 et 37-13 (en un chapitre 37-10), 57-12 et 57-13 (en un chapitre 57-10) (4) ;

5° Plus vaste encore apparaît l'opération, réalisée à l'initiative de l'administration des finances, de reclassement sur des chapitres de la première partie du titre III, des dotations figurant à de nombreux chapitres et qui étaient utilisées, en liaison avec des programmes de travaux ou d'entretien, à la rémunération de personnels non titulaires ; ces mesures d'ordre, qui permettront d'incontestables améliorations de gestion, n'entraîneront pas d'accroissement de crédit puisqu'elles sont équilibrées : elles prennent place tout au long de l'analyse de mesures nouvelles.

Question n° 2. — Quels sont les principaux transferts internes proposés ?

Réponse. — Ces transferts internes ont été effectués, des dépenses en capital vers les dépenses ordinaires à concurrence de 394,840 millions de francs.

Ils s'analysent ainsi par grandes catégories (en millions de francs) :

Prise en charge de dépenses de personnel antérieurement payées sur crédits de travaux.....	166,920
Regroupement aux dépenses ordinaires des dotations des différents services d'études dont une partie était assurée sur les dépenses en capital.....	121,580
Redéploiement des dépenses en capital vers les dépenses ordinaires.....	96,340

Dont :

Entretien des routes.....	72,670
Participation à des créations d'emplois.....	4,720
Action sociale et formation professionnelle.....	5,000
Dépenses de fonctionnement antérieurement assurées par des crédits de travaux.....	12,450
Recherche scientifique et technique.....	1,500

Total .....	394,840
-------------	---------

(1) N° 62-15-01 (p. 82 du « bleu »).

(2) Mesure n° 23-13-02 (p. 62 du « bleu »).

(3) Mesures n°s 13-14-03, 22-13-03, 22-14-02, 23-14-01, 23-14-04, 31-14-02, 32-13-01, 32-14-01, 32-14-04, 33-14-02, 34-14-02, 41-13-01 et 62-14-01.

(4) Mesures n°s 12-14-02 (p. 56), 13-14-02 (p. 57), 14-14-02 (p. 58).

Question n° 3. — Quelles sont les actions prioritaires retenues ?

Réponse :

1. Programmes d'action prioritaire nationaux :

Le Ministère de l'Équipement participe à 10 programmes d'action prioritaire nationaux sur 25, pour un montant total de 21 milliards de francs (75), pour la durée du VII<sup>e</sup> Plan (soit 20 % du montant total des programmes d'action prioritaire, si on exclut le programme d'action prioritaire Télécommunications).

Pour 1976 et 1977, les actions du Ministère de l'Équipement s'élèvent à 3 et 4 milliards de francs (courants). Les principaux programmes d'action prioritaire intéressant le département sont :

— le programme d'action prioritaire n° 5 : Désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif Central, pour un montant total de 5,8 milliards de francs ;

— le programme d'action prioritaire n° 6 : Assurer la liaison Mer du Nord - Méditerranée, pour un montant total de 1,5 milliard de francs ;

— le programme d'action prioritaire n° 21 : Mieux vivre en ville, pour lequel la part du Ministère de l'Équipement est de 11 milliards de francs.

Enfin, le programme d'action prioritaire n° 9 : Accompagnement de l'exportation, n° 20 : Renforcer la sécurité routière, et n° 25 : Renforcer le potentiel scientifique du pays, pour chacun desquels la part du Ministère de l'Équipement est d'environ 0,5 milliard de francs.

2. Programme d'action prioritaire d'initiative régionale (P. A. P. I. R.) :

Le Ministère de l'Équipement est prêt à participer à environ 30 programmes d'action prioritaire d'initiative régionale touchant presque toutes les régions de programme.

Les engagements que le Ministère de l'Équipement sera susceptible de prendre à ce titre pour les 4 années à venir seront d'environ 1,8 milliard de francs 1975.

Dès 1977, sur une première série de programmes d'action prioritaire d'initiative régionale pour lesquels les estimations sont les plus élaborées, le montant des engagements du budget du Ministère de l'Équipement s'élève à un montant de l'ordre de 300 à 400 millions de francs.

NOTA. — Les chiffres ci-dessus concernent l'ensemble du Ministère de l'Équipement (y compris le Logement et les Transports).

Question n° 4. — Quelles sont les perspectives de réalisation du programme d'action prioritaire n° 6 concernant la liaison Mer du Nord - Méditerranée ?

Réponse. — Le programme comporte :

— sur la Saône, la construction des ouvrages permettant d'achever en 1979 la canalisation à grand gabarit jusqu'à Saint-Symphorien ;

— sur le Rhône, la participation de l'État à l'équipement, qui sera terminé en 1979, des chutes du Péage-de-Roussillon et de Vaugris, ainsi que le raccordement à grand gabarit au port de Fos ;

— sur le Rhin, la participation française à l'équipement des chutes réalisées par l'Allemagne et les travaux d'aménagement de la rive française pour un achèvement en 1980.

— sur le canal Rhin-Rhône : la réalisation d'acquisitions foncières sur l'ensemble du trajet à concurrence des trois quarts de l'emprise totale ; la construction des deux écluses à grand gabarit à Niffer (point de jonction avec le Rhin) et à Brunstatt (Haut-Rhin), achevées respectivement en 1979 et en 1981, et l'aménagement du bief correspondant, permettant d'assurer la desserte, par les convois à grand gabarit, de l'agglomération de Mulhouse.

Les crédits budgétaires affectés à cette opération, auxquels s'ajouteront des participations des collectivités locales et des établissements publics intéressés, s'élèveront à 1 550 millions de francs.

Les crédits affectés à cette opération en 1976 se sont élevés à 157 millions de francs. En 1977, les crédits prévus s'élèveront à 180 millions de francs.

Sur la Saône, le Rhône et le Rhin, les aménagements se poursuivent depuis de nombreuses années et, pour ce qui dépend de l'Etat français, seront achevés dans les délais prescrits par le programme.

Sur le canal Rhin-Rhône, les enquêtes préalables à la réalisation sont en cours ou sur le point d'être ouvertes. La déclaration d'utilité publique devrait intervenir vers le milieu de l'année 1977.

Les études d'exécution et les premières acquisitions foncières seront réalisées en 1977. Le gros des travaux débutera en 1978.

*Question n° 5.* — Comment est envisagé le financement de ce projet :

- a) Par l'Etat ?
- b) Par les collectivités locales ?
- c) Autres financements ?

*Réponse.* — Le financement des actions déjà engagées sur le Rhône, la Saône et le Rhin s'effectuera conformément aux dispositions déjà arrêtées pour ces aménagements entre l'Etat et la Compagnie nationale du Rhône pour le Rhône, entre l'Etat et les collectivités pour la Saône et entre les deux Etats allemands et français pour le Rhin.

En ce qui concerne le canal de la Saône au Rhin, dont le coût total s'élève à 5 600 millions de francs (toutes taxes comprises), il est envisagé de chercher à réduire la charge de l'Etat et des collectivités ou établissements publics locaux par une participation des Etats étrangers intéressés à l'opération (Suisse, République fédérale d'Allemagne et peut-être Autriche).

En tout état de cause, l'essentiel de la dépense devra être pris en charge par l'Etat et les collectivités et établissements publics locaux.

Au VII<sup>e</sup> Plan, l'Etat a prévu de consacrer aux premiers travaux de ce canal un crédit de 760 millions de francs.

*Question n° 6.* — La réalisation de ce programme conduit-elle à annuler ou différer d'autres actions ? Lesquelles ?

*Réponse.* — En matière de voies navigables, la politique constante du Gouvernement est de poursuivre l'aménagement des grandes vallées.

Cet objectif n'est pas abandonné et plus de la moitié des crédits prévus au titre du programme d'action prioritaire n° 6 y est consacrée sur le Rhône, la Saône et le Rhin. De même, les travaux d'aménagement de la Moselle (desserte de Neuves-Maisons, du bassin de la Seine en amont de Paris et de l'Escaut seront poursuivis au titre du VII<sup>e</sup> Plan.

Au-delà de ces aménagements, trois franchissements de seuil méritent considération :

- Seine - Nord ;
- Seine - Est ;
- Rhin-Saône.

Les décisions du Président de la République, prises au Conseil central de planification sur l'aménagement du territoire, ont conféré une priorité à ce dernier projet.

Enfin, une modernisation coordonnée des principaux itinéraires du réseau à petit gabarit sera poursuivie.

*Question n° 7.* — La réduction des crédits d'investissements en 1977 (—5,2 % en autorisations de programme et —4 % en crédits de paiement pour l'ensemble du budget de l'équipement et du F.S.I.R.) traduit-elle une réduction des programmes routiers et autoroutiers ou un désengagement financier de l'Etat ? Dans le dernier cas, préciser dans quelle mesure le relais peut être pris par les collectivités locales ou par le secteur privé.

*Réponse.* — Avant reclassement de certaines dépenses de personnel et d'études, c'est-à-dire sur une base directement comparable aux montants du budget 1976, le budget d'investissement routier de l'Equipement de 1977 présente, par rapport à celui de l'année précédente, les variations suivantes :

- autorisations de programme : — 1,8 % ;
- crédits de paiement : + 0,6 %.

Ce maintien en valeur se traduira en volume de travaux par une baisse assez sensible en raison notamment de la part de développement de l'économie exécutée en 1976 (environ 1 milliard de francs de travaux).

L'appréciation de cette évolution doit être tempérée par les observations suivantes :

1° Cette pause dans l'effort de l'Etat pour améliorer le réseau routier national ne correspond nullement à un désengagement financier. Le financement des travaux s'effectuera selon les règles déjà en vigueur, tant en ce qui concerne les routes que les autoroutes ;

Il n'y aura aucun transfert de charges sur les collectivités locales et l'Etat tient son engagement vis-à-vis des départements ayant accepté de reclasser dans leurs réseaux l'ex-réseau national secondaire : la base de la subvention correspondante est augmentée de 380 millions de francs à 395 millions de francs ;

2° La baisse du rythme de réalisations qui en résultera sera enrayée, si la conjoncture le rend nécessaire, par le déblocage de crédits du F.A.C.

*Question n° 8.* — Fournir des indications précises sur la nature, l'origine et l'ampleur des difficultés financières rencontrées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et plus particulièrement l'A. R. E. A. Quelles mesures ont été prises pour pallier ces difficultés ? Pour éviter le renouvellement de telles difficultés est-il prévu des modifications dans les relations contractuelles entre votre département ministériel et les sociétés concessionnaires ? Quelles sont les conditions des avances qui leur sont consenties ?

*Réponse.* — La situation financière des sociétés concessionnaires d'autoroutes ne se présente pas d'une manière générale sous un jour défavorable.

Certes l'équilibre financier des concessions d'autoroutes est fragile dans les premières années d'exploitation et les répercussions de la crise de l'énergie, aussi sensibles d'ailleurs au niveau des charges qu'à celui des recettes, ont pu remettre en cause les prévisions faites vers 1970-1971. Cependant, une seule des dix sociétés, la Société des autoroutes Rhône-Alpes (A. R. E. A.), connaît actuellement d'importantes difficultés, qui résultent principalement d'une insuffisance relative du trafic sur les liaisons qu'elle exploite. Différentes solutions sont actuellement à l'étude en vue d'assurer la poursuite normale des travaux sur les liaisons concédées à l'A. R. E. A. Les parlementaires intéressés ne manqueront pas d'être informés prochainement du résultat des discussions en cours.

Il n'est pas actuellement envisagé de créer dans l'avenir de nouvelles sociétés concessionnaires d'autoroutes venant s'ajouter aux dix sociétés qui existent déjà. Le problème est donc de permettre aux sociétés les plus récemment créées de passer le cap difficile des premières années d'exploitation.

Dans l'hypothèse où elle s'avérerait indispensable, une aide supplémentaire de l'Etat pourrait être attribuée à titre exceptionnel. Mais les conditions de remboursement seraient alors déterminées en sorte d'assurer à l'Etat des compensations substantielles.

A l'origine les avances consenties par l'Etat étaient remboursables sans intérêt ni indexation à partir de la quinzième année et s'apparentaient donc dans les faits à des subventions. En revanche, les nouvelles avances consenties éventuellement aux concessionnaires seront rémunérées. Il est prévu que le remboursement de ces sommes sera indexé sur le coût des travaux publics, ou donnera lieu à un prélèvement sur les recettes équivalent à l'indexation. Ce nouveau principe a d'ailleurs d'ores et déjà été appliqué à la concession des autoroutes Bordeaux—Narbonne et Clermont-Ferrand—Saint-Etienne à la Société des autoroutes du Sud de la France.

*Question n° 9.* — Indiquer pour quelques liaisons autoroutières réalisées avant 1974 le trafic journalier moyen annuel (poids-lourds) prévu dans les études économiques du dossier de concession pour 1974 et 1975 et le trafic réellement constaté pour les périodes considérées sur les itinéraires en cause.

*Réponse.* — Les études économiques servant de base aux dossiers de concession ne comportent que des prévisions globales de trafic, sans distinguer la part des différentes catégories de véhicules.

Une telle précision serait en effet illusoire, s'agissant d'études à moyen et long terme entachées de la marge d'incertitude inhérente à ce type de calcul.

Dans ces conditions, il n'est malheureusement pas possible d'établir, pour le trafic des poids lourds, de comparaison valable entre prévisions et réalisations.

On donnera cependant, à titre indicatif, le trafic journalier moyen annuel poids lourds constaté sur quelques autoroutes (nombre de véhicules) :

	1974	1975
A 6 Paris—Lyon et A 37 Beaune—Dijon.	7 596 (54 485)	8 061 (59 960)
A 1 Paris—Lille et A 2 Comblès—Hordain .....	7 440 (45 055)	7 611 (49 861)
A 7 Lyon—Marseille ; A 9 Orange—Montpellier et B 9 Béziers—Narbonne.	11 370 (85 550)	12 418 (85 860)
A 8 Aix—Nice .....	4 603 (62 454)	5 305 (64 792)

Le chiffre entre parenthèses indique le trafic journalier moyen annuel tous véhicules.

*Question n° 10.* — Quelles sont les perspectives de réalisation de la partie routes et autoroutes du programme d'action prioritaire n° 5 du VII<sup>e</sup> Plan ?

*Réponse.* — Le programme d'action prioritaire n° 5 « Désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif Central » prévoit, dans sa partie routière, les actions suivantes :

- réalisation d'environ 1 800 kilomètres d'autoroutes (dates de réalisation indiquées dans le programme d'action prioritaire) ;
- raccordement des autoroutes aux réseaux urbains ;
- plan routier breton ;
- plan routier Massif Central ;
- opérations d'aménagement sur les routes nationales de rase campagne.

Pour 1977, sous réserve des incertitudes de la prévision, notamment quant à l'avancement des études et acquisitions foncières, il est prévu environ 1 460 millions de francs d'autorisations de programme.

Par ailleurs, on peut estimer à environ 1 200 millions les emprunts et apports en capital des concessionnaires d'autoroutes au titre de ce programme.

Ces sommes sont cohérentes avec les engagements pris dans le cadre du plan routier breton et du plan routier du Massif Central ainsi qu'avec les dates de mise en service prévues par le programme. Ainsi, dès 1977, outre l'achèvement de l'autoroute B 9 (Narbonne - Espagne), il est prévu de mettre en service une section de l'autoroute de la Côte Basque, la déviation autoroutière de Thiers et l'ensemble de l'autoroute Tours - Poitiers.

**Question n° 11.** — La réalisation de ce programme prioritaire (Désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif Central) conduit-elle à annuler ou à différer d'autres projets ?

**Réponse.** — Il est prévu d'affecter en 1977, dans le cadre du programme d'action prioritaire n° 5 « Désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif Central », environ 1 460 millions de francs d'autorisations de programme pour les routes et les autoroutes.

Cette somme est supérieure d'environ 70 % aux crédits consacrés en 1975 et 1976 à des actions analogues. Elle représente près de la moitié des autorisations de programme consacrées en 1977 au développement de l'infrastructure routière (déduction faite de la subvention aux départements ayant accepté le transfert des routes nationales secondaires).

C'est dire que, dans le cadre général du budget de 1977, le respect des engagements pris dans le cadre du programme d'action prioritaire (ainsi que l'indispensable accentuation de l'effort pour les autoroutes, la sécurité routière et l'entretien des routes) conduit à un certain recul :

— dans les autres programmes, notamment les renforcements coordonnés (baisse des crédits : 20 %) et la voirie urbaine (baisse des crédits : 16 %) ;

— dans les régions du Nord et de l'Est de la France. Ce déséquilibre ne doit toutefois pas être exagéré : si l'on tient compte de l'ensemble des crédits d'équipement « lourds » (autoroutes, routes de rase campagne, voirie urbaine, renforcements coordonnés), les 12 régions métropolitaines non couvertes par le programme d'action prioritaire doivent recevoir, en moyenne, à peu près autant que les 10 régions couvertes par le programme d'action prioritaire. Il va de soi, au demeurant, que — dans l'hypothèse d'un déblocage du F. A. C. — ces crédits seraient utilisés de façon prioritaire pour corriger les déséquilibres qui pourraient apparaître.

**Question n° 12.** — Quelle politique d'ensemble est envisagée en matière de péage sur les autoroutes de dégelage ?

**Réponse.** — L'autoroute est avantageuse :

— pour la sécurité (trois fois moins de morts et d'accidents que sur routes, à trafic égal) ;

— pour la rapidité ;

— pour le confort de la conduite ;

— pour le volume de trafic qu'elle permet d'écouler (environ 30 000 à 50 000 véhicules par jour contre 8 000 à 16 000 véhicules par jour pour une route) ;

— pour le développement économique des régions traversées.

Or, la France demeure en retard en matière d'autoroutes (situation fin 1975) :

— France : 3 400 kilomètres d'autoroutes ;

— Allemagne : 6 500 kilomètres d'autoroutes ;

— Italie : 5 400 kilomètres d'autoroutes.

*Pourquoi les péages sur autoroutes ?*

Le produit des péages sert :

- pour les trois quarts à rembourser les emprunts émis pour construire les autoroutes ;
- pour un quart à entretenir les autoroutes.

*Ce système permet de construire beaucoup plus d'autoroutes.*

Bien sûr, la construction d'une autoroute à péage est un peu plus chère : environ 10% de plus, pour construire les postes de péage, les échangeurs spéciaux.

Mais c'est sans comparaison avec l'importance des moyens financiers assurés par l'emprunt.

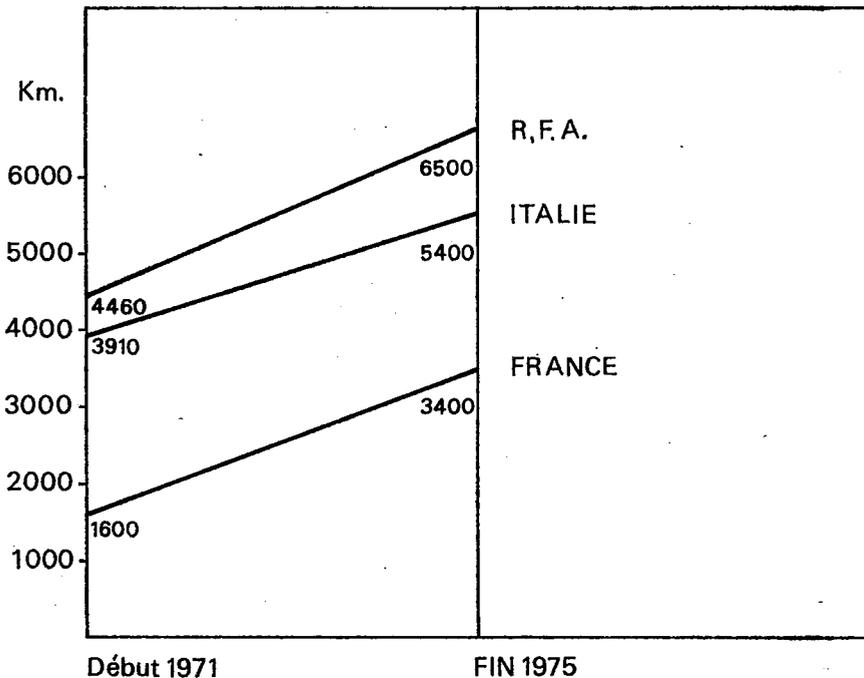
Les emprunts pour les autoroutes représentent :

- trois fois les dépenses de l'Etat pour les autoroutes ;
- les deux tiers des dépenses de l'Etat pour le développement des routes nationales et autoroutes.

Grâce à ces ressources supplémentaires, nous rattrapons notre retard rapidement :

- début 1971 : 1 600 kilomètres d'autoroutes ;
- fin 1976 :  $\approx$  4 000 kilomètres d'autoroutes.

Nous avons ainsi un rythme de construction parmi les plus rapides en Europe :



*Ce système fait payer ceux qui bénéficient de l'autoroute.*

Emprunter l'autoroute est un avantage pour l'automobiliste : vitesse, sécurité, confort et facilité de conduite.

Cet avantage se paie, et cela est juste :

- on est libre de ne pas payer : les grandes routes parallèles aux autoroutes demeurent des routes nationales ;

— il est faux de dire que l'usager de l'autoroute paie deux fois :

1° Parce que la totalité du péage profite à l'autoroute, alors qu'il n'en va pas de même pour l'essence : 1 F de péage = 1 F pour la route, 1 F d'essence = 54 centimes de taxes, dont 9 centimes pour la route ;

2° Parce que l'usager de l'autoroute profite aussi : des dépenses de l'Etat pour l'autoroute ; des dépenses de l'Etat pour les autres routes.

Au niveau des régions, le péage permet aussi de faire payer les régions qui profitent de l'autoroute.

Les différences du montant des péages s'expliquent par les différences objectives du coût des autoroutes :

- terrains plus ou moins favorables ;
- trafic plus ou moins important ;
- coût des emprunts plus ou moins élevé.

*Pourquoi appliquer le péage en milieu urbain ?*

*Parce que la construction des autoroutes revient très cher en milieu urbain.*

Une autoroute à 2 × 2 voies coûte, en moyenne, environ 7 millions de francs par kilomètre en rase campagne.

Le coût d'une autoroute urbaine peut atteindre 100 millions de francs par kilomètre.

Cette différence tient largement à des éléments dont profitent les habitants de la ville :

- coût des terrains très élevé ;
- coût de la protection de l'environnement (allongement des tracés, tranchées, couvertures, murs anti-bruit, etc.).
- coût de travaux très complexes (nombreux réseaux divers, communications denses, échangeurs compliqués et fréquents).

*Parce que les habitants des villes profitent des autoroutes urbaines sans les payer dans les mêmes proportions.*

**Circulation 1972 sur les principales autoroutes parisiennes (véhicules par jour).**

	A 1	A 6	A 13
Section la plus proche de Paris .....	145 700	177 800	104 900
Section non concédée la plus éloignée de Paris .....	50 900	41 800	33 400

Le trafic local représente donc entre les deux tiers et les trois quarts du trafic des autoroutes aux portes de Paris.

Il en va de même aux entrées Nord et Sud de Lyon, ou à l'entrée Nord de Marseille : le trafic local y double, triple ou même quadruple le trafic total.

Or la part locale du financement des autoroutes urbaines non concédées est en général de 15 % du coût de construction (plus rarement 45 %). Le reste est à la charge du contribuable national, de même que la totalité du coût de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute.

En l'absence de péage, les habitants des grandes villes profitent donc de façon majoritaire des autoroutes urbaines, en ne supportant qu'une part minoritaire de leur coût. Ils bénéficient donc d'un financement à la charge des contribuables nationaux.

*Parce que le péage est un moyen de maîtriser l'utilisation de l'automobile en ville.*

Dans le passé, on construisait les autoroutes urbaines sans péage parce que :

— on pensait qu'il fallait tout faire pour permettre tous les types de circulation automobile dans les villes ;

— de toute façon, on ne connaissait pas de système de péage permettant d'écouler les trafics très importants des autoroutes urbaines sans créer des « bouchons » considérables.

Aujourd'hui, de nombreux systèmes de péage apparaissent possibles : barrières automatiques avec jet de pièces, lecteurs magnétiques, caméras, vignettes spéciales, rachat par les collectivités locales, etc.

Surtout, on a pris conscience de la nécessité de maîtriser l'utilisation de l'automobile dans les grandes villes. On n'admet plus de favoriser systématiquement l'accès des automobiles au centre des grandes agglomérations. Au contraire, on cherche fréquemment à dissuader le trafic de transit ou la circulation inter-quartiers de passer par le centre.

Ceci implique :

— une politique globale de circulation et de transports, qui doit faire généralement une large place aux transports collectifs au centre et sur les liaisons radiales, et faciliter la circulation automobile sur les rocades ;

— une approche pragmatique qui tienne compte de la spécificité de chaque agglomération et des fonctions remplies par les différentes liaisons.

L'application du péage sur les autoroutes urbaines, maintenant souvent souhaitable, ne saurait donc être systématique. Elle ne peut être décidée que cas par cas, en fonction des types de liaisons, des formes urbaines, du niveau du trafic, etc.

*La France n'est pas le premier pays à s'orienter dans cette direction.*

On trouve des péages sur les grandes infrastructures urbaines :

— aux U. S. A. : « turnpikes » sur certaines autoroutes ou grands ouvrages d'art ;

— au Japon : les célèbres voies express surélevées de Tokyo sont à péage ;

— en Italie : les autoroutes sont à péage dès la sortie des grandes villes (sauf dans le Mezzogiorno).

*Question n° 13.* — Justifier le transfert des crédits consacrés aux renforcements coordonnés du budget de l'équipement au Fonds spécial d'investissement routier.

*Réponse.* — Le transfert des crédits pour les renforcements coordonnés sur le Fonds spécial d'investissement routier, chapitre VII, et le maintien de 300 millions de francs de dépenses de personnel sur le Fonds spécial d'investissement routier, chapitre I<sup>er</sup>, se justifient par des raisons de présentation du budget.

Il est apparu inopportun, dans la conjoncture actuelle, d'alourdir des montants correspondants le budget général, compte tenu, notamment, des charges supplémentaires déjà supportées par celui-ci du fait de la remise en ordre de certaines dépenses de personnel et d'études. Ces dépenses précédemment comprises dans les dépenses d'investissement seront en effet, pour l'essentiel, inscrites dès 1977 au titre III du budget général.

L'exécution du budget se fera normalement, les crédits en cause étant transférés dès le début de l'exercice sur les rubriques correspondantes du budget général.

*Question n° 14.* — La subvention prévue au titre de la participation de l'Etat au financement des travaux engagés par les départements sur les routes nationales déclassées par application de l'article 66 de la loi de finances pour 1972 n'a augmenté que faiblement au cours des années passées et ne doit pas augmenter en 1977 ce qui,

compte tenu de l'augmentation des prix, correspond à une baisse importante de l'aide de l'Etat. Quelles mesures envisage-t-on de prendre pour permettre aux départements de maintenir effectivement en état les routes qui leur ont été confiées ?

*Réponse.* — Le déclassement des routes nationales secondaires, engagé en 1972, poursuit deux objectifs :

— d'une part, concentrer l'effort de l'Etat sur les axes structurants du pays, c'est-à-dire les routes inscrites au schéma directeur ;

— d'autre part, assurer aux autres routes un niveau de gestion plus proche de leur niveau d'impact.

Il serait illogique que la poursuite de ce deuxième objectif se fasse au détriment des axes les plus importants pour la vie économique de la Nation et l'équilibre des différentes parties du territoire.

Or, la subvention versée aux départements en raison du déclassement des routes nationales secondaires est actuellement prélevée sur les crédits des routes nationales.

Le Gouvernement a adopté une solution équitable en assurant à cette subvention une progression identique à celle des travaux sur le réseau national. Il a même accepté, pour 1976 et 1977, de faire un geste supplémentaire en faveur de cette subvention.

Il convient de rappeler qu'à la suite de l'amendement déposé par le Gouvernement, la subvention représente, en 1977, 395 millions de francs pour environ 55 000 kilomètres déclassés.

Dans le même temps, la tranche départementale du F. S. I. R. se monte à 97,4 millions de francs d'autorisations de programme (et 88 millions de francs de crédits de paiement) pour environ 300 000 kilomètres de routes départementales (non compris les routes nationales déclassées).

L'aide de l'Etat aux départements est donc, au kilomètre, vingt fois plus forte pour les routes nationales déclassées que pour les autres routes départementales.

Il convient d'ailleurs de noter que cette subvention — si elle est versée en raison du déclassement des routes nationales secondaires — n'est cependant pas affectée aux routes départementales : c'est une subvention globale au budget d'investissement des départements, qui sont libres de son utilisation. Cette subvention, tant par son montant que par sa nature, est donc un élément important de l'ensemble de l'aide que l'Etat apporte aux départements.

De ce point de vue, il est compréhensible de voir les responsables locaux s'inquiéter, non seulement de l'évolution du montant de cette subvention, mais encore du délai qui s'écoule chaque année avant que les crédits ne soient effectivement versés aux départements. La procédure actuellement suivie est en effet génératrice de délais assez longs, malgré les efforts des services administratifs concernés : les crédits en cause n'étant pas inscrits dès le vote du budget parmi les dotations du Ministère de l'Intérieur, le montant de la subvention doit d'abord être prélevé sur les crédits du Ministère de l'Equipement et transféré au budget de l'Intérieur avant de pouvoir être réparti entre les départements.

L'allongement des circuits et l'alourdissement de la procédure ainsi provoqués ont pour cause l'incertitude dans laquelle on se trouvait, au départ, sur les résultats de l'opération de déclassement.

Cette opération étant maintenant pratiquement achevée, il est souhaitable de mettre au point dès que possible une procédure plus satisfaisante.

*Question n° 15.* — Objectifs, moyens, réalisations actuelles du programme d'action prioritaire n° 20 relatif à la sécurité routière.

*Réponse.* — Le programme d'action prioritaire n° 20 « Renforcer la sécurité routière » a pour objectif de « réduire le nombre des accidents à un niveau inférieur à celui de 1975 malgré la constante augmentation de la circulation ».

Six ministères participent à ce programme, dont le chef de file est le Premier Ministre (Secrétariat général du Comité interministériel de sécurité routière).

Le budget du Ministère de l'Équipement supporte la plus grande partie des dépenses effectuées au titre de ce programme, puisqu'il finance les actions suivantes :

— action sur l'infrastructure, par la poursuite d'opérations particulièrement rentables du point de vue de la sécurité (suppression de points noirs, régulation des vitesses, isolement des obstacles latéraux, suppression des sections glissantes, installation de bornes d'appel d'urgence) ;

— information des usagers ;

— action sur les conducteurs (études sur le comportement des conducteurs, formation des examinateurs du permis de conduire) ;

— véhicules et études de sécurité (recherches de base, études préliminaires et préréglementaires, études et investissements d'homologation).

Au total, le budget du Ministère de l'Équipement supporte la plus grande partie des dépenses puisque sa contribution doit représenter 554 millions de francs sur le total de 878 millions de francs correspondant à l'ensemble du programme d'action prioritaire.

Les dotations du Ministère de l'Équipement affectées au programme d'action prioritaire ont représenté environ 125 millions de francs en 1976 et doivent légèrement augmenter en 1977 (128,4 millions de francs actuellement prévus). Le niveau de dépenses est actuellement légèrement supérieur aux prévisions du programme d'action prioritaire.

Les éléments relatifs aux réalisations de 1976 sont encore provisoires. On peut cependant indiquer que :

— environ 200 points noirs seront supprimés, le nombre exact étant fonction des décisions locales : il s'agit en effet d'une action déconcentrée ;

— environ 380 kilomètres de glissières seront posés sur le réseau national ;

— 59 sections glissantes doivent être traitées ;

— 1 300 kilomètres de routes nationales doivent être équipés de bornes d'appel d'urgence.

Les prévisions pour 1977 sont du même ordre de grandeur en volume.

\*  
\* \*

Au moment où les statistiques montrent un relâchement inquiétant du respect des limitations de vitesse, il importe de souligner l'importance de l'enjeu que constitue la sécurité routière et l'efficacité de la politique suivie par les pouvoirs publics.

C'est ainsi que l'information des usagers, les nouvelles réglementations, l'action sur les véhicules, la formation des conducteurs et l'amélioration des infrastructures ont permis une baisse importante du nombre des victimes, malgré la croissance du trafic. Sur les routes nationales et les autoroutes, il y a eu en 1975 moitié moins de tués et de blessés, à trafic égal, qu'en 1968.

*Question n° 16.* — Comment se répartissent les actions entreprises par le Ministère de l'Équipement et les actions entreprises par les Agences financières de bassin et des autres Ministères dans le domaine de la revision du droit des eaux, de la sauvegarde des ressources en eau et de la protection contre les eaux ?

*Réponse.* — 1. — Les Agences financières de bassin, placées sous la tutelle du Ministre de la Qualité de la Vie, établissent d'une part des programmes de redevances, à percevoir auprès des personnes ou organismes qui prélèvent de l'eau dans le milieu naturel ou y rejettent des effluents pollués, d'autre part des programmes d'intervention qui permettent, par le biais de subventions ou de prêts pour la réalisation notamment d'ouvrages de régularisation ou de stations d'épuration, d'améliorer les ressources en eau en quantité comme en qualité.

Cette action, strictement économique, des Agences financières de bassin, doit être accompagnée par une action de l'administration, dans le domaine de la police des eaux et celui de la programmation des équipements nécessaires.

Les liaisons sont d'autant plus facilement assurées que les conseils d'administration des Agences financières de bassin sont composés pour moitié de représentants de l'Etat et que les directeurs de ces Agences participent aux activités de l'administration, que ce soit aux missions déléguées de bassin en tant que secrétaires ou aux comités techniques de l'eau régionaux.

2. — Les actions du Ministère de l'Equipement, comme celles de tous les autres ministères et des Agences financières de bassin, s'inscrivent dans le cadre de la coordination interministérielle instituée depuis 1960 et actuellement régie par le décret n° 68-335 du 5 avril 1968 et les circulaires d'application du 8 mai 1968.

C'est ainsi que tous projets de lois, décrets, arrêtés réglementaires, instructions et circulaires portant sur les problèmes de l'eau, élaborés par les ministères concernés, ainsi que les projets d'instructions du Ministre de la Qualité de la Vie, qui en assure la tutelle, aux organismes de coordination et aux Agences financières de bassin doivent être examinés par la Mission interministérielle de l'Eau.

3. — A compter de l'intervention (très prochaine) du décret relatif aux attributions du Ministre de la Qualité de la Vie, examiné par le Conseil d'Etat dans sa séance du 20 octobre 1976, la police des prises d'eau et des déversements dans les cours d'eau, ainsi que des rejets en mer, fera partie des attributions de ce Ministre, ce qui mettra dans sa main l'ensemble des attributions administratives pour ce qui concerne la gestion des ressources en eau, donc notamment les questions intéressant le droit des eaux.

Les services extérieurs du Ministère de l'Equipement continueront d'assurer la police des prises d'eau et des déversements, mais pour le compte du Ministère de la Qualité de la Vie. Assurant également, au titre du Ministère de l'Equipement, d'autres missions ayant un rapport avec les ressources en eau (assainissement et alimentation en eau des communes urbaines, établissement des annexes sanitaires aux documents d'urbanisme et, de façon générale, environnement urbain, annonce des crues et protection contre les eaux), ils agissent dans le cadre du Comité technique de l'eau au niveau régional, de la Mission déléguée de bassins au niveau des bassins, notamment pour ce qui concerne la consistance et l'exploitation des réseaux hydrologiques (hydro-métrie, annonce des crues, surveillance de la pollution) qui concourent à la sauvegarde des ressources en eau.

*Question n° 17.* — Quelles mesures ont été prises pour assurer la protection contre la pollution des périmètres sensibles, en particulier ceux du littoral ?

*Réponse.* — Le Ministère de l'Equipement, Direction des ports maritimes et des voies navigables, est responsable de la police et de la gestion du domaine public fluvial et du domaine public maritime. Ses services assurent la police des eaux de la quasi-totalité des cours d'eau domaniaux et de certains cours d'eau non domaniaux, ainsi que la police des rejets en mer territoriale (très prochainement, pour le compte du Ministre de la Qualité de la Vie en ce qui concerne les prises d'eau dans les cours d'eau, et les rejets en mer et dans les cours d'eau). Le Ministère de l'Equipement réalise diverses études dans le domaine de l'eau, dans le domaine de sa compétence qui s'étend notamment aux conditions et aux conséquences du développement urbain, de la navigation et de la défense contre les eaux.

Les actions du Ministère de l'Equipement pour assurer la sauvegarde qualitative des ressources s'inscrivent dans le cadre de la coordination interministérielle dans le domaine de l'eau.

1. — La première action est la mise en application du décret du 23 février 1973 relatif aux déversements d'eaux polluées, à la suite des arrêtés interministériels du 13 mai 1975, pris pour son application. Trois circulaires ministérielles ont été diffusées à cet effet en juillet 1975, notamment pour les rejets en mer qui doivent

désormais faire l'objet d'une réglementation, la modification et le retrait d'office des autorisations de rejet dans les cours d'eau et les rejets dans les canaux de navigation.

En août 1975 deux circulaires ministérielles ont diffusé des modèles d'arrêtés préfectoraux relatifs aux autorisations de déversement dans les cours d'eau domaniaux et dans la mer.

En juin et août 1976, deux circulaires ministérielles ont porté respectivement sur la police des eaux (pollution des eaux) en période de sécheresse, et sur un modèle d'arrêté préfectoral relatif aux autorisations de déversement dans les cours d'eau non domaniaux.

2. — La seconde action est la poursuite du développement des cellules départementales d'intervention contre la pollution marine, au sein des services maritimes du Ministère de l'Équipement. Ces cellules sont dotées de moyens accrus. Leur rôle est d'assurer la surveillance des rejets, d'effectuer les études du milieu nécessaires et de proposer les remèdes, l'objectif étant l'établissement de schémas d'amélioration des eaux littorales. Depuis 1974, elles participent à la mise en place du réseau national d'observation de la qualité du milieu marin dont la création a été prescrite par le Comité intrministériel d'action pour la nature et l'environnement du 6 décembre 1972.

3. — La troisième action est d'accroître les moyens des services de navigation, par la création ou le développement de cellules d'intervention pour la lutte contre la pollution des cours d'eau dont ils assurent la police et la gestion, selon des modalités voisines de celles qui ont fait leurs preuves pour la mer.

Les possibilités d'action des Directions départementales de l'équipement en matière de police des eaux vont être améliorées, par la création de cellules indépendantes d'assistance administrative, sans modification des responsabilités de ces chefs de service.

4. — Pour donner à la lutte contre la pollution toute l'efficacité et la cohérence désirables, le Ministère de l'Équipement a créé en 1973 une mission spécialisée de lutte contre la pollution marine et fluviale, qui a été confiée à un ingénieur général des Ponts et Chaussées.

5. — En 1976, a été effectuée, en collaboration avec les services du Ministère de la Santé publique, une enquête sur la situation des ports de plaisance, concédés ou non vis-à-vis de la réglementation imposée à partir de 1974 par le nouvel article 80 bis des règlements sanitaires départementaux (installations sanitaires minimales). A la suite de cette enquête une attention accrue sera portée à l'assainissement des ports de plaisance, et l'attention des services sera appelée sur ce point par une circulaire interministérielle.

6. — Des instructions détaillées sur la propreté des ports ont été diffusées auprès de ses services par le Ministère de l'Équipement. Ces instructions portent sur les dispositions réglementaires, les mesures à prendre pour le ramassage et l'évacuation des huiles usées et des ordures, et le nettoyage des plans d'eau portuaires, l'assainissement des installations portuaires terrestres et les mesures particulières pour les ports pétroliers.

7. — Le Ministère de l'Équipement a prévu, à partir de 1976, d'affecter spécialement des crédits pour lutter contre les pollutions accidentelles dans les voies navigables et les cours d'eau domaniaux (nettoyage des berges, évacuation des poissons morts, élimination des produits nocifs). C'est ainsi qu'ont pu être financées les dépenses entraînées pour ses services concernés, par l'accident de l'*Olympic Bravery*.

8. — Les services maritimes du Ministère de l'Équipement participent au plan Polmar, destiné à combattre les pollutions massives par hydrocarbures, pour ce qui concerne le stockage et la mise en œuvre des barrages flottants et des produits dispersants.

9. — En 1976, le Ministère de l'Équipement participe pour un montant de plus de 2 millions de francs au second inventaire du degré de pollution des eaux superficielles par la prise en charge des observations en 718 points, sur un total de 1 227 points.

Parmi ceux-ci, 120 ont été retenus pour 1977 comme stations permanentes de surveillance de la pollution, dont 100 seront à la charge des services de l'Équipement.

10. — Les études fondamentales sur la capacité d'acceptation du milieu marin et sur la diffusion des effluents en mer sont poursuivies en vue de permettre aux maîtres d'ouvrage d'établir rationnellement leurs ouvrages de rejet, et aux aménageurs de prévoir à bon escient les contraintes à imposer à leurs aménagements. Des méthodes simplifiées, plus pertinentes que celles qui étaient utilisées jusqu'ici, sont d'ores et déjà disponibles. Des méthodes, encore améliorées en 1977 dans le cadre de l'étude des schémas d'amélioration des eaux littorales, seront diffusées aux services et permettront une meilleure programmation des investissements d'épuration et de rejet. En 1976, a été engagée une campagne de mesures *in situ*, en accord avec les autres organismes intéressés, destinée à fournir des évaluations des coefficients de dispersion pour différentes conditions hydrologiques et météorologiques ; elle sera poursuivie en 1977.

11. — Le Ministère de l'Équipement poursuit de nombreuses études générales ou appliquées à un bassin particulier. Ces études ainsi que l'inventaire du degré de pollution des eaux superficielles effectué en 1976, sont en partie réalisés par les laboratoires régionaux et les centres d'études techniques de l'équipement, dont les moyens ont été renforcés dès 1976, par une action qui se poursuivra en 1977 dans le cadre de leur participation aux activités de lutte contre la pollution des eaux et d'hydraulique urbaine.