

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 novembre 1966.

## 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 1967, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,  
*Rapporteur général.*

TOME III

EXAMEN DES CREDITS  
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 15

**Equipement.**

II. — TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

*Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI*

---

(1) *Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents ; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Pierre Carous, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, André Fosset, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Marcel Martin, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jacques Richard, François Schleiter, Louis Talamoni, Ludovic Tron.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 2044** et annexes, **2050** (tomes I à III et annexe 16), **2053** (tomes VI et VII) et in-8° **567**.

**Sénat : 24** (1966-1967).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	3
<b>PREMIÈRE PARTIE. — La section commune.</b> .....	4
I. — Création d'une section budgétaire commune au Ministère de l'Équipement .....	4
II. — Les crédits de la section commune .....	6
<b>DEUXIÈME PARTIE. — Les Travaux publics.</b> .....	15
I. — Les services généraux du Ministère .....	19
II. — Les voies navigables .....	23
III. — Les ports maritimes .....	29
IV. — La signalisation maritime .....	35
V. — La défense contre les eaux .....	37
VI. — Les routes .....	38
<b>Conclusion</b> .....	47
<b>Observations de la Commission des Finances</b> .....	51
<b>ANNEXES</b> .....	53

---

Mesdames, Messieurs,

La contexture même du budget des Travaux publics a été assez profondément remaniée à la suite des modifications intervenues en 1966 dans la structure du Gouvernement.

La concentration des deux départements ministériels des Travaux publics et Transports et de la Construction en un ministère unique de l'Équipement a conduit le Gouvernement à présenter un nouveau fascicule budgétaire dit « Équipement — Section commune », où sont regroupées en principe les différentes dotations concernant, pour l'ensemble des services placés sous l'autorité du Ministre de l'Équipement, d'une part les études et recherches, d'autre part les écoles.

De ce fait, le fascicule « Section commune » se trouve rassembler des crédits très divers et dont l'étude est difficilement séparable de l'examen des autres fascicules qui, jusqu'ici, constituaient l'ensemble du budget des Travaux publics ainsi que celui de la Construction. Aussi votre Commission des Finances a-t-elle décidé de rattacher l'analyse des différents crédits du fascicule « Section commune » à celle du budget dans lequel ils figuraient jusqu'ici.

Le présent rapport comprendra donc deux parties : les crédits de la Section commune relevant traditionnellement des Travaux publics ; le budget « Travaux publics » proprement dit.

Toutefois, la nouvelle présentation budgétaire ne permet pas de faire ressortir l'évolution globale des crédits demandés pour les Travaux publics en 1967 par rapport à ceux de 1966.

La comparaison des dotations ne pourra être que partielle et ne concernera que les chapitres qui sont restés inscrits au fascicule « Travaux publics ».

## PREMIERE PARTIE

### LA SECTION COMMUNE

#### I. — Création d'une section budgétaire commune au Ministère de l'Équipement.

La création d'une section commune dans le cadre du budget du Ministère de l'Équipement complète les quatre autres sections existantes de ce budget : Travaux publics, Logement, Aviation civile et Marine marchande. Elle représente une solution médiane entre deux autres plus extrêmes au problème posé par la réunion, dans un même département ministériel, des responsabilités en matière d'urbanisme, de construction, de travaux publics et de transports qui, pour être profitable, doit amener une modification des structures budgétaires comme des structures administratives : le maintien intégral des quatre sections budgétaires aurait fait apparaître le Ministère de l'Équipement comme la simple juxtaposition des administrations et des budgets existants sans concrétiser la novation résultant de sa création ; la fusion immédiate de tout ou partie de ces sections budgétaires aurait sans doute porté préjudice au fonctionnement des services. Au contraire, la création d'une section commune inspirée de celle du Ministère des Armées et regroupant un certain nombre de chapitres budgétaires fait apparaître une novation importante sans faire naître de perturbation puisqu'elle ne modifie pas, par elle-même, la responsabilité des services gestionnaires.

On s'est efforcé de regrouper dans la section commune tous les chapitres relatifs aux études générales, à la recherche scientifique et technique, à l'enseignement du niveau supérieur, et aux opérations d'aménagement foncier et urbain. Il a paru intéressant d'y regrouper également les crédits d'information et de documentation, d'équipement immobilier des services, ainsi que ceux relatifs à l'Institut géographique national à raison de sa prochaine transformation.

Le choix de ces chapitres permet :

— d'amorcer dans la présentation budgétaire un processus d'évolution analogue à celui qui concerne les structures administratives et qui tend à affirmer l'unité du nouveau Ministère, en faisant ressortir notamment les crédits d'intérêt commun pour l'ensemble des services ;

— de témoigner de l'importance stratégique des études et des recherches pour le nouveau Ministère ; la dimension des investissements dont il a la responsabilité exige un effort soutenu d'étude et de recherche préalable pour s'assurer de leur bonne orientation économique. Or, la dissémination de ces crédits dans de multiples sections et rubriques du budget du Ministère empêchait d'y voir clair et masquait en fait une relative faiblesse de ces dotations. A cet égard, la création de la section commune a déjà permis de mettre l'accent sur la nécessité d'un effort beaucoup plus important que par le passé en matière d'études et de recherches, notamment pour le logement, l'urbanisme et les grandes infrastructures ;

— d'affirmer sur le plan budgétaire la signification profonde du nouveau Ministère et ses responsabilités particulières en ce qui touche au développement des villes, à la politique foncière et à l'aménagement urbain.

\*  
\* \*

## II. — Les crédits de la Section commune.

Les crédits prévus pour 1967 dans le fascicule « Section commune » du budget de l'Équipement et qui concernent les Travaux publics sont essentiellement ceux relatifs :

- aux établissements d'enseignement ;
- au laboratoire central des Ponts et Chaussées ;
- à l'Institut géographique national ;
- à la prévention routière ;
- à certaines études générales concernant les transports ;
- à l'équipement immobilier des services des Travaux publics ;
- aux opérations routières relatives aux grands ensembles ;
- à des subventions pour travaux divers.

\* \* \*

Dans leur grande majorité les dotations prévues à ces différents titres dans le fascicule « Section commune » sont constituées par des transferts de crédits à partir du budget des Travaux publics ; aussi les mesures proprement nouvelles sont-elles dans l'ensemble limitées. Nous les analyserons rapidement.

### *Etablissements d'enseignement.*

Il est proposé de majorer de 200.000 F les dotations de l'École nationale des Ponts et Chaussées pour tenir compte :

- de l'augmentation du nombre des vacations du personnel enseignant et des membres de jurys (+ 100.000 F) ;
- de l'accroissement du nombre et du taux des bourses allouées aux élèves (+ 80.000 F) ;
- de dépenses de matériel nouvelles occasionnées par la mise en place de stages de « recyclage » du personnel (+ 20.000 F).

D'autre part, il est prévu un crédit supplémentaire de 180.000 F en faveur de l'École d'application des travaux publics de l'État, en vue :

- de l'accroissement de la durée des études portée à trois ans (+ 100.000 francs) ;

— de l'amélioration des méthodes d'enseignement entraînant l'achat de matériels nouveaux (+ 50.000 francs) ;

— de l'incidence des revisions de prix prévues par les conventions passées par l'administration avec l'école les 30 avril et 27 décembre 1964 (+ 30.000 francs).

*Laboratoire central des Ponts et Chaussées.*

Est prévue en faveur de cet organisme une augmentation des crédits de matériel de 1.100.000 francs.

*Formation professionnelle dans les services extérieurs du Ministère de l'Équipement*

L'Administration envisage de poursuivre et de développer en 1967 les actions entreprises en 1966 et les années antérieures dans les neuf Centres de formation professionnelle des Ponts et Chaussées : Arras, Clermont-Ferrand, Mâcon, Marseille, Nancy, Nantes, Rouen, Toulouse et Tours.

Les dispositions prévues pour 1967 peuvent se résumer comme suit :

*Ingénieurs des Ponts et Chaussées* : journées d'études sur les questions techniques, problèmes de productivité, comptabilité analytique.

*Ingénieurs des T. P. E.* : journées d'études, stages de recyclage, accueil des jeunes ingénieurs de l'École d'application pour les stages pratiques de fin d'études.

*Élèves ingénieurs des T. P. E.* : organisation de visites de chantiers pour les élèves ingénieurs à la fin de la première année d'études.

*Techniciens des T. P. E.* : stages de formation des chefs de bureaux organisation et méthodes, stages de recyclage sur les questions techniques, stages pour la préparation des brevets de qualification prévus par le statut particulier du corps des techniciens des T. P. E.

Le statut particulier en cause prévoit que les techniciens du 1<sup>er</sup> niveau de grade peuvent accéder au 2<sup>e</sup> niveau (chef de section) s'ils sont titulaires de 2 brevets choisis dans deux groupes différents dans l'ensemble des trois groupes comprenant au total 16 brevets

(techniques de base, techniques spécialisées, techniques administratives). Les techniciens du 2<sup>e</sup> niveau de grade peuvent, dans les mêmes conditions, en acquérant deux autres brevets, accéder au 3<sup>e</sup> niveau de grade (chef de section principal).

La préparation d'un brevet comprend : un stage préliminaire de 15 jours dans un Centre de formation professionnelle, 4 à 6 mois de cours par correspondance avec devoirs et un stage terminal de 15 jours avec examen à l'issue dudit stage et délivrance éventuelle du brevet.

Chaque année, plusieurs centaines d'agents sont admis à préparer des brevets de qualification :

- stages de perfectionnement pour dessinateurs d'études ;
- formation des nouveaux assistants techniques issus des examens et concours ;

Le recrutement des assistants techniques est effectué par concours externe, par concours interne (réservé aux conducteurs des T. P. E. et aux commis des Ponts et Chaussées) et par examen professionnel (réservé aux conducteurs principaux des T. P. E.).

La majorité des fonctionnaires dont il s'agit effectueront dans la formule qui sera mise en vigueur à partir du mois d'octobre 1966, un stage de 4 mois environ.

Il est envisagé dès à présent, dans la mesure des moyens disponibles, de porter la durée de ces stages à une année universitaire entière. Dans une telle formule les agents suivraient un stage dit « tronc commun », puis un stage d'application pratique et un stage de préspecialisation (options, études, exploitation, gestion).

Il s'agira en fait d'une véritable école d'application fonctionnant sous forme décentralisée.

- stages de formation (durée 1 mois) pour les nouveaux secrétaires techniques.

*Dessinateurs d'exécution* : stages de formation et de perfectionnement.

*Conducteurs des T. P. E.* : préparation des brevets de capacité prévus par le statut particulier du corps des conducteurs des T. P. E. en vue de permettre leur accession au principalat.



Les conducteurs admis à préparer un brevet effectuent un stage préliminaire de 15 jours dans un Centre de formation professionnelle, suivent pendant une période de 4 à 6 mois des cours par correspondance, puis, à l'issue d'un stage terminal de 15 jours, subissent un examen pour l'obtention du brevet de capacité (un seul brevet suffit pour pouvoir prétendre à l'accession au principal).

— stages de recyclage et d'orientation à l'étude des travaux d'entretien routier ;

— stages de formation de moniteurs dans diverses spécialités (signalisation routière notamment).

Si les nouvelles mesures prévues au budget de 1967, en ce qui concerne la 2<sup>e</sup> étape de la réforme des services des Ponts et Chaussées sont adoptées, il appartiendra aux Centres d'assurer la formation des nouveaux agents de travaux chefs d'équipes.

*Ouvriers des parcs et ateliers* : les stages pour les agents de maîtrise et ouvriers des parcs vont se développer en 1967 dans le cadre des mesures prévues pour l'application des dispositions de l'article 11 du décret n° 65-382 du 21 mai 1965 relatif à la promotion ouvrière.

*Stages divers* : formation et perfectionnement des contrôleurs routiers ; formation et perfectionnement de mécaniciens et conducteurs d'engins ; formation et perfectionnement d'auxiliaires techniques (topographes, surveillants de travaux, etc.) et d'ouvriers spécialisés (maçons, opérateurs-radio, etc.).

Parmi les autres activités tendant à la promotion des agents, il faut signaler la prise en charge, par les Centres, de la préparation par correspondance aux différents examens et concours des catégories B, C et D des Ponts et Chaussées (1). Ces cours par correspondance sont complétés par des cours oraux à l'échelon du service local.

L'accueil dans les Centres de stagiaires étrangers au titre de la Coopération technique et la poursuite d'actions concertées intéressant les secteurs public et privé des Travaux publics et du bâtiment sont prévus comme en 1967.

Sept Centres sur neuf disposent d'un internat. Leur capacité totale d'accueil est actuellement d'environ 450 stagiaires par jour.

---

(1) L'Administration centrale du Ministère assure dans le même ordre d'idées le perfectionnement et la préparation des agents aux examens et concours administratifs, catégories B, C et D.

Il serait souhaitable que tous les Centres puissent disposer aussi rapidement que possible d'un internat et que la capacité totale d'accueil puisse être augmentée compte tenu du nombre important d'agents susceptibles de bénéficier de mesures destinées à assurer leur perfectionnement et leur promotion.

*Institut géographique national.*

L'Institut géographique national doit voir en 1967 son statut juridique modifié profondément. Cet Institut doit, en effet, être transformé en établissement public à caractère administratif.

Sur le plan budgétaire, cette mesure se traduit par le regroupement en un chapitre unique : 36-50 — Subvention à l'Institut géographique national — des crédits antérieurement inscrits au budget des Travaux publics, à l'exception toutefois des dotations correspondant aux rémunérations et indemnités du personnel non ouvrier, qui figureront aux chapitres 31-51 et 31-52.

Par ailleurs, quelques transformations d'emplois sont prévues en ce qui concerne l'Institut géographique :

— Dans le cadre de la transformation de l'Institut en établissement public à caractère administratif, il est proposé de créer un emploi de secrétaire général et un emploi d'agent comptable ; en contrepartie seraient supprimés deux emplois d'ingénieurs contractuels et trois d'agents contractuels.

— Le statut particulier des adjoints techniques de l'Institut géographique prévoit, en application du décret du 19 juillet 1963, la transformation de ce corps en celui de géomètres ; en conséquence il est proposé de créer les 355 emplois suivants :

- 89 géomètres principaux et géomètres ;
  - 53 techniciens géomètres de classe exceptionnelle ;
  - 213 techniciens géomètres de classe normale,
- et de supprimer en contrepartie :
- 74 adjoints techniques principaux de classe exceptionnelle ;
  - 255 adjoints techniques principaux, adjoints techniques stagiaires.

Cette mesure se traduira finalement par une légère diminution de crédits.

— La décision de titulariser un certain nombre d'infirmières et d'assistantes sociales conduit à prévoir la transformation de 3 emplois d'agents contractuels en emplois d'infirmière et d'assistante sociale.

En ce qui concerne les dépenses en capital de l'Institut géographique, sont prévus, pour 1967, des autorisations de programme d'un montant de 3 millions de francs sans changement par rapport à l'exercice précédent, et des crédits de paiement s'élevant à 1.500.000 francs, en diminution de 1.175.000 francs sur ceux de 1966.

Ces dotations sont destinées à l'achat de matériels techniques de géodésie, topographie, photogrammétrie et imprimerie et à des travaux de recherche scientifique et technique.

#### *La prévention routière.*

Le chapitre 36-10, « Subvention à un organisme chargé de la prévention des accidents de la route », concerne la subvention versée à « l'Organisme national de sécurité routière » (O. N. S. E. R.) qui a été créé le 3 février 1961 sous forme d'association de la loi de 1901.

Cet organisme comprend 3 divisions :

- études statistiques ;
- études techniques ;
- études psycho-physiologiques.

1. — La première, installée à Arcueil (Val-de-Marne) organise des enquêtes sur des problèmes particuliers tels que : comportement des piétons, relations entre l'équipement des voitures et les traumatismes, circonstances et causes des accidents d'enfants, conditions de relevage des blessés, etc. et effectue des études statistiques.

2. — Le laboratoire des chocs installé à Lyon effectue des études et recherches sur les collisions :

— comportement des véhicules en relation avec l'équipement routier ;

— moyens de protection destinés à diminuer le risque que présentent des obstacles fixes sur les chaussées ou ses abords, mécanisme d'absorption de l'énergie des chocs ;

— analyse du comportement des occupants d'un véhicule lors de différents types de collisions.

3. — La division des études psychologiques implantée à l'autodrome de Montlhéry effectue des recherches sur ce qu'on appelle actuellement « le facteur humain » au moyen des techniques de la psycho-physiologie, la psychologie expérimentale et la psychologie sociale :

- détermination du niveau de tension du conducteur au moyen de véhicules laboratoires et examens électro-encéphalographiques ;
- perception et compréhension des signaux de signalisation.

Les travaux de l'O. N. S. E. R. font l'objet de publications dans la Presse, le bulletin « O. N. S. E. R.-Actualités », et dans « Cahiers d'Etudes ».

La subvention budgétaire passe de 1 million à 1,1 million.

#### *Etudes générales concernant les transports.*

Les augmentations de crédits concernant ces études sont réparties entre différents chapitres de la « Section commune ».

Signalons, *au titre des dépenses ordinaires*, une augmentation des dotations afférentes au Service des études et recherches de la circulation routière, au Service des affaires économiques et internationales, au Service des statistiques des transports routiers, au Service spécial des autoroutes et à la Direction de la recherche et de l'enseignement.

Ces dotations supplémentaires, qui sont destinées à favoriser le développement et la coordination des recherches, notamment dans le domaine de la technologie, de l'économie des transports et de la circulation routière, représentent au total une majoration de crédits de 1.827.000 francs.

Au titre des *dépenses en capital*, il est prévu au chapitre 53-10 des autorisations de programme d'un montant de 31.650.000 F et des crédits de paiement s'élevant à 30.730.000 francs en vue d'études générales concernant l'infrastructure des transports.

Ces dotations sont destinées au financement des opérations suivantes :

	AUTORISATIONS de programme	CREDITS de paiement
	(En francs.)	
<b>Routes et autoroutes :</b>		
Etudes générales .....	24.000.000	23.800.000
Recherche scientifique et technique .....	500.000	
<b>Voies de navigation intérieure :</b>		
Etudes générales .....	3.860.000	3.930.000
Recherche scientifique et technique du Service central hydrologique .....	150.000	
<b>Ports de commerce : études générales .....</b>	<b>1.590.000</b>	<b>1.500.000</b>
<b>Etablissements de signalisation maritime :</b>		
Etudes générales .....	850.000	1.500.000
Recherches scientifique et technique .....	700.000	
<b>Total .....</b>	<b>31.650.000</b>	<b>30.730.000</b>

*Equipement immobilier des Services des Travaux publics.*

A ce titre sont prévues pour 1967 les dotations suivantes :

— Autorisations de programme : 38 millions de francs contre 24,5 millions en 1966 ;

— Crédits de paiement : 21 millions de francs, sans changement par rapport au précédent budget.

Les autorisations de programme demandées se répartissent comme suit :

Réévaluations .....	1.000.000 F.
Centres de formation professionnelle (Marseille et extension Rouen) .....	1.500.000
<b>Administration centrale :</b>	
— Remplacement du standard 244, boulevard Saint-Germain .....	2.000.000
— Etudes relatives à l'installation du nouveau Ministère de l'équipement .....	2.000.000
— Colonie de vacances à Longeville-sur-Mer.	2.000.000

— Services extérieurs de l'équipement . . . . .	7.500.000
— Laboratoire central des Ponts et Chaussées.	5.000.000
— Installation du service d'études et de recherches de la circulation routière . . . .	2.000.000
Laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées...	2.000.000
Recherche scientifique et technique . . . . .	1.000.000
Immeubles pour le fichier des conducteurs de véhicules automobiles . . . . .	12.000.000
	<hr/>
Total . . . . .	38.000.000 F.

*Opérations routières relatives aux grands ensembles.*

Il s'agit d'un chapitre nouveau (chap. 53-11) doté en autorisations de programme de 25 millions de francs et de 6 millions de francs en crédits de paiement.

*Subventions pour travaux divers.*

Ce chapitre, qui a son origine dans un démembrement du chapitre 63-90 du budget des Travaux publics, comporte en autorisations de programme 3.100.000 F et en crédits de paiement 3 millions de francs.

Ces dotations sont destinées au financement des opérations suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Recherches pour les transports urbains.....	2.000.000	1.900.000
Recherches pour l'union interprofessionnelle du bâtiment et des travaux publics.....	1.000.000	1.000.000
Recherche scientifique et technique de l'union de l'automobile et du cycle.....	100.000	100.000
	<hr/>	<hr/>
	3.100.000	3.000.000

## DEUXIEME PARTIE

### LES TRAVAUX PUBLICS

Le budget pour 1967 des Travaux publics proprement dits se monte, en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 5.856.304.820 F, en augmentation de 487.133.521 F par rapport à 1966, et, pour les dépenses en capital, à 829,7 millions de francs au titre des autorisations de programme et 760.237.000 F pour les crédits de paiement, en augmentation respectivement de 73 millions de francs et de 107,3 millions de francs.

Les tableaux ci-après donnent la décomposition, par titre et par partie, des crédits prévus, telle qu'elle figure dans le projet déposé par le Gouvernement.

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1966.	CREDITS PREVUS POUR 1967			DIFFERENCES entre 1966 et 1967.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En francs.)					
<b>TITRE III. — MOYENS DES SERVICES</b>					
Première partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.....	634.309.667	660.179.605	— 25.288.813	634.890.792	+ 581.125
Deuxième partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations .....	1.040.040	961.500	»	961.500	— 78.540
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	117.188.698	120.400.222	— 3.860.152	116.540.070	— 648.628
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services..	58.499.182	58.608.703	— 24.275.186	34.333.517	— 24.165.665
Cinquième partie. — Travaux d'entretien.....	573.783.770	573.783.770	+ 34.225.830	608.009.600	+ 34.225.830
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement.....	17.373.445	17.486.323	+ 7.758.000	25.244.323	+ 7.870.878
Septième partie. — Dépenses diverses.....	7.197.000	9.197.000	— 94.696	9.102.304	+ 1.905.304
<b>Totaux pour le titre III.....</b>	<b>1.409.391.802</b>	<b>1.440.617.123</b>	<b>— 11.535.017</b>	<b>1.429.082.106</b>	<b>+ 19.690.304</b>
<b>TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES</b>					
Troisième partie. — Action éducative et culturelle.....	103.500	103.500	— 103.500	»	— 103.500
Quatrième partie. — Action économique. — Encouragements et interventions .....	74.953.394	75.195.894	+ 9.216.220	84.412.114	+ 9.458.720
Cinquième partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	3.558.197.600	3.557.835.600	+ 403.870.000	3.961.705.600	+ 403.508.000
Sixième partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité....	326.000.000	326.000.000	+ 54.430.000	380.430.000	+ 54.430.000
Septième partie. — Action sociale. — Prévoyance.....	525.000	675.000	»	675.000	+ 150.000
<b>Totaux pour le titre IV.....</b>	<b>3.959.779.494</b>	<b>3.959.809.994</b>	<b>+ 467.412.720</b>	<b>4.427.222.714</b>	<b>+ 467.443.220</b>
<b>Totaux pour les dépenses ordinaires.....</b>	<b>5.369.171.296</b>	<b>5.400.427.117</b>	<b>+ 455.877.703</b>	<b>5.856.304.820</b>	<b>+ 487.133.524</b>



**Dépenses en capital.**

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1966.	Prévues pour 1967.	Différence.	Votés pour 1966.	Prévus pour 1967.	Différence.
		En francs.					
	<b>TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT</b>						
	<b>3<sup>e</sup> PARTIE. — Transports, communications   et télécommunications.</b>						
53-20	Routes et ponts. — Reconstruction et grosses répara- tions .....	12.000.000	11.000.000	— 1.000.000	12.400.000	12.000.000	— 400.000
53-22	Bureaux régionaux de fret .....	»	500.000	+ 500.000	Mémoire.	»	»
53-26	Participations aux dépenses du Fonds spécial d'in- vestissement routier (autoroutes) .....	150.000.000	89.000.000	— 61.000.000	150.000.000	89.000.000	— 61.000.000
53-30	Voies de navigation intérieure. — Equipement ....	202.000.000	241.440.000	+ 39.440.000	219.485.000	266.060.000	+ 46.575.000
53-32	Travaux de défense contre les eaux .....	7.500.000	8.890.000	+ 1.390.000	7.900.000	7.000.000	— 900.000
53-34	Ports de commerce. — Equipement .....	173.500.000	217.000.000	+ 43.500.000	128.700.000	156.410.000	+ 27.710.000
53-36 (nouveau)	Ports de pêche et de plaisance. — Equipement.....	5.800.000	10.910.000	+ 5.110.000	8.700.000	6.190.000	— 2.510.000
53-38	Etablissements de signalisation maritime .....	10.700.000	11.430.000	+ 730.000	11.400.000	12.077.000	+ 677.000
	TOTAUX pour la 3 <sup>e</sup> partie .....	561.500.000	590.170.000	+ 28.670.000	538.585.000	548.737.000	+ 10.152.000
	<b>7<sup>e</sup> PARTIE. — Equipements administratifs et divers.</b>						
(ancien 57-50)	Institut géographique national. — Equipement.....	»	»	»	»	»	»
(ancien 57-90)	Services des travaux publics et des transports. — Acquisition de terrains et constructions immobi- lières .....	»	»	»	»	»	»
	TOTAUX pour la 7 <sup>e</sup> partie .....	»	»	»	»	»	»
	<b>8<sup>e</sup> PARTIE. — Investissements hors de la métropole.</b>						
58-30	Equipement des établissements de signalisation mari- time outre-mer .....	5.500.000	5.220.000	— 280.000	6.240.000	5.800.000	— 440.000
	TOTAUX pour le titre V .....	567.000.000	595.390.000	+ 28.390.000	544.825.000	554.537.000	+ 9.712.000
	<b>TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT</b>						
	<b>3<sup>e</sup> PARTIE. — Transports, communications   et télécommunications.</b>						
63-90 (nouveau)	Subventions d'équipement pour travaux divers.....	189.675.000	234.310.000	+ 44.635.000	98.500.000	205.700.000	+ 107.200.000
	TOTAUX pour les titres V et VI .....	756.675.000	829.700.000	+ 73.025.000	643.325.000	760.237.000	+ 116.912.000
	<b>TITRE VII. — RÉPARATION DES DOMMAGES DE GUERRE</b>						
	<b>3<sup>e</sup> PARTIE. — Transports, communications   et télécommunications.</b>						
73-41	Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploi- tant les chemins de fer d'intérêt général .....	»	»	»	9.600.000	Mémoire.	— 9.600.000
	Totaux généraux .....	756.675.000	829.700.000	+ 73.025.000	652.925.000	760.237.000	+ 107.312.000

Signalons que lors du débat devant l'Assemblée Nationale le Gouvernement a, au cours de la seconde délibération, déposé et fait voter un amendement majorant les crédits du titre III de 1.062.329 francs en vue de faire face aux dépenses entraînées par la mise en place des nouveaux services des Travaux publics dans la région parisienne.

\*  
\* \*

Comme les années précédentes, notre collègue, M. Courrière, a été chargé de rapporter devant vous les chapitres du budget des Travaux publics qui concernent les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens. Nous nous limiterons donc, dans le cadre du présent rapport, à l'examen des crédits relatifs aux autres activités du département des Travaux publics.

Nous examinerons d'abord les crédits ayant trait aux services généraux du Ministère, c'est-à-dire à l'Administration centrale, le Contrôle des transports, le Service des Ponts et Chaussées, puis nous analyserons ceux affectés plus spécialement à une action déterminée : ports, voies navigables, routes.

## I. — Les Services généraux du Ministère.

### LES MESURES ACQUISES

Dans le cadre des services votés, les crédits affectés aux Services généraux du Ministère sont en augmentation, pour tenir compte des améliorations d'ordre général apportées aux rémunérations de la fonction publique, de l'augmentation des prestations familiales et sociales ainsi que de certaines transformations d'emplois. Par ailleurs, la création du Secrétariat d'Etat aux transports, comme conséquence des modifications apportées à la composition du Gouvernement par le décret du 8 janvier 1966, s'est traduite par la création de 16 emplois normaux :

- 3 agents de service 2<sup>e</sup> catégorie ;
- 4 conducteurs de 2<sup>e</sup> catégorie ;
- 4 agents contractuels de 2<sup>e</sup> catégorie ;
- 5 agents contractuels de 3<sup>e</sup> catégorie.

### LES MESURES NOUVELLES

Les principales mesures nouvelles portent sur les points suivants :

#### 1<sup>o</sup> A l'Administration centrale.

Quelques transformations d'emplois sont prévues pour tenir compte de certaines nécessités de service : notamment 3 emplois de rédacteurs auxiliaires transformés en emplois d'agents contractuels, 9 emplois d'agents de bureau des services extérieurs transformés en 4 emplois de chef de groupe, d'adjoint administratif et d'agents de bureau de l'Administration centrale ; l'ensemble de ces mesures se traduisant par une économie de l'ordre de 50.000 F.

D'autre part, en vue d'une meilleure utilisation des agents d'encadrement des administrations centrales, il est proposé de constituer une réserve d'emplois d'administrateurs civils dans le budget des Services généraux du Premier Ministre (I. Services généraux) par prélèvement sur les effectifs de divers Ministères, ce qui se traduit pour l'Administration centrale des Travaux publics par la suppression d'un poste d'administrateur civil.

En revanche, sont prévues certaines créations d'emplois :

— 5 emplois d'agent contractuel destinés à renforcer les effectifs du Service des affaires économiques et internationales ;

— 8 emplois d'ingénieur et 7 d'agent contractuel au profit du Service d'études et de recherches, en vue de développer notamment les activités de ce service en matière de technologie et d'économie des transports.

Enfin, les moyens en personnel contractuel de l'Administration centrale ne paraissent pas suffisants pour faire face aux tâches qui lui incombent et, par ailleurs, un certain nombre d'emplois d'agents contractuels étant actuellement vacants sur les effectifs des services extérieurs, il est proposé de transférer 32 de ces postes à l'Administration centrale ; il est également proposé de confirmer sur le plan budgétaire la mise à disposition déjà réalisée en fait de 59 agents au profit de l'Administration centrale en procédant au transfert des emplois correspondants, à savoir :

- 2 ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées ;
- 2 ingénieurs des Ponts et chaussées de 2<sup>e</sup> classe ;
- 5 ingénieurs divisionnaires des Travaux publics de l'Etat ;
- 11 ingénieurs des Travaux publics de l'Etat ;
- 8 chefs de section ;
- 16 secrétaires techniques ;
- 10 commis ;
- 4 sténodactylographes ;
- 1 agent de bureau.

### 2° *Aux Services des Ponts et Chaussées.*

Outres certaines mesures de régularisation et de transfert, notamment de transfert à la Section commune du Ministère de l'Equipement de 148 emplois comme conséquence du regroupement dans cette nouvelles section des emplois et des crédits concernant l'enseignement supérieur, la recherche et l'information, les principales mesures nouvelles intéressant les services des Ponts et Chaussées sont :

— la mise en œuvre de la seconde étape (première tranche) de la réforme des Ponts et Chaussées. Cette première tranche porte sur la création des 1.230 emplois ci-après :

- 2 ingénieurs généraux de 1<sup>re</sup> classe ;
- 2 ingénieurs généraux de 2<sup>e</sup> classe ;

- 12 ingénieurs en chef ;
- 8 ingénieurs de 1<sup>re</sup> classe ;
- 16 ingénieurs de 2<sup>e</sup> classe ;
- 20 ingénieurs des T. P. E. divisionnaires ;
- 10 chefs de section principaux ;
- 40 chefs de section ;
- 58 techniciens de classe exceptionnelle ;
- 232 techniciens de classe normale ;
- 30 conducteurs principaux des T. P. E. ;
- 100 dessinateurs d'exécution ;
- 100 commis ;
- 600 agents de travaux, chefs d'équipe,

et la suppression en contrepartie d'un total de 1.620 emplois se répartissant comme suit :

- 3 ingénieurs des T. P. E. de classe exceptionnelle ;
- 27 ingénieurs des T. P. E. ;
- 200 conducteurs des T. P. E. ;
- 200 agents de travaux brevetés ;
- 1.190 agents de travaux.

— dans le cadre d'une modification de la pyramide hiérarchique des agents contractuels du Fonds spécial d'investissement routier et en vue d'augmenter la proportion de techniciens qualifiés, la transformation de 24 emplois de contractuels de 3<sup>e</sup> catégorie et de 19 de contractuels de 2<sup>e</sup> catégorie en 9 emplois de contractuels hors catégorie et 15 de première catégorie.

Au total, l'ensemble de ces mesures se traduit par une réduction d'effectifs de 390 agents et une diminution de crédits de 110.000 F ;

— l'augmentation des salaires des ouvriers permanents des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées.

La dernière augmentation des salaires des ouvriers des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées a eu lieu le 1<sup>er</sup> avril 1965. Un crédit supplémentaire de 2.700.000 F est demandé, pour 1967, il correspond :

- d'une part aux mesures d'amélioration à intervenir au titre de 1966 (augmentation de la masse salariale de + 1.700.000 F) ;
- d'autre part à une provision pour un relèvement éventuel des salaires au cours de l'année 1967 (+ 1 million de francs).

### 3° *Au Service du Contrôle des transports.*

En ce qui concerne ce service, les mesures nouvelles correspondent, d'une part au transfert à la Section commune des crédits afférents aux études statistiques en matière de transports, et d'autre part à la création de 15 postes de contrôleurs routiers nécessités par l'extension constante des activités de ce corps, notamment en matière de contrôle de la tarification.

Signalons, enfin, certaines mesures concernant le Conseil supérieur des transports, le syndicat des transports parisiens et les comités techniques départementaux des transports inscrites pour mémoire au budget des Travaux publics, et dont les dépenses correspondantes sont entièrement remboursées par voie de fonds de concours et ne donnent pas lieu à ouverture de crédits budgétaires.

## II. — Les voies navigables.

### 1° LE TRAFIC

Le trafic sur les voies navigables françaises (tonnage chargé en France ou entré par les frontières terrestres) a atteint 89,75 millions de tonnes pour l'année 1965 contre 85,6 millions en 1964.

Pour les 6 premiers mois de 1966, le trafic sur les voies navigables françaises s'est élevé à :

44,82 millions de tonnes,

et 6,153 milliards de tonnes-kilomètre,

alors que pour la période correspondante de 1965, les résultats avaient été de :

43,70 millions de tonnes,

et 6,140 milliards de tonnes-kilomètre.

Les prévisions de trafic pour l'ensemble de l'année 1966 et pour 1967 sont les suivantes :

1966 : en tonnes.....	92	millions ;
1966 : en tonnes-kilomètre .....	12,51	milliards ;
1967 : en tonnes.....	95,70	millions ;
1967 : en tonnes-kilomètre .....	12	milliards.

La progression constatée résulte du développement des importations et des exportations dans le cadre du Marché commun, et notamment vers l'Allemagne, ces mouvements portant principalement sur les céréales et les produits pétroliers.

## 2° LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

### a) *Les crédits d'entretien* (Chap. 35-31).

Les crédits d'entretien des voies navigables prévus pour 1967 s'élèvent à 70.500.000 F, en augmentation de 3.039.040 F par rapport à l'année précédente, soit une majoration de 4,5 %.

Compte tenu des hausses de prix, on peut considérer que, en valeur relative, le crédit est pratiquement sans changement. Or les besoins ne font que croître. Dans l'exposé des motifs, le Gouvernement reconnaît lui-même que les dépenses vont se trouver majorées en raison de la nécessité de réparer les dégradations importantes causées par les intempéries et d'assurer l'entretien des voies nouvelles qui ont été mises en service. On voit mal comment les services pourront faire face à ces tâches nouvelles avec des crédits qui correspondent, en fait, à une masse de travaux d'un volume constant.

Déjà dans les précédents rapports, nous avons attiré l'attention sur l'état de vétusté d'une bonne partie de notre réseau navigable et sur les détériorations qu'il subissait du fait d'un entretien insuffisant par manque de crédits. Nous avons notamment indiqué que le report sur l'avenir de travaux de remise en état qui présentaient cependant un caractère d'urgence ne pouvait qu'être générateur de dépenses supplémentaires. Cette situation apparaît clairement à l'heure actuelle, mais les crédits d'entretien des voies navigables ne bénéficient d'aucune augmentation réelle. Les retards constatés en matière d'entretien des voies navigables continueront à aller en s'accumulant. Si cette situation devait se prolonger encore quelques années, on risquerait fort d'assister à la paralysie de nombreuses voies navigables françaises par suite du défaut d'entretien, et ce, dans le moment même où nos partenaires du Marché commun multiplient leur effort en matière de navigation intérieure.

### b) *Exploitation réglementée des voies navigables.*

(Chap. 45-31.)

Le crédit prévu pour l'exploitation réglementée des voies navigables en 1967 s'élève à 14.650.000 F, en augmentation de 135.000 F sur 1966.



Ces crédits, comparés à ceux de 1966, se décomposent comme suit :

**Exploitation réglementée des voies navigables.**

	CREDITS prévus pour 1967.	CREDITS ouverts en 1966.
(En francs.)		
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée.	9.225.000	8.885.000
Exploitation de la traction sur diverses voies.....	5.700.000	5.700.000
Indemnité de dégagement aux propriétaires de bateaux tractionnés en bois.....	1.125.000	»
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946...	1.230.000	1.230.000
Indemnités compensatrices sur les frets.....	750.000	750.000
Compensation spéciale aux bateaux tractionnés.....	650.000	1.300.000
	18.680.000	17.865.000
A déduire :		
Produits des visas d'affrètement et des taxes d'exploitation .....	— 4.030.000	— 3.350.000
Montant net pour le chapitre.....	14.650.000	14.515.000

Il est à signaler qu'un projet de réforme de la traction sur les berges est, à l'heure actuelle, à l'étude.

Les mesures envisagées seraient les suivantes :

— Retrait progressif des concessions de traction mécanique sur berges accordées à la C. G. T. V. N. et à la Traction de l'Est. Compte tenu de la répartition du trafic par bateaux sans moteur, les concessions d'exploitation seraient successivement retirées :

- en 1967 sur les voies du Centre ;
- en 1968 sur Abbecourt — Janville et Abbecourt — Demange ;
- en 1969 sur Abbecourt — Bassin-Rond et Demange — Frouard ;
- en 1971 sur les voies du Nord et de l'Est ;

— Concession à l'Office national de la navigation des services de traction des passages spéciaux, points singuliers où les sujétions de navigation exigent la traction même pour les automoteurs (pour ces exploitations, les tarifs permettent normalement d'équilibrer les charges) ;

— Indemnisation des propriétaires de bateaux sans moteur en bois, inaptes à la motorisation (la charge financière pour l'Etat serait au maximum de 4,5 millions) ;

— Pour les bateaux métalliques sans moteur, financement, sous forme de prêts dont les modalités seront arrêtées ultérieurement, de la motorisation ou d'une opération équivalente (transformation en barges, construction de propulseurs amovibles, etc.).

### 3° L'EQUIPEMENT

Les autorisations de programme concernant l'équipement des voies navigables s'élèvent, pour 1967, à 241,4 millions de francs, en augmentation de 39,4 millions de francs sur celles de 1966.

#### a) *Les travaux préparatoires du V° Plan.*

Les travaux préparatoires du V° Plan avaient montré l'intérêt de la poursuite de l'aménagement des grands axes fluviaux existants : la Seine en aval et en amont de Paris, l'Oise, la liaison Dunkerque-Valenciennes, la Moselle, le Rhône et la Saône.

Au cours de l'exercice 1966, l'effort principal a porté sur la poursuite de la liaison Dunkerque-Valenciennes.

*Pour la liaison Mer du Nord-Méditerranée*, les études d'avant projet ont été exécutées au cours du IV° Plan et financées grâce aux dotations réservées à cet effet par le IV° Plan.

Les études complémentaires qui doivent être entreprises sont étroitement liées à la réalisation même des travaux (mise au point des projets définitifs, etc.) et leur coût compris dans le coût total des opérations en est difficilement dissociable. On peut considérer que ces frais d'études représentent, suivant les cas, entre 1 % et 3 % du montant total des travaux.

Quant aux acquisitions de terrains, leur importance est très variable suivant que l'aménagement peut être réalisé ou non dans les limites du domaine public de l'Etat.

Le tableau ci-après donne des indications sur la répartition actuellement envisagée des dotations prévues entre travaux proprement dits, études et acquisitions de terrains.

**Programme du V<sup>e</sup> Plan pour les liaisons Mer du Nord—Méditerranée.**

	TOTAL	TRAVAUX proprement dits.	ETUDES	ACQUISITIONS de terrains.	OBSERVATIONS
<i>a) Moselle :</i>					
Metz-Frouard .....	90	85	2	3	
Frouard-Neuve-Maison .....	168	158	4	6	
Desserte du port de Fos .....	8				
<i>b) Rhin (berges) .....</i>					
	3	3			
<i>c) Canal Rhône au Rhin :</i>					
Niffer-Mulhouse .....	5	5			
Mulhouse-Altkirch .....	85	82	3	(1) 5	
Altkirch—Bourogne .....				5	
<i>d) Saône :</i>					
Lyon-Saint-Symphorien .....	100	91	1,5	7,5	
<i>e) Rhône :</i>					
Aménagements de Pierre-Bénite .....	29	29			Subvention.
Aménagements à engager entre Lyon et Port-Saint-Louis .....	100	100			Subvention.
Desserte des annexes du port de Mar- seille .....	20	18	0,5	1,5	
Confortation du tunnel du Rove .....	23	23			
<b>Total .....</b>	<b>631</b>				

(1) Acquisitions des terrains hors enveloppe « Fiat ».

*b) Les opérations prévues pour 1967.*

Le projet de budget 1967, en augmentation sur celui de 1966, comporte notamment des opérations relativement importantes sur l'axe Dunkerque-Valenciennes (20 millions de francs), sur la Haute-Seine (40,6 millions de francs) et sur la Moselle (43 millions de francs), ainsi qu'une participation de 40 millions de francs aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône.

**Le détail de ces opérations est le suivant :**

Liaison Dunkerque-Denain : antenne de Gayant à Douai.....	3.000.000 F.
Aménagement à grand gabarit de Denain à Thiers (1 <sup>re</sup> tranche)....	20.000.000
Restaurations sur diverses voies.....	3.500.000
Canal latéral à l'Oise : aménagement du chenal pour la navigation des convois de 700 tonnes (1 <sup>re</sup> tranche) .....	1.500.000
Diverses voies : restaurations et améliorations.....	6.300.000
<b>Haute-Seine :</b>	
Aménagement partiel entre Melun et Montereau pour la navigation de convois de 3.200 tonnes.....	40.000.000
Etudes pour les aménagements de l'Yonne et de la Petite-Seine.	600.000
<b>Basse-Seine :</b>	
Aménagement de la passe 3 du barrage de Port-Mort.....	2.500.000
Démolition du pont-route de Chatou.....	1.000.000
Amélioration sur diverses voies.....	3.240.000
Canal de l'Est (branche Nord) : restaurations et améliorations diverses	1.500.000
<b>Moselle :</b>	
Poursuite de l'aménagement à grand gabarit de la section Metz-Frouard .....	40.000.000
Accès au port de Frouard (études et travaux préliminaires)....	1.000.000
Aménagement à grand gabarit de la section Frouard-Neuve-Maison (études et travaux préliminaires).....	2.000.000
<b>Canal de la Marne au Rhin :</b>	
Doublement du pont-canal de Troussey.....	3.000.000
Restaurations diverses .....	230.000
Participation aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône....	40.000.000
<b>Saône :</b>	
Balisage entre Lyon et Saint-Symphorien.....	750.000
Etudes .....	750.000
Canal du Midi et canal latéral à la Garonne : restaurations.....	1.800.000
Opérations diverses .....	15.000.000
Réévaluations des opérations en cours.....	53.770.000
<b>Total .....</b>	<b>241.440.000 F.</b>

Signalons qu'à ces dotations s'ajouteront des fonds de concours d'un montant de 29 millions de francs.

Les crédits de paiement prévus s'élèvent à 266.060.000 F, contre 219.485.000 F ouverts au budget de 1966.

On constate donc une certaine amélioration dans les dotations affectées à l'équipement des voies navigables puisque, d'une année à l'autre, les autorisations de programme sont en augmentation de 19,5 % et les crédits de paiement de 21,2 %.

### III. — Les ports maritimes.

#### 1° LE TRAFIC

Au cours de l'année 1965, le trafic des ports maritimes, avec un total de 147.584.939 tonnes (entrées et sorties réunies, avitaillement et pêche déduits), a présenté sur celui de l'année précédente un accroissement de 8,69 %.

Le trafic des cinq premiers mois de 1966 actuellement connu est de 66.317.531 tonnes (entrées et sorties réunies, avitaillement et pêche déduits) ; il est lui-même en augmentation de 7,25 % sur le trafic correspondant de 1965.

D'ici à la fin de l'année, cette augmentation paraît pouvoir être légèrement améliorée et l'on peut envisager un trafic total de 160 millions de tonnes pour 1966.

Pour 1967, une incertitude importante demeure, elle tient au trafic de transit assuré par le pipe-line Sud-Europe qui a une importance considérable sur le trafic du port de Marseille. Suivant l'importance de ce trafic, le tonnage des ports français serait compris entre 160 millions de tonnes et 175 millions de tonnes.

Les prévisions d'augmentation du trafic des ports maritimes résultent du développement de l'économie intérieure, le trafic des ports étant généralement d'un volume double du trafic interne. Il portera essentiellement sur les sources d'énergie (minerai, hydrocarbures).

Cette « vue expansionniste » du trafic suppose le maintien d'une conjoncture économique favorable sur le plan national.

\*

\* \*

Pour les six ports autonomes, les prévisions de trafic peuvent être estimées de la façon suivante :

PORTS	TRAFIC	PREVISIONS	PREVISIONS
	1965	1966	1967
	(Tonnes.)	(En millions de tonnes.)	
Marseille .....	55.678.276	62	(1) 55 (1) 70
Le Havre.....	26.937.600	28,6	32
Dunkerque .....	15.887.173	16,2	16,8
Nantes .....	10.399.578	10,9	12
Rouen .....	10.361.840	12	12,5
Bordeaux .....	7.003.519	7,4	7,8

(1) Suivant le trafic du pipe-line Sud-Europe.

## 2° LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

### a) Les ports autonomes.

La mise en place du nouveau régime des ports autonomes s'est poursuivie régulièrement depuis le vote de la loi du 29 juin 1965.

Elle a comporté l'intervention des dispositions réglementaires destinées à compléter la loi :

— décret n° 65-933 du 8 novembre 1965 modifiant certaines dispositions du Code des ports maritimes (*J. O.* du 9 novembre 1965) ;

— décret n° 65-934 de la même date « portant application de la loi du 29 juin 1965 et du décret n° 65-933 susvisé » (*J. O.* du 9 novembre 1965),

qui fixent les modalités de création et de délimitation du port autonome, de constitution et de fonctionnement du conseil d'administration, les pouvoirs du directeur, le statut du personnel, le régime financier et domanial du port autonome et, enfin, les conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle de l'établissement.

En outre, six décrets n° 65-935 à 65-940 du 8 novembre 1965 ont créé respectivement aux ports de Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes - Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille des établissements publics placés sous le régime de la loi du 29 juin 1965. Ces décrets ont fixé le nombre des membres des conseils d'administration et leur composition.

Le nouveau régime est entré en vigueur dans les quatre ports de Dunkerque, Rouen, Nantes - Saint-Nazaire et Marseille à la date du 1<sup>er</sup> avril 1966, en vertu du décret n° 66-176 du 25 mars 1966 (*J. O.* du 27 mars 1966).

Pour les ports du Havre et de Bordeaux, précédemment placés sous le régime de l'autonomie prévu par la loi du 12 juin 1920, la date de mise en vigueur du nouveau régime devait, en vertu de l'article 3 de la loi, être fixée par les décrets déterminant la circonscription.

La délimitation de ces deux ports autonomes a effectivement été effectuée par les décrets n° 66-423 et n° 66-424 du 22 juin 1966 qui ont fixé au 1<sup>er</sup> juin 1966 l'entrée en vigueur dans ces ports du régime de la loi du 29 juin 1965.

Par ailleurs, des décrets actuellement soumis au Conseil d'Etat et aux administrations intéressées détermineront à bref délai la circonscription des ports autonomes de Dunkerque, Rouen, Nantes - Saint-Nazaire et Marseille.

Ainsi, le nouveau régime de l'autonomie fonctionne actuellement dans les six ports autonomes ; les conseils d'administration se réunissent régulièrement dans les conditions prévues par les articles 2 du décret n° 65-933 du 8 novembre 1965 et 6 à 10 du décret n° 65-934 du 8 novembre 1965.

Conformément à l'article 7 de ce dernier texte, c'est au conseil d'administration qu'il appartient de fixer, s'il y a lieu, les conditions et les délais dans lesquels doit être assuré l'envoi aux administrateurs de la documentation relative aux questions mises à l'ordre du jour du conseil.

Le Gouvernement a demandé aux commissaires qui le représentent dans chaque port autonome de veiller au bon fonctionnement du conseil d'administration. Ceux-ci ont pu constater que la documentation relative aux questions à l'ordre du jour du conseil est adressée aux administrateurs en temps voulu pour leur per-

mettre de prendre connaissance des dossiers d'ailleurs très complets (dont les développements atteignent souvent une cinquantaine de pages) et d'être ainsi pleinement informés lors de la réunion du conseil d'administration.

Pour 1967, la subvention proposée pour les ports autonomes est de 74.626.274 F, en augmentation de 10.080.000 F sur celle de l'exercice précédent. Cette augmentation doit se répartir ainsi :

— prise en charge par l'Etat des nouveaux ports autonomes (+ 4.400.000 F) ;

— entretien des ouvrages de base et des services annexes (+ 5.680.000 F).

#### b) *Les autres ports.*

Pour les autres ports, les crédits d'entretien demandés pour 1967 s'élèvent à 20.360.520 F, en augmentation de 2.820.000 F, soit 16 % sur ceux de 1966.

Cette augmentation de crédit est destinée à faire face, notamment aux frais d'entretien des ouvrages nouveaux récemment mis en service (port de Caen), et à financer certaines dépenses antérieurement assumées par diverses chambres de commerce (Boulogne, Pointes-des-Galets) pour contribuer à l'entretien des profondeurs.

### 3° LES DÉPENSES D'ÉQUIPEMENT

#### a) *Les ports de commerce.*

Les autorisations de programme prévues pour 1967 s'élèvent à 217 millions de francs, en augmentation de 43,5 millions de francs, soit environ 25 % sur celles de 1966. Les crédits de paiement demandés sont de 156.410.000 F, soit une majoration de 27.710.000 F (19,7 %). On constate donc, pour 1967, comme pour l'année précédente, un effort certain dans le domaine de la modernisation de notre équipement portuaire, effort qui est, du reste, indispensable si nous voulons rattraper les retards que nous avons accumulés au cours des dernières années, compte tenu notamment des efforts considérables faits par nos concurrents étrangers.



Les opérations prévues pour 1967 sont les suivantes :

I. — Ports autonomes.

Prolongement du bassin maritime (2 <sup>e</sup> phase) .....	14.400.000 F.
Construction d'un poste à charbons .....	8.550.000
Etudes et opérations diverses .....	5.400.000
Le Havre :	
Construction d'une nouvelle écluse (1 <sup>re</sup> tranche) .....	36.000.000
Rouen :	
Amélioration des accès (2 <sup>e</sup> tranche) .....	10.000.000
Transformation du bassin de Querville (2 <sup>e</sup> tranche) .....	9.000.000
Modernisation du matériel de dragages .....	1.000.000
Restaurations et améliorations diverses .....	4.700.000
Nantes - Saint-Nazaire :	
Amélioration des accès de Donges (2 <sup>e</sup> tranche) .....	7.980.000
Aménagement de postes pétroliers .....	750.000
Bordeaux :	
Restauration des écluses (2 <sup>e</sup> tranche) .....	1.320.000
Amélioration du chenal d'accès à Ambès et Bordeaux (1 <sup>re</sup> tranche) .....	4.400.000
Reconstitution du matériel de dragages .....	3.450.000
Etudes et opérations diverses .....	1.600.000
Marseille :	
Construction du môle Léon Gouret (1 <sup>re</sup> tranche) .....	16.380.000
Aménagements divers .....	8.800.000
Fos :	
Ouverture de darses .....	32.000.000
Aménagements pour la réception des grands pétroliers .....	9.870.000
	<hr/>
Total pour les ports autonomes .....	175.600.000 F.

II. — Autres ports.

Gravelines-Calais .....	500.000 F.
Le Tréport-Dieppe .....	3.650.000
Caen et divers ports .....	4.300.000
Saint-Malo .....	350.000
La Rochelle .....	4.670.000
Bayonne .....	200.000
Sète .....	5.750.000
Opérations diverses .....	8.120.000
	<hr/>
Total pour les autres ports .....	27.540.000 F.
Réévaluations des opérations en cours .....	13.860.000
	<hr/>
Total général .....	217.000.000 F.

b) Ports de pêche et de plaisance.

Deux chapitres du budget des travaux publics concernant l'équipement des ports de pêche et de plaisance.

— *Le chapitre 53-36 :*

Les dotations prévues à ce chapitre pour 1967 s'élèvent à 10.910.000 F en autorisations de programme et à 6.190.000 F en crédits de paiement.

Les autorisations de programme se rapportent aux opérations ci-après :

**Ports de pêche.**

Port-en-Bessin .....	400.000 F.
Guilvinec - Douarnenez .....	2.060.000
Le Croisic - Pornic .....	1.030.000
Cap-Breton .....	350.000
Port-Vendres .....	150.000
Opérations diverses .....	960.000
	<hr/>
Total des opérations nouvelles .....	4.950.000 F.
Réévaluation des opérations en cours .....	460.000 F.
	<hr/>
Total .....	5.410.000 F.

**Ports de plaisance.**

Languedoc - Roussillon .....	5.500.000 F.
	<hr/>
Totaux .....	10.910.000 F.

— *Le chapitre 63-90 :*

L'article 4 de ce chapitre comporte une dotation de 2,5 millions en autorisations de programme et de 500.000 F en crédits de paiement au titre des travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports.

## IV. — La signalisation maritime.

### 1° MÉTROPOLE

Les crédits afférents aux dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime de la métropole s'élèvent pour 1967 à 9.149.080 F, en augmentation de 500.000 F sur ceux de l'année précédente. Cette augmentation est due à une majoration des crédits d'entretien et à la mise en services d'ouvrages nouveaux, et notamment la mise en place d'une deuxième route de balisage dans le Pas-de-Calais.

Par ailleurs, les crédits relatifs à la rémunération des inscrits maritimes du service des phares et balises sont en augmentation de 900.000 F pour tenir compte à la fois des augmentations de rémunération des intéressés et de l'accroissement des effectifs servant sur les bateaux-phares.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, les autorisations de programme s'élèvent à 11.430.000 F, en augmentation de 730.000 F sur celles de 1966. Quant aux crédits de paiement demandés, ils sont de 12.077.000 F, contre 11.400.000 F l'année dernière.

La plus grande partie de ces dotations doit être consacrée :

— aux réparations annuelles de réparation des destructions causées par la mer ;

— au balisage d'une deuxième route dans le Pas-de-Calais, balisage qui comprend en particulier la construction d'un phare en mer.

### 2° OUTRE-MER

Le montant de la participation de la France aux *dépenses de fonctionnement* d'entretien et de réparation des établissements de signalisation maritime d'Outre-Mer est fixé à 3.718.220 F, en diminution de 863.780 F par rapport à l'année précédente malgré le transfert d'un crédit de 536.220 F destiné aux services de sécurité maritime et précédemment inscrit au budget des territoires d'outre-mer.

Cette diminution est la conséquence de la suppression de la subvention accordée au titre des établissements de signalisation

maritime à l'Algérie, au Maroc, au Viet-Nam, au Cambodge et de la diminution de la subvention aux Etats africains et malgache.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, les autorisations de programme demandées pour 1967 s'élèvent à 5.220.000 F. Elles ont trait aux opérations suivantes :

*Départements d'outre-mer.*

Opération annuelle de réparation des destructions causées par la mer.....	1.600.000 F.
Construction de deux feux de port de Basse-Terre..	150.000
Parc de balisage de Cayenne (2 <sup>e</sup> tranche).....	450.000
Signalisation lumineuse dans le Maroni.....	350.000
Construction de deux feux au port de La Trinité..	150.000
Adaptation des feux de port de la pointe des Galets.	100.000
<b>Total .....</b>	<b>2.800.000 F.</b>

*Territoires d'outre-mer.*

Opération annuelle de réparation des destructions causées par la mer.....	900.000 F.
Reconstruction du feu de Musha à Djibouti (2 <sup>e</sup> tranche).....	100.000
Construction et mise en place de l'appareillage du phare de Fakarava.....	220.000
Construction et mise en place de l'appareillage du phare de Niau.....	250.000
<b>Total .....</b>	<b>1.470.000 F.</b>

*Etats africains et malgache  
d'expression française.*

Participation annuelle aux réparations des destruc- tions causées par la mer et contribution à la construction d'un phare au cap Sainte-Marie (Madagascar) .....	950.000
<b>Total .....</b>	<b>5.220.000 F.</b>

Les crédits de paiement prévus s'élèvent à 5.800.000 F.

## V. — La défense contre les eaux.

Deux chapitres du budget des Travaux publics sont relatifs à la défense contre les eaux :

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

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 8.890.000 F, en augmentation de 1.390.000 F sur l'année précédente.

Elles concernent la poursuite de diverses opérations précédemment engagées :

— les travaux d'aménagement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche prévus par la loi du 30 novembre 1941 ;

— la consolidation des levées de la Loire ;

— l'amélioration de l'écoulement sur les rivières domaniales ;

— l'amélioration de la prévision des crues par la mise en place de systèmes automatiques dans les bassins torrentiels ;

— la défense de la ville de Toulouse contre les inondations.

Les crédits de paiement sont de 7 millions de francs, dont 3.250.000 F au titre des opérations en cours, en diminution de 900.000 F par rapport à 1966.

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

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant total de 52.810.000 F destinés à subventionner différents travaux de défense contre les eaux.

La répartition de ces autorisations de programme est la suivante :

- travaux de défense contre les eaux, d'équipement des ports fluviaux et d'amélioration des ponts des collectivités locales dans l'intérêt de la voie navigable..... 14.010.000 F.
- subvention pour la construction du barrage « Seine » et « Marne »..... 35.000.000 F.
- travaux de défense contre la mer..... 3.800.000 F.

## VI. — Les routes.

Avant d'aborder l'examen détaillé des crédits consacrés aux routes, signalons une dotation qui s'y rattache indirectement, celle relative au remboursement à l'Union nationale des associations de tourisme des frais entraînés par les examens du permis de conduire, qui est en augmentation de 8.758.000 F par rapport à l'année dernière, passant ainsi à 22.179.650 F.

Cette importante majoration est destinée à tenir compte de l'augmentation constante du nombre des examens, de celle de la durée unitaire des examens (qui passeraient de quinze minutes à vingt minutes), du relèvement des salaires des inspecteurs et de la création d'un fichier central des permis de conduire qui doit permettre un meilleur contrôle du permis et, de ce fait, faciliter la délivrance du duplicata et l'exécution des échanges de permis, mais également donner aux Préfets les moyens de connaître très rapidement les antécédents des automobilistes auteurs d'infractions, et leur permettre de prendre en toute connaissance de cause les sanctions qui leur paraîtront devoir s'imposer.

Ajoutons qu'en contrepartie de l'augmentation des charges, qui se trouve, de ce fait, imposée au budget général, l'article 8 de la première partie du présent projet de loi de finances a prévu la majoration de 10 à 15 F du droit d'examen.

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

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

### A. — LES CRÉDITS D'ENTRETIEN DES ROUTES

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

*Chapitre 35-21. — Entretien et réparations des routes et des ponts.*

Les crédits d'entretien des routes prévus à ce chapitre s'élèvent au total (y compris les études, l'acquisition de matériel, etc.) à 508 millions de francs, en augmentation de 27.866.790 F, soit environ 5,8 % par rapport aux crédits votés au budget de 1966.

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

Le crédit ouvert pour 1966, soit 2.951.795 F, est porté à 3.064.673 F au titre des services votés. Cette augmentation est la conséquence de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique et du relèvement des charges sociales.

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

Il est proposé de majorer de 242.500 F et de porter ainsi à 5.808.300 F la subvention versée par l'Etat à la ville de Paris, en application de la convention du 22 août 1960, à titre de contribution aux dépenses entraînées pour la ville par l'entretien des tronçons de voies urbaines ayant le caractère de routes nationales.

Rappelons que, suivant cette convention, le montant de la contribution de l'Etat a été fixé, d'après le coût moyen annuel d'entretien des chaussées parisiennes évalué en 1960, à 2 F le mètre superficiel. La surface de chaussée à l'entretien de laquelle l'Etat participe est de 2.183.000 mètres carrés. Une formule de révision de prix pour tenir compte des variations éventuelles depuis 1960 a été inscrite dans la convention. La formule utilisée comporte trois termes représentant les salaires, le prix du gas-oil et celui de l'acier, paramètres couramment adoptés dans les marchés de travaux. C'est par application de cette formule de révision que le crédit se trouve majoré en 1967.

**B. — LES DÉPENSES EN CAPITAL ET LE FONDS ROUTIER**

Comme dans le précédent budget, trois séries d'actions sont prévues en 1967 pour le financement des investissements routiers et tout spécialement des autoroutes :

— les dotations prévues au titre des dépenses en capital du budget de l'Équipement ;

- les crédits du Fonds routier ;
- des emprunts spécialisés.

a) *Les crédits du budget des Travaux publics.*

Les dotations prévues au titre des dépenses en capital du budget des Travaux publics sont de trois sortes :

— d'une part, celles du *chapitre 53-20* qui concernent l'entretien et la réparation des ponts provisoires, opérations pour lesquelles sont inscrits des autorisations de programme et des crédits de paiement d'un montant respectif de 11 millions de francs et 12 millions de francs ;

— d'autre part, celles beaucoup plus importantes du *chapitre 53-26* : « Participations aux dépenses du Fonds spécial d'investissement routier » (autoroutes).

A ce titre, sont prévus des autorisations de programme et des crédits de paiement d'un montant de 89 millions de francs, en diminution de 61 millions de francs sur ceux de l'année précédente.

— enfin, un chapitre de la Section commune du budget de l'Équipement, le *chapitre 53-10* dont nous avons fait mention dans la première partie du présent rapport, contient une dotation de 24,5 millions de francs en autorisations de programme et de 23,8 millions de francs en crédits de paiement au titre des études générales concernant les routes et les autoroutes.

b) *Le Fonds routier.*

En 1967, le Fonds routier disposera d'une assez sensible majoration de ses ressources en raison, d'une part, de l'accroissement constant de la consommation des produits pétroliers et, d'autre part, du relèvement prévu à l'article 19 de la présente loi de finances de la taxe intérieure sur les carburants. Ce prélèvement doit, en effet, passer de 12 % à 13 %.

Compte tenu de cette majoration du prélèvement, le Fonds routier disposera, en 1967, de ressources s'élevant à 1.318 millions de francs, en augmentation de 171,9 millions de francs sur celles de l'année dernière.



La décomposition des dotations du Fonds prévues pour 1967, comparées à celles de l'exercice précédent, est la suivante :

TRANCHES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	1966	1967	Différence.	1966	1967	Différence.
	(En millions de francs.)					
Nationale .....	1.038	1.269	+ 231	967	1.118	+ 151
Départementale .....	45	45	»	39	50	+ 11
Urbaine .....	110	123	+ 13	79	78	— 1
Communale .....	60	60	»	50	60	+ 10
Frais de fonctionnement....	»	»	»	11,1	12	+ 0,9
	1.253	1.497	+ 244	1.146,1	1.318	+ 171,9

Le Fonds routier constituant un compte spécial du Trésor, son examen d'ensemble ressort plus spécialement du rapport de notre collègue M. Descours Desacres. Par ailleurs, M. Masteau, rapporteur du budget de l'Intérieur, a reçu la charge d'étudier plus spécialement les tranches locales. Dans ces conditions, nous ne nous étendrons dans le cadre du présent rapport que sur la tranche nationale.

La tranche nationale comprend trois sections :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS DE PAIEMENT		
		Opérations en cours.	Opérations nouvelles.	Total.
	(En millions de francs.)			
Réseau national.....	617	312	237	549
Autoroutes .....	615	433	97	530
Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre :				
Routes nationales.....	20	22,47	16,53	39
Voirie locale.....	17			

Les crédits réservés à l'aménagement du réseau national doivent être utilisés pour la poursuite ou le lancement de nombreuses opérations relatives à l'aménagement des routes nationales.

Quant aux dotations réservées aux autoroutes, elles doivent, avec les autres sources de financement, concourir à la réalisation du programme précisé plus loin.

c) *Emprunts.*

En vue d'assurer un financement complémentaire pour les autoroutes de liaison, est prévu, en 1967, le lancement d'emprunts d'un montant total de 350 millions de francs permettant l'ouverture d'autorisations de programme pour un montant de 500 millions de francs. Le service financier des emprunts doit être assuré par le produit des péages.

Signalons que l'emprunt 1966 de la Caisse nationale des autoroutes n'a rapporté que 310 millions de francs, en raison de circonstances financières particulièrement défavorables.

Les sommes attendues de l'emprunt étant destinées à payer des dépenses engagées, il n'est pas possible, même au prix d'un freinage brutal des chantiers, d'envisager une réduction des crédits dont les sociétés ont besoin. Aussi est-il dans l'intention du Gouvernement d'affecter à ces sociétés d'ici la fin de l'année des ressources complémentaires.

\*  
\* \*

On trouvera, ci-après, une récapitulation des autorisations de programme relatives à l'équipement routier.

**Récapitulation des crédits routiers.**  
(En autorisations de programme.)

	1966	1967	ENVELOPPE du plan.	POURCENTAGE de réalisation du Plan fin 1967.
(En millions de francs.)				
<i>A. — Rase campagne.</i>				
Equipement :				
Réseau national.....	234	345	3.660	15,8 %
Autoroutes de liaison.....	650	728	3.900	35,3 %
Intérieur :				
Routes départementales.....	45	45	225	40 %
Routes communales.....	60	60	300	40 %
	<b>989</b>	<b>1.178</b>	<b>8.085</b>	<b>26,8 %</b>
<i>B. — Milieux urbains.</i>				
Equipement :				
Réseau national.....	217	280	1.675	29,6 %
Autoroutes de dégagement.....	450	492	3.550	26,5 %
Intérieur :				
Décongestion de la voirie urbaine .....	110	123	855	27 %
	<b>777</b>	<b>895</b>	<b>6.080</b>	<b>27,5 %</b>
<i>C. — Reconstruction des ponts.</i>				
Sur réseau national.....	20	20	100	40 %
Sur voiries locales.....	17	17	85	40 %

\*  
\* \*

*Les autoroutes.*

Compte tenu des différentes sources de financement indiquées ci-dessus, le programme de construction d'autoroutes prévu pour 1967 est le suivant, comparé à celui de l'année dernière :

	1966		1967		DIFFERENCES	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En millions de francs.)					
Fonds routier.....	550	425	615	530	+ 65	+ 105
Crédits budgétaires (53-26 T. P. et 53-10 S. C.).....	150	150	105	105	— 45	— 45
Emprunts .....	400	325	500	350	+ 100	+ 25
<b>Total .....</b>	<b>1.100</b>	<b>900</b>	<b>1.220</b>	<b>985</b>	<b>+ 120</b>	<b>+ 85</b>

Les prévisions de mise en service d'autoroutes pendant les trois années 1966, 1967 et 1968 sont les suivantes :

AUTOROUTES	SECTIONS	LONGUEUR à mettre en service.		
		1966	1967	1968
		km	km	km
A 1 .....	Paris—Le Bourget .....	7	»	»
	Roye—Bapaume .....	45	»	»
	Bapaume—Fresnes .....	»	27	»
A 6 .....	Nemours—Appoigny .....	»	80	»
	Anse—Limonest .....	»	»	12
A 7 .....	Valence—Logis-Neuf .....	30	»	»
	Orange—Bédarrides .....	»	14	»
	Logis-Neuf—Donzère .....	»	»	23
	Donzère—Bollène .....	»	»	21
	Bollène—Orange .....	»	»	19
A 9 .....	Montpellier—Nîmes .....	»	16	35
	Chartres .....	13	»	»
	Tours .....	»	2	»
A 13 .....	Orgeval—Mantes .....	24	»	»
	Chauffour—Gaillon—Vieux-Rouen .....	»	19	12
A 15 .....	Pontoise .....	»	»	7
A 25 .....	Lille—Armentières .....	5	»	»
	Dunkerque—Bergues .....	»	12	»
A 32 .....	Stiring—Wendel .....	»	»	2
A 35 .....	Rocade Ouest de Strasbourg .....	»	»	3
	Mulhouse—Bâle .....	»	»	12
A 42 .....	Grenoble—Le Touvet (une chaussée)...	»	24	»
A 47 .....	Saint-Etienne—Firminy .....	»	6	»
B 48 .....	Autoroute urbaine de Grenoble .....	»	»	4
	Grenoble—Voreppe .....	»	10	»
A 53 .....	Roquebrune (une chaussée) .....	»	»	10
A 62 .....	Nord de Bordeaux .....	7	»	»
A 63 .....	Saint-Jean-de-Luz .....	»	»	7
		131	210	167

*Le budget routier français.*

(Exercices 1966 et 1967.)

L'effort d'ensemble attendu pour 1967 en faveur de notre réseau routier ressort clairement du tableau ci-après :

	1966	1967	POURCENTAGE d'accroissement.	ENVELOPPE du Plan.	POURCENTAGE de réalisation fin 1967.
			(En millions	de francs.)	
<i>Fonds spécial d'investissement routier.</i>					
Chapitre I.					
Art. 1 <sup>er</sup> . — Réseau national :					
En rase campagne .....	234	345	47 %	3.660 (a)	15,8 %
En milieu urbain .....	217	280	29 %	1.675 (b)	29,6 %
Art. 2. — Autoroutes :					
De liaison .....	650	728	12 %	3.900 (b)	35,3 %
De dégagement .....	450	492	9 %	3.550	26,5 %
Art. 3. — Ponts détruits sur R. N. ..	20	20	»	100	40,0 %
<b>Total Ministère de l'Équipement.</b>	<b>1.571</b>	<b>1.865</b>	<b>18,5 %</b>	<b>12.885</b>	<b>26,7 %</b>
<i>F. S. I. R. Chapitre II.</i>					
Routes départementales .....	45	45	»	225	40 %
Chapitre IV.					
Routes communales .....	60	60	»	300	40 %
Chapitre III.					
Plan de décongestion de la voirie urbaine .....	110	123	+ 12 %	855 (c)	27 %
Chapitre I, art. 3.					
Reconstruction des ponts sur voiries locales .....	17	17	»	85	40 %
<b>Total Ministère de l'Intérieur ..</b>	<b>232</b>	<b>245</b>	<b>+ 5,5 %</b>	<b>1.465</b>	<b>32,5 %</b>

NOTA. — La dernière colonne du tableau indique le pourcentage de réalisation du Plan (en autorisations de programme) prévu à la fin de 1967.

a) Montant du Plan: 3.800 millions = 3.660 millions + 100 millions (F. S. I. R., chap. 1, art. 3) + 40 millions (ponts détruits sur voiries locales en rase campagne).

b) Montant du Plan: 6.560 millions = 1.675 millions + 3.550 millions + 1.385 millions (Intérieur et Finances).

c) A cette ligne, s'ajoute la participation « Charges communes » (Ministère des Finances).

### **Conclusion.**

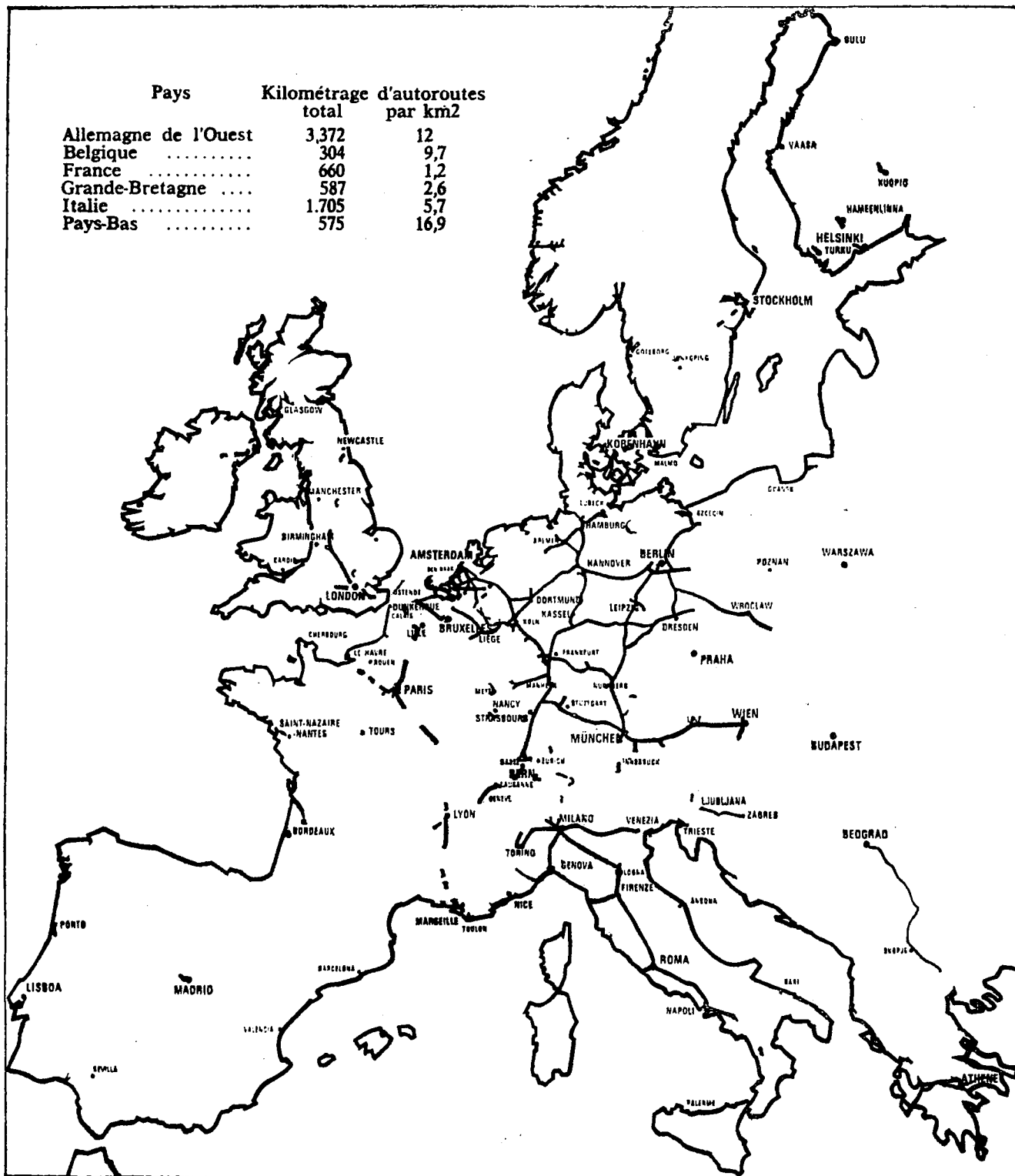
S'il est indéniable qu'un effort positif a été entrepris pour rattraper les retards accumulés par notre pays dans les divers secteurs de notre réseau routier, il n'en demeure pas moins évident que les inquiétudes que votre Commission des Finances a manifestées depuis plusieurs années quant aux insuffisances de ce réseau ne sont pas dissipées.

Notre politique autoroutière n'est pas adaptée à l'ampleur des besoins, et la satisfaction légitime qu'inspirent les résultats de 1966 et les perspectives pour 1967 ne doit pas nous faire oublier l'essentiel : *notre retard par rapport aux autres pays européens*, loin de s'estomper, va en s'élargissant ainsi que le démontrent ces deux documents suivants :

1. — Autoroutes européennes en service au 1<sup>er</sup> janvier 1966.
2. — Prévision des autoroutes au 1<sup>er</sup> janvier 1973.

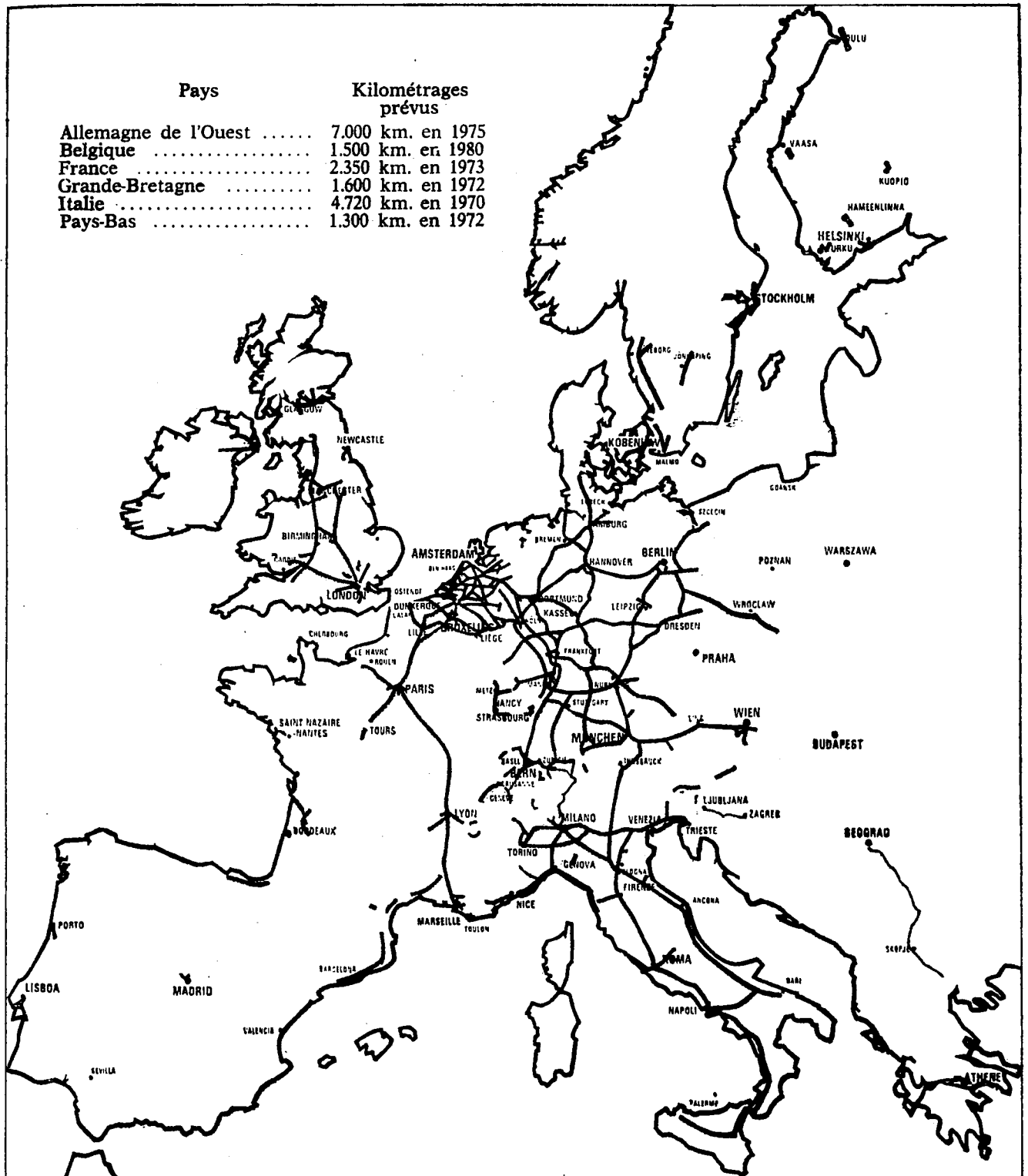
**AUTOROUTES EUROPÉENNES EN SERVICE AU 1<sup>er</sup> JANVIER 1966**

Pays	Kilométrage d'autoroutes	
	total	par km <sup>2</sup>
Allemagne de l'Ouest	3.372	12
Belgique	304	9,7
France	660	1,2
Grande-Bretagne	587	2,6
Italie	1.705	5,7
Pays-Bas	575	16,9





Pays	Kilomètres prévus
Allemagne de l'Ouest .....	7.000 km. en 1975
Belgique .....	1.500 km. en 1980
France .....	2.350 km. en 1973
Grande-Bretagne .....	1.600 km. en 1972
Italie .....	4.720 km. en 1970
Pays-Bas .....	1.300 km. en 1972



A cette date du 1<sup>er</sup> janvier 1973 qui devrait marquer l'achèvement du programme routier du 5<sup>e</sup> Plan, la France, et spécialement sa partie Ouest, sera encore très isolée du tissu très dense que formeront les autoroutes européennes.

Si l'on veut que notre pays dispose en 1985 des 7.000 kilomètres d'autoroutes de liaison et des 2.000 kilomètres d'autoroutes de dégagement estimés indispensables par les experts gouvernementaux, il est urgent que la cadence annuelle de lancement des autoroutes soit effectivement portée de 175 kilomètres à 500, dont 100 kilomètres d'autoroutes de dégagement.

Dans cette optique, les objectifs du 5<sup>e</sup> Plan (engagement annuel moyen de 200 kilomètres d'autoroutes de liaison et 60 d'autoroutes de dégagement) apparaissent d'autant plus insuffisants que cette cadence sera loin d'être atteinte en 1970.

Mais c'est dans le chapitre des crédits destinés à l'entretien et à la modernisation de notre réseau routier national que les insuffisances sont les plus grandes et, partant, les inquiétudes les plus vives.

En effet, les crédits destinés au *réseau routier national en rase campagne*, malgré une augmentation très sensible en 1967, n'atteindront à la fin de la deuxième année d'exécution du V<sup>e</sup> Plan que 15,8 % du total de l'enveloppe du Plan !

Accepter une telle situation, c'est se résigner à maintenir, bien au-delà de 1970, la plupart de nos grands axes de liaison, pourtant soumis à un trafic de plus en plus intensif, dans un état de vétusté et d'inadaptation responsable d'un nombre sans cesse croissant d'accidents et obstacle au développement économique de certaines de nos régions.

Quant à l'état de notre voirie départementale et communale, comme le fait ressortir dans son rapport notre collègue, M. Descours Desacres, il justifie également le cri d'alarme des responsables des collectivités locales.

C'est pourquoi, tout en enregistrant ceux des aspects positifs que comporte le budget des Travaux publics et des Transports pour 1967 et en approuvant dans son ensemble ce budget, votre Commission des Finances, soucieuse de l'avenir de nos moyens de communication, demande au Gouvernement de consacrer à sa politique des travaux publics et des transports les moyens qu'exige le développement d'une grande nation moderne.

### **Observations de la Commission des Finances.**

L'examen du présent budget par votre Commission des Finances a donné lieu à un ample débat auquel prirent part notamment MM. Chochoy, Coudé du Foresto, Courrière, Portmann, Raybaud et Roubert.

Votre Commission s'est en premier lieu préoccupée des incidences que ne manqueront pas de présenter, notamment sur le plan local, la fusion du Ministère des Travaux publics avec celui de la Construction au sein d'un vaste Ministère de l'Équipement. Il apparaît, en effet, que le regroupement, dans chaque département, sous l'autorité d'un fonctionnaire unique issu tantôt de l'Administration des Ponts et Chaussées et tantôt de celle de la Construction, de l'ensemble des services de l'Équipement risque de présenter des inconvénients. Outre que certaines rivalités peuvent se manifester au sein même des services entre fonctionnaires appartenant à des corps différents, la charge de Directeur départemental de l'Équipement, au moins dans les départements importants, risque d'être souvent bien lourde pour un fonctionnaire unique.

Par ailleurs, la Commission s'est préoccupée de la transformation de l'Institut géographique national en établissement public ; elle souhaiterait notamment avoir l'assurance que cette transformation ne lésera en rien les droits acquis du personnel.

Elle a enregistré avec satisfaction les mesures prises en vue de titulariser un certain nombre d'ouvriers contractuels des parcs des Ponts et Chaussées, et elle souhaiterait que ces titularisations se poursuivent, à l'avenir, à un rythme accru. Par ailleurs, elle a appris avec étonnement que le Ministère de l'Équipement envisagerait de demander aux départements de participer au financement des parcs des Ponts et Chaussées, prétexte pris de ce que les services des Ponts et Chaussées prêtent leur concours aux collectivités locales. Tout en exprimant les plus expresses réserves sur une telle manière de faire, qui aboutirait à aggraver les charges extrêmement lourdes que les départements supportent déjà en matière de voirie, elle craint que l'Administration ne soit tentée de lier cette participation nouvelle au problème de la titularisation des ouvriers des

parcs et n'essaie ainsi de faire retomber sur les conseils généraux la responsabilité des retards apportés, en ce domaine, aux légitimes revendications des intéressés.

Abordant le problème des voies navigables, votre Commission des Finances n'a pu que renouveler, cette année encore, l'expression de ses inquiétudes quant à l'insuffisance des crédits ouverts, qui ne permettent même pas la poursuite, à un rythme normal, des travaux d'entretien. En ce qui concerne la liaison Mer du Nord—Méditerranée, ne figurent au budget de 1967 que des travaux minimes, la réalisation de ce grand axe de communication, cependant indispensable au développement économique du nombre de nos départements, se trouve donc encore reportée.

Les dotations destinées à l'équipement routier se montent, y compris les ressources à provenir d'emprunts, à 1.865 millions de francs, soit une augmentation de 18 % par rapport à 1966. Une telle augmentation, sans être évidemment négligeable, apparaît faible quand on considère l'immensité des besoins auxquels il convient de faire face. Au surplus, elle correspond à peine à ce qui est nécessaire pour respecter les prévisions du V<sup>e</sup> Plan. Quant aux crédits d'entretien, ils sont en augmentation d'une année sur l'autre d'environ 6 %, ce qui est trop peu, et ne permettra, compte tenu de la hausse du coût des travaux, pas d'assurer la remise en état de notre réseau routier à une cadence satisfaisante.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget des Travaux publics et des Transports.

# ANNEXES

---

## ANNEXE I

### DEUXIEME ETAPE DU PLAN DE REFORME DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSEES

Une deuxième étape de réforme des services des ponts et chaussées a été préparée au cours de l'année 1965 sans, bien évidemment, prendre en compte le très important fait nouveau qu'a été la création du département ministériel de l'Equipement.

Compte tenu depuis de cette création, il a été décidé de pallier au titre du budget de 1967 aux besoins les plus urgents tout en remettant à l'étude un programme pluri-annuel portant sur l'ensemble des services de l'Equipement. Il est donc devenu impossible d'exposer en détail le plan de réforme des seuls services des ponts et chaussées et nous nous contenterons donc d'indiquer les grandes lignes du projet établi en 1965.

Ce plan de réforme avait pour but de mettre les services des ponts et chaussées en mesure de faire face, d'une part, aux missions nouvelles qui les attendent et, d'autre part, à une importante évolution de leurs tâches traditionnelles de gestion.

L'éclairage porté sur l'avenir par les grandes options du V<sup>e</sup> Plan permet en effet de prévoir, en premier lieu, un développement extrêmement rapide de trois groupes d'action :

- les réalisations de grandes infrastructures de transport, en particulier d'autoroutes, déjà quintuplées en volume par rapport à 1958, vont s'effectuer à un rythme encore très accru ;
- les aménagements urbains, du fait de la concentration de la population dans les agglomérations et de la croissance de la motorisation, vont réclamer, en cinq ans, la réalisation, dans des conditions particulièrement difficiles, d'investissements considérables pour lesquels les services des ponts et chaussées auront, quelles que soient les modalités de réalisation, à jouer un rôle important de conception et d'études ;
- la recherche scientifique et technique demandera, pour sa part, un effort particulier.

En second lieu et au titre des missions entièrement neuves, on peut citer :

- l'application de la loi relative à l'eau, qui va permettre le début d'une action de grande envergure dans un domaine fondamental et longtemps délaissé ;
- la mise en œuvre de la nouvelle politique des transports reposant sur la coordination tarifaire et l'organisation des marchés ;
- la participation aux procédures de planification à l'échelon national et régional, qui absorbera une part croissante de l'activité des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, que leur formation économique de haut niveau prédestine à ces missions.

Il convient enfin d'insister sur la charge considérable que constitue le rôle de service constructeur pour le compte des Ministères de l'Education nationale et de la Santé publique, qui entraînera la mise en œuvre de très importants investissements au cours du V<sup>e</sup> Plan. Cette charge est sans commune mesure avec ce qui pouvait être envisagé au moment du démarrage de cette action.

Pour leur part, les tâches traditionnelles de gestion, et tout particulièrement l'entretien routier, vont voir leur contenu évoluer quantitativement, du fait d'un long sous-entretien, et quantitativement sous la légitime pression de l'opinion publique.

En particulier, le développement continu de la mécanisation de l'entretien routier, la mise en place systématique de la comptabilité analytique vont permettre d'optimiser l'emploi des crédits, moyennant une adaptation de la qualification et des effectifs de différentes catégories de personnel.

La simple énumération de ces charges montre bien que les moyens dont disposent actuellement les services sont absolument insuffisants et doivent être largement renforcés.

#### **Adaptation des structures et des moyens en personnel.**

Se refusant à dilater l'ensemble des effectifs, le programme prévu recherchait essentiellement une meilleure utilisation des moyens existants par renforcement des seuls degrés anormalement faibles de la pyramide hiérarchique.

Il se situait donc dans le prolongement direct de la première étape de la réforme, dont il accentuait l'orientation en matière de transfert de tâches, l'expérience ayant montré que, grâce à un effort important d'orientation et de formation professionnelle étendues à tous les niveaux, il est possible d'obtenir le plein emploi des capacités de chacun et d'aboutir ainsi à une utilisation optimum de l'ensemble du personnel.

Les structures territoriales paraissaient pouvoir être encore allégées en cadres supérieurs, d'une part, et en personnel de pure exécution, d'autre part, sous réserve que les échelons locaux soient renforcés de façon suffisante en techniciens et en commis et que l'effectif des conducteurs et agents de travaux puisse être redistribué en fonction du rôle confié à chaque niveau de grade.

Les structures fonctionnelles des services extérieurs devaient bénéficier, pour leur part, d'un très important apport de techniciens et de dessinateurs, qui aurait permis de corriger les anomalies actuelles et d'obtenir une productivité satisfaisante par une bonne démultiplication des tâches.

Enfin, les services centraux économiques et techniques, les organismes régionaux, les services ayant en charge les autoroutes et les grandes agglomérations urbaines devaient faire l'objet d'un effort particulier visant à donner aux cadres supérieurs qui y seront installés ou transférés un effectif convenable de collaborateurs de tous grades.

#### **Mesures concernant le personnel.**

Les mesures concernant les diverses catégories de personnel correspondaient à des nécessités fonctionnelles évidentes dans le cadre de la réorganisation prévue.

Les effectifs d'*ingénieurs des Ponts et Chaussées* et d'*ingénieurs divisionnaires des T. P. E.* devaient être augmentés sensiblement tandis que le nombre des *ingénieurs des T. P. E.* pouvait, par contre, être progressivement réduit grâce à un remodelage des échelons territoriaux de base permettant une meilleure démultiplication des tâches.

En ce qui concerne les *techniciens*, l'effort primordial devait porter sur cette catégorie de personnel dont l'effectif actuel est à peine supérieur à celui des *ingénieurs*.

La multiplication des tâches administratives et comptables, comptabilité analytique en particulier, rendait d'autre part indispensable l'accroissement des *commis* des Ponts et Chaussées, notamment au niveau des subdivisions.

De même le renforcement des bureaux d'études exigeait un complément d'effectif important pour les *dessinateurs d'exécution*.

Enfin, les profondes transformations prévues dans les conditions d'emploi des *conducteurs des T. P. E.* et des *agents de travaux* permettaient d'envisager une réduction globale des effectifs mais entraînaient corrélativement la nécessité de disposer de conducteurs principaux des T. P. E. supplémentaires et d'effectuer une réforme dans le classement de certains agents de travaux. Ce point très important n'est que peu affecté par la création de services de l'équipement et l'organisation prévue verra donc le jour dès 1967. Elle vise à permettre aux conducteurs des T. P. E. de se consacrer davantage à leurs tâches de liaison avec les collectivités locales, de surveillance des chantiers importants et de formation professionnelle en les libérant largement de la conduite directe des équipes d'entretien. Cette direction d'équipe sera reportée, sous la supervision d'un conducteur spécialisé, vers des agents de travaux ayant acquis la qualification de chefs d'équipe, chargés, tout en participant à l'exécution des travaux, de l'organisation du travail, de l'établissement des documents de contrôle et de l'application des prescriptions réglementaires et fournissant éventuellement des rapports sur les incidents survenus pendant l'exécution des travaux effectués sous leur direction.

Il apparaît, en conclusion, que le plan prévu se traduisait par des augmentations d'effectifs portant sur les seuls degrés anormalement peu fournis de la pyramide hiérarchique et d'une très faible importance globale.

Il reposait donc essentiellement sur de nécessaires réformes des structures et des méthodes et respectait ainsi deux des impératifs fondamentaux fixés par le Plan, l'amélioration de la productivité des entreprises et l'intensification de la formation des travailleurs.

---



## ANNEXE II

### TRANSFORMATION DE L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL EN ETABLISSEMENT PUBLIC A CARACTERE ADMINISTRATIF

La transformation de l'Institut géographique national, actuellement service extérieur du Ministère de l'Equipement, en établissement public à caractère administratif, envisagée depuis plusieurs années, a été subordonnée par la Direction du budget du Ministère des Finances et des Affaires économiques, aux conclusions de l'enquête menée par une Commission d'études composée de techniciens appartenant à tous les services intéressés, producteurs et utilisateurs, souhaitée par un référé de la Cour des Comptes en date du 29 juin 1964, afin d'étudier la répartition des attributions entre l'Institut géographique national et les différentes administrations d'Etat qui, pour leurs besoins propres, procèdent à des travaux topographiques ou cartographiques, et une éventuelle meilleure coordination de leurs activités.

Du rapport de cette Commission présidée par M. Racine, Conseiller d'Etat, il ressort que, contrairement à ce que laissaient supposer différentes enquêtes antérieurement menées à ce sujet, il n'existe pas de doubles emplois réels et qu'il convient simplement pour les différentes administrations intéressées de poursuivre l'effort de coordination qui leur est demandé depuis quelques années.

La Direction du budget a bien voulu faire connaître verbalement que dans ces conditions elle n'était pas opposée à ce que, par voie réglementaire, conformément aux conclusions de la Commission Racine, la transformation prit effet au 1<sup>er</sup> janvier 1967.

Cette mesure se justifie en particulier parce que les dépenses annuelles de l'actuel Institut géographique national s'élèvent à environ 73 millions de francs dont 38 millions de francs seulement sont couverts par des allocations budgétaires nettes et l'usage trop étendu, en bonne règle administrative, de la procédure de rattachement de recettes auquel est amené l'actuel Institut géographique national pour faire face à ses dépenses.

En outre, le fait de se voir conférer une personnalité morale différente de celle de l'Etat et l'autonomie financière facilitera au nouvel établissement ses interventions à l'étranger, particulièrement bénéfiques au prestige de la Nation.

Le Ministre d'Etat chargé de la Réforme administrative a déjà fait connaître son accord à un projet de décret en Conseil d'Etat portant création du nouvel établissement.

Le Ministre de l'Economie et des Finances auprès des services intéressés, duquel les contacts nécessaires ont été pris, doit faire connaître le sien avant fin juillet 1966.

Ce projet de décret pourra être soumis à l'examen du Conseil d'Etat en août 1966.

D'une manière générale, l'Institut géographique national souhaite simplement que le montant de la subvention allouée au nouvel établissement soit égal au montant global des allocations budgétaires nettes qui lui sont actuellement attribuées dans le budget des services votés en 1966, majorées, s'il y a lieu, pour tenir compte au 1<sup>er</sup> janvier 1967, de l'incidence des mesures acquises en matière d'augmentation de rémunération du personnel, et des dépenses actuellement supportées par l'Etat

dans ce domaine et auxquelles le nouvel établissement devra faire face (versement de 11,5 % de la rémunération des fonctionnaires pour constitution de la pension de retraite notamment)

Cependant, eu égard aux délais matériels nécessaires au versement de la subvention, pour permettre au nouvel établissement d'assurer le paiement de son personnel au début de l'exercice 1967, il a été décidé que pour ce seul exercice les dépenses de personnel de l'Institut géographique national continueraient de figurer au budget de l'Etat (Ministère de l'Equipement).

En outre, au titre des mesures nouvelles pour 1967, un poste de secrétaire général chargé d'assister le Directeur de l'établissement pour les questions administratives et financières et un poste d'agent comptable ont été créés et gagés par suppressions d'autres emplois.

Il a paru intéressant de grouper dans la Section commune les crédits concernant l'I. G. N. Le transfert de l'ensemble de ses crédits qui figuraient à la section Travaux publics, Transports, fait l'objet de la mesure 07-4-24 pour le fonctionnement : ce transfert fait apparaître l'importance des moyens mis à la disposition de l'I. G. N. : 36.648.951 F.

Trois autres mesures nouvelles, l'une liée à la transformation statutaire de l'Institut (07-1-21), les deux autres qui sanctionnent des améliorations de la situation de certains personnels (07-2-22 et 07-2-23) concernent par ailleurs l'I. G. N.

En ce qui concerne les dépenses en capital, les autorisations de programme s'élèvent à 3 millions de francs, comme en 1966, et les crédits de paiement à 1.500.000 F (Opérations nouvelles).

---

## ANNEXE III

### APERÇU SUR LES TRAVAUX EFFECTUES EN 1966 PAR L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

#### A. — France métropolitaine.

Les travaux inscrits au programme fixé par le Comité central des travaux géographiques en novembre 1965 sont en voie d'achèvement; ce sont :

a) *Géodésie* : triangulation jusqu'au quatrième ordre inclus de 12.800 kilomètres carrés, soit 25 feuilles de la carte du 1/50.000 (23,25 feuilles en valeur).

b) *Nivellement de précision* : le kilométrage effectué sera de 4.300 kilomètres, dont 1.360 concernant le réseau de premier ordre.

c) *Préparation photogrammétrique* : 18.500 kilomètres carrés, soit 34 feuilles au 1/50.000.

d) *Restitution* : 18.000 kilomètres carrés, soit 32 feuilles au 1/50.000.

e) *Complément* : 21.300 kilomètres carrés, soit 39 feuilles au 1/50.000.

f) *Couverture photographique* : environ 38.000 kilomètres carrés seront couverts à l'échelle du 1/25.000, soit la valeur de 69 feuilles au 1/50.000 et environ 108.000 kilomètres carrés aux échelles du 1/40.000 et du 1/50.000; enfin, environ 8.500 kilomètres carrés le seront à des échelles diverses. Certaines de ces couvertures ont été réalisées avec des émulsions « infra-rouge » et « couleurs ».

c) *Edition* :

143 feuilles au 1/25.000.

60 feuilles au 1/50.000.

55 feuilles au 1/100.000, 1/250.000, 1/500.000 et à des échelles diverses (carte du monde, carte de navigation, cartes géologiques, de végétation, etc.).

Les impressions réalisées seront de 6.500.000 cartes; la production d'épreuves photographiques sera d'environ 760.000 exemplaires, celle des agrandissements d'environ 37.000 exemplaires. Enfin la production des photo-plans et des mosaïques couvrira une surface d'environ 87.000 kilomètres carrés.

NOTA. — Les travaux cités aux paragraphes a à f ont été financés par des attributions budgétaires auxquelles se sont ajoutées des subventions demandées aux grands services directement intéressés par leur exécution et aussi par certaines recettes (vente de cartes et de photographies) affectées à l'équipement du pays.

Les dépenses relatives aux travaux d'impression et de tirage (paragraphe g) sont au contraire entièrement couvertes par le produit des ventes et ne font l'objet d'aucune inscription budgétaire.

\*

\* \*

A ces productions il faut ajouter d'importantes et nombreuses réalisations soit au bénéfice des grands services publics qui ne peuvent s'accommoder de la progression trop lente de l'équipement cartographique de la France, soit pour le compte d'organismes scientifiques, soit même pour certaines sociétés privées. On peut citer les suivantes :

1° MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET ORGANISMES DIVERS S'INTÉRESSANT AUX TRANSPORTS

*Pour les Ponts et Chaussées :*

Opérations de triangulation et de nivellement pour l'aménagement du golfe de Fos (port de Marseille).

Poursuite des mesures périodiques (contrôle de stabilité) des ponts de Beaucaire, Cumières, Nantes, Remoulins, Bobigny, Neuilly, la Concorde et du pont de la Pyle (Jura).

Implantation et contrôle de stabilité du barrage de Sainte-Cécile-d'Andorge (Gard), travaux prévus en octobre 1966.

Exécution de travaux de nivellement de rivières sur le tronçon de la rivière l'Aisne situé entre Vouziers et le département de l'Aisne.

Implantation et contrôle de points pour un banc d'essai au laboratoire central des Ponts et Chaussées à Paris.

*Pour la S. N. C. F. :*

Contrôles périodiques de stabilité de 6 barrages dans les Pyrénées et le Massif Central.

*Pour la R. A. T. P. :*

Opérations de triangulation et de nivellement pour l'implantation de la ligne express régionale Est-Ouest, sections Nanterre—Défense et Nation—Vincennes.

*Pour la Société d'études de l'aérotrain :*

Contrôles en planimétrie et en nivellement de la voie de l'aérotrain à Gometz-la-Ville.

1/2.000 :

Ponts et chaussées : services ordinaires (autoroutes et déviations diverses, avec ou sans semis de points) : 10.319 ha ;

Services maritimes : 250 km.

1/5.000 :

Ponts et chaussées : services ordinaires (aérodrome Toulouse-Blagnac) : 683 ha ;

Service « Navigation » (Jonage) : 3.100 ha.

1/20.000 planimétrique :

Secrétariat d'Etat au logement — Groupements d'urbanisme : 54.927 ha.

2° COMMISSARIAT A L'ÉNERGIE ATOMIQUE. — ORGANISMES RATTACHÉS  
FACULTÉ DES SCIENCES D'ORSAY. — DIVERS

*Pour la Société Indaton :*

Implantations dans la centrale nucléaire EL 4 à Brennilis (Finistère).

*Pour le Groupement atomique Alsacienne Atlantique :*

Implantations et contrôles dans les piles Célestin à Marcoule (Gard).

*Pour la faculté des sciences d'Orsay :*

Implantations, contrôle et réglage des différentes parties de l'accélérateur linéaire.

*Pour l'E. D. F. :*

Opérations de nivellement dans la centrale nucléaire EDF 4 à Saint-Laurent-des-Eaux.

### 3° MINISTÈRE DES ARMÉES

*Pour la D. R. M. E. :*

Observations astronomiques pour la détermination du géoïde dans le Centre-Ouest et le Sud-Ouest de la France (30 points environ).

*Pour l'atelier de constructions de Puteaux :*

Déterminations géodésiques :

*Pour la direction technique des constructions navales :*

Travaux de rattachement géodésique d'antennes Doppler.

*Pour le C. E. V. :*

Déterminations d'azimut au laboratoire d'équipement aéronautique à Brétigny-sur-Orge (Seine-et-Oise).

### 4° MINISTÈRE DES FINANCES

*Pour le compte du service du cadastre :*

30 chantiers dans la région parisienne représentant 600 points de nivellement de détail.

### 5° DÉPARTEMENTS ET SERVICES DIVERS

*Pour le service d'agriculture d'Ille-et-Vilaine :*

Exécution des profils en long du Nanson, de la Plume de l'Aff et du Combs, soit 180 km.

*Pour la direction départementale de l'agriculture du Lot :*

120 km de nivellement de détail dans la région de Cahors.

*Pour le département d'Ille-et-Vilaine :*

Exécution des profils en long des rivières : Le Linon, Le Landal, Le Guyoult et Le Frémur, soit 110 km.

*Pour la direction départementale de l'agriculture des Côtes-du-Nord :*

Exécution des profils en long des rivières Le Gouët et Le Léguer, soit 91 km.

*Pour la mission technique de l'eau Rhin et Meuse :*

Exécution des profils en long de la Fensh et du Chiers, au total : 63 km.

*Pour le département des Ardennes :*

Travaux de rivières sur le tronçon de l'Aisne compris entre le département de la Marne et Vouziers.

*Pour le service hydrologique centralisateur de Lille :*

Exécution des profils en long des rivières de l'Elnon, Pont-du-Niol, Poquin, Noirot et Vieille-Rivière, soit 38 km.

*Pour l'institution interdépartementale Nord-Pas-de-Calais :*

Exécution des travaux sur la Canche, la Tringue-des-Epinettes et la Grande-Tringue.

1/2.000 :

Ville de Biarritz (Côte des Basques) : 80 ha.

1/5.000 :

Préfet de la région de Provence (canal de la Durance) : 12.348 ha.

Compagnie d'aménagement des coteaux de Gascogne : 4.570 ha.

1/5.000 planimétrique :

District de Paris : 58.402 ha.

1/10.000 :

Société d'aménagement de la station de La Plagne (Savoie) : 562 ha.

S. A. F. E. R. Gironde-Dordogne : commune de Bazas : 3.100 ha.

**B. — Hors de la France métropolitaine.**

Les travaux exécutés par l'Institut Géographique National, hors de la France métropolitaine, sont financés soit par les départements ministériels français ayant des responsabilités dans les territoires et départements d'outre-mer, soit par les Etats étrangers demandant l'intervention de l'I. G. N., soit par des organismes internationaux, soit par des sociétés diverses.

Les programmes concernant d'une part les départements et territoires d'outre-mer, d'autre part l'Afrique noire d'expression française, Madagascar et d'autres pays étrangers ont compris :

*1° Départements et territoires d'outre-mer.*

*Prises de vues :* Réunion.

*Géodésie :* Réunion.

*Restitution :* Guyane, Réunion.

*Rédaction :* Nouvelles-Hébrides (1/100.000) ; Nouvelle-Calédonie (1/200.000).

*Nivellement :* Polynésie (Tahiti).

*Travaux spéciaux :* pour le C. N. E. S., mise en place de la station interférométrique Diane en Guyane.

*2° Etats africains et malgache.*

*Prises de vues :* Cameroun, Côte-d'Ivoire, Congo, Gabon, Dahomey, Niger, Sénégal, Togo, Tchad et Madagascar.

*Préparation aéroportée :* Congo, Gabon, Mauritanie, Madagascar, Niger.

*Équipement astronomique :* Mali, Gabon.

*Nivellement de précision :* Mali, Niger, Cameroun occidental, Madagascar.

*Géodésie :* Madagascar.

*Séréopréparation :* Niger, Togo, Cameroun.

*Aérotriangulation :* Niger, Congo, Gabon, Côte-d'Ivoire, Dahomey, Tchad, Madagascar.

*Restitution :* Côte-d'Ivoire, Niger, Togo, Sénégal, Congo, Gabon, Cameroun, R. C. A., Tchad, Madagascar.

*Complètement :* Madagascar.

*Rédaction et édition à des échelles diverses de :*

- 12 feuilles de la République centrafricaine.
- 14 feuilles du Tchad.
- 17 feuilles du Gabon.
- 4 feuilles du Cameroun.
- 2 feuilles du Congo.
- 23 feuilles de la Côte-d'Ivoire.
- 12 feuilles du Niger.
- 9 feuilles du Sénégal.
- 7 feuilles de la Mauritanie.
- 4 feuilles du Mali.
- 1 feuille de la Haute-Volta.
- 35 feuilles de Madagascar.

*Etablissement de mosaïques et fournitures d'agrandissements photographiques pour le compte de la Côte-d'Ivoire.*

En outre, ont été effectués :

a) Pour le compte des Gouvernements locaux :

*Au Dahomey* : une étude de géographie humaine et agraire (Sonader).

*Au Tchad* : une stéréopréparation en vue du levé planimétrique à grande échelle de plusieurs centres urbains, avec levé des courbes de niveau dans la partie périphérique de ces centres, sur mosaïque photographique.

b) Pour des Sociétés d'étude et d'aménagements :

*B. N. E. T. D.* : stéréopréparation et précomplètement en vue d'un levé au 1/20.000 d'Abidjan et de ses environs.

*Société des pétroles d'Afrique équatoriale* : établissement d'une antenne géodésique de 100 kilomètres le long du fleuve Rembo N'Konni au Gabon.

*Electro-consult* : prises de vues aériennes — stéréopréparation — chutes de Nachtigal (Cameroun).

*C. N. R. S.* : vols pour étude de l'ionosphère dans la région de Ouagadougou (Haute-Volta).

3° *Etats d'Afrique du Nord.*

Le financement de tous les travaux exécutés au Maroc, en Algérie et en Tunisie est à la charge des Gouvernements de ces Etats.

a) *Algérie* :

Dans la ligne de la convention passée entre l'Algérie et la France, décidant que l'I. G. N. reste chargé de l'équipement cartographique de l'Algérie dans la limite des crédits que cet Etat entend y consacrer, les travaux suivants ont été exécutés :

*Prise de vues* : 6.825 kilomètres carrés (entre 10.000 et 40.000°) ;

*Nivellement de précision* : 231 kilomètres ;

*Stéréopréparation et restitution 1/25.000* : 19,5 feuilles ;

*Complètement 1/25.000* : 14 feuilles ;

*Préparation et restitution 1/10.000* : zone comprenant la ville d'Alger et ses environs immédiats ;

*Détermination d'un point astronomique* :

Edition : 30 feuilles 1/25.000 ;

3 feuilles 1/200.000 (région Nord, type 60) ;

16,5 feuilles 1/200.000 (Sahara).

3 feuilles 1/500.000 (Sahara).

En plus a été assurée l'impression de cartes géologiques au 1/50.000.

b) *Maroc* :

Les travaux ont été exécutés en fonction des besoins du gouvernement chérifien et après conclusion d'une convention entre le service topographique chérifien de l'I. G. N. :

*Prises de vues* : sur 14.000 kilomètres carrés (11 feuilles 1/100.000) ;  
*Géodésie de premier ordre* : équipement de 30 points ; observations de 36 points ; six côtés mesurés au telluromètre ; détermination 1 point de Laplace ;

<i>Préparation</i> .....	11	feuilles au 1/100.000 ;
<i>Stéréopréparation</i> .....	7,5	feuilles au 1/50.000 ;
<i>Complètement</i> .....	8	feuilles au 1/50.000 ;
	8	feuilles au 1/100.000 ;
<i>Restitution</i> .....	9	feuilles au 1/50.000 ;
<i>Rédaction et édition</i> ..	11	feuilles au 1/50.000 ;
	2	feuilles au 1/1.000.000 Maroc ;
	4	feuilles au 1/1.000.000 O. A. C. I.
	2	feuilles au 1/50.000 (cartes hydrogéologiques).
	1	feuille au 1/100.000 (cartes hydrogéologiques).

c) *Tunisie* :

Les travaux pour l'établissement du cadastre tunisien exécutés en 1966 comportent l'aérotriangulation d'un bloc de 40.000 hectares et la restitution planimétrique au 1/2.000 de 8.000 hectares environ. Cette opération se poursuit.

4° *Autres Etats étrangers.*

*Prises de vues* : des missions aériennes de prospection aéromagnétiques ont eu lieu en Iran.

D'autres, concernant des essais scientifiques ont eu lieu en Afrique du Sud et dans les pays scandinaves.

Une prise de vues aériennes a été effectuée au-dessus du Spitzberg pour le compte de la Norvège ;

Pour l'Arabie Séoudite, une prise de vues aériennes couvrant 24.477 kilomètres carrés a été exécutée.

*Travaux géodésiques.* — Pour le compte du C. N. E. E. :

Des travaux d'astronomie et de triangulation ont été effectués à la station IRIS au Liban.

Un étalonnage de la station interférométrique de Prétoria a été exécuté.

*Travaux photogrammétriques.* — Egypte : restitution au 1/5.000, dans les ateliers de Paris, la montagne de Thèbes (Vallée des Rois : 490 ha).

*Edition* : pour le Liban, achèvement de l'édition des 63 feuilles au 1/20.000 ayant fait l'objet d'une convention.

5° *Assistance technique.*

A toutes les activités déployées dans les différents Etats et énumérées ci-dessus, l'I. G. N. a continué d'ajouter son aide coopérative pour :

- la mise à la disposition des Etats intéressés d'experts et de conseillers techniques. Soixante fonctionnaires de l'I. G. N. sont actuellement détachés hors de France comme experts ;
- le détachement dans différents pays de techniciens en vue de concourir, comme professeurs de topographie, à la formation de géomètres et de topographes. Actuellement douze fonctionnaires de l'I. G. N. sont détachés à ce titre ;
- l'admission à l'Ecole nationale des Sciences géographiques d'élèves et de stagiaires étrangers : leur nombre, en 1966, s'est élevé à quatre-vingt-deux.



## ANNEXE IV

---

### REVISION DE CLASSEMENT INDICIAIRE DES ADJOINTS TECHNIQUES DE L'I. G. N.

En 1966, deux des corps techniques de l'Institut géographique national auront bénéficié des mesures de revision de leur classement hiérarchique indiciaire :

- celui des adjoints techniques dont le statut particulier qui le transforme en corps des géomètres de l'Institut géographique national sera soumis à l'examen du Conseil d'Etat au cours du mois de juillet. Ce texte définit pour le nouveau corps les modalités d'une carrière de durée sensiblement égale à l'ancienne, mais comportant deux niveaux supérieurs de grade aux échelons terminaux desquels sont attachés des indices de rémunération respectivement en augmentation de 30 points et de 60 points d'indice net sur ceux de l'échelon terminal de l'ancienne carrière. Ce statut est, *mutatis mutandis*, celui des géomètres (actifs) du service du Cadastre ;
- celui des ingénieurs des travaux géographiques de l'Etat dont le classement hiérarchique indiciaire de la carrière normale est aligné sur celui des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, ce qui correspond à une augmentation de 25 points d'indice net de l'indice terminal de la carrière normale. Toutefois la revalorisation des indices du divisionnariat de ce corps est maintenue inchangée.

La mise en application de ces dispositions reste subordonnée à la parution du statut particulier de ce corps, dont la mise au point se poursuit activement entre les services intéressés.

---

## ANNEXE V

### AMELIORATION DE LA SITUATION DES OUVRIERS DES PARCS ET ATELIERS DES PONTS ET CHAUSSEES

#### 1° Salaires.

La dernière augmentation des salaires des ouvriers permanents des parcs et ateliers a eu lieu le 1<sup>er</sup> avril 1965.

Poursuivant l'effort déjà accompli l'an passé à leur égard l'administration a décidé de faire bénéficier les salaires de base de cette catégorie de personnel de deux revalorisations de 2 p. 100 pour valoir respectivement du 1<sup>er</sup> avril et du 1<sup>er</sup> octobre 1966 à l'instar de ce qui a été fait en faveur de l'ensemble des agents de la fonction publique. Une amélioration de la prime d'ancienneté, ayant pour effet d'augmenter la moyenne de 2 p. 100, doit par ailleurs intervenir à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1966.

Le crédit supplémentaire de 2.700.000 F prévu au budget de 1967 correspond :

- pour 1.700.000 F à l'incidence en 1967 des augmentations de salaire intervenues au titre de 1966 ;
- à raison de 1.000.000 F à une provision en vue des mesures salariales susceptibles d'intervenir au cours de l'année 1967, et qui pourront comprendre, le cas échéant, dans le cadre de la masse salariale globale afférente à cette année, une révision de l'échelonnement de carrière par une augmentation de la prime d'ancienneté.

#### 2° Création de postes supplémentaires de titulaires.

A différentes occasions l'attention de l'administration a été appelée sur l'intérêt qu'il y aurait à procéder à de nouvelles affiliations au régime des pensions des ouvriers de l'Etat par le biais d'une augmentation des effectifs budgétaires des ouvriers permanents rendue nécessaire par l'accroissement d'activité des parcs et ateliers qui exécutent des travaux tant pour l'Etat que pour les départements.

En effet, l'étude des effectifs d'ouvriers montre qu'après une période de lente progression, une augmentation sensible du nombre de ces ouvriers s'est manifestée au cours des dernières années : c'est ainsi qu'actuellement le total des ouvriers employés par les parcs et ateliers avoisine 10.000 unités dont 3.960 seulement sont affiliés.

On constate que malgré cette progression, les effectifs budgétaires ont peu varié au cours des dix années écoulées, ce qui se traduit par un déséquilibre entre le nombre des auxiliaires et celui des permanents affiliés.

Une étude approfondie du problème a abouti à la conclusion que l'effectif des ouvriers permanents devrait être porté à 7.650, soit une augmentation de 3.690 unités.

Le fait que les parcs consacrent une part importante de leur activité au service des collectivités locales conduit naturellement à envisager une répartition proportionnelle entre les départements et l'Etat de la charge afférente aux rémunérations de ces personnels.

A cet effet, la majorité des conseils généraux sont disposés à voter des crédits pour le versement à l'Etat de fonds de concours, ce qui permettrait l'affiliation d'importants effectifs d'ouvriers auxiliaires depuis longtemps confirmés dans leur emploi. Il serait bien entendu laissé aux conseils généraux le soin de fixer le montant de la contribution pour chaque département.

Dans ces conditions, il est envisagé la mise en œuvre, dès l'année 1967, de la procédure des fonds de concours sous réserve toutefois que la contribution des départements soit, dans une phase initiale et à titre expérimental, limitée à une première tranche de création de 400 emplois d'ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées.

---

## ANNEXE VI

---

### REFORME DES PERSONNELS DES PORTS MARITIMES ET DES VOIES NAVIGABLES

Basée sur des considérations analogues à celles qui avaient dicté la réforme des personnels des services des ponts et chaussées, une réforme des personnels des ports maritimes et des voies navigables a été engagée pour répondre à l'évolution des conditions de travail et au caractère de plus en plus technique des connaissances mises en œuvre par les agents.

Dans le cadre de la mise en œuvre de cette réforme, il est procédé à un alignement de la carrière des fonctionnaires de catégorie C de ces personnels sur celle de leurs homologues, sur le plan hiérarchique, employés dans les ponts et chaussées au titre des routes ou des bases aériennes. Ainsi seront regroupés et placés sous un statut unique des conducteurs des T. P. E. d'une part, et les agents des travaux publics de l'Etat d'autre part ; les intéressés seront rangés, au sein de ces deux corps respectifs, en deux grades : celui des conducteurs principaux et celui des conducteurs en ce qui concerne les premiers, et celui des agents brevetés et celui des agents de travaux en ce qui concerne les seconds.

L'étalement de cette réforme a été prévu sur deux ans et le pourcentage des emplois de conducteur principal et d'agent breveté au titre de la tranche 1966 (1<sup>re</sup> étape) a été fixé respectivement à 10 % et 7,5 %, une seconde et dernière tranche devant être réalisée au titre de l'année 1967 (2<sup>e</sup> étape).

Il est donc proposé quelques créations d'emplois à l'effet de porter les grades considérés à 20 % et 19 % des corps respectifs, pourcentages qui ont été retenus dès 1960 pour les fonctionnaires homologues de la spécialité « routes et bases aériennes ».

---

## ANNEXE VII

### REPARTITION EN 1966 ET 1967 DE LA SUBVENTION AUX SIX PORTS AUTONOMES

Le montant exact des remboursements à faire par l'Etat au titre du chapitre 44-31 à chacun des ports autonomes ne pourra être déterminé qu'après examen des documents justificatifs qui accompagnent les états de prévisions de recettes et de dépenses pour 1967. Ces états seront prochainement soumis par les Conseils d'Administration des ports autonomes à l'approbation des autorités de tutelle.

On peut toutefois fournir en première approximation une répartition indicative en pourcentage :

Dunkerque .....	17 %.
Le Havre.....	18 %.
Rouen .....	23 %.
Nantes-Saint-Nazaire .....	13 %.
Bordeaux .....	18 %.
Marseille .....	11 %.

Cette répartition se trouvera éventuellement modifiée au vu des états prévisionnels.

La situation est plus complexe pour 1966, année de transition. Les hypothèses qui avaient été retenues pour la préparation du budget 1966 ne se sont pas toutes réalisées. En particulier l'entrée en vigueur du nouveau régime d'autonomie n'a pas eu lieu le 1<sup>er</sup> janvier 1966 mais le 1<sup>er</sup> avril pour Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire et Marseille, et le 1<sup>er</sup> juin pour Le Havre et Bordeaux. D'autre part, la consistance des services annexes (services gérés par du personnel du port autonome agissant pour le compte de l'Etat) ne sera pas exactement celle prévue lors de la préparation du budget 1966. Ces modifications nécessitent des transferts du chapitre 44-31 aux différents chapitres du titre III concernant les dépenses de personnel, de fonctionnement et d'entretien. Le travail comptable qui permet de déterminer le montant de ces transferts doit être très prochainement achevé et ce n'est qu'à son issue que la répartition des subsides entre les six ports autonomes sera définitivement arrêtée.

Sans attendre l'achèvement de ces travaux de régularisation, une répartition prévisionnelle a été effectuée. Elle a conduit aux chiffres suivants :

Dunkerque .....	8 millions de francs.
Le Havre .....	7,5 millions de francs.
Rouen .....	12,4 millions de francs.
Nantes .....	5,2 millions de francs.
Bordeaux .....	9,9 millions de francs.
Marseille .....	4,5 millions de francs.

Ces dotations pourront subir de légers ajustements, compte tenu du montant exact des transferts à opérer.