

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1968.

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 1969, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 12

Equipement et Logement.

EQUIPEMENT

Rapporteur spécial : M. Charles SURAN.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 341 et annexes, 359 (tomes I à III et annexe 15),
360 (tome VIII) et in-8° 42.

Sénat : 39 (1968-1969).

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

Mesdames, Messieurs,

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

Pour 1969, la situation est la même, et votre Commission des Finances a décidé, comme pour l'an passé, de partager l'examen du budget de l'Équipement entre deux rapporteurs. Notre collègue M. Bousch vous présentera, pour sa part, les crédits de ce budget relatifs au logement proprement dit, le présent rapport étant consacré aux dotations concernant l'infrastructure des voies de communication, ainsi qu'à ceux relatifs aux services généraux, pour lesquels il n'est pas possible d'effectuer une ventilation précise entre la part revenant au logement et celle revenant à l'équipement des infrastructures.

Ce rapport traitera donc, en premier lieu, des crédits intéressant les services généraux du Ministère, puis examinera les différentes questions relatives aux services autres que le logement, dont le Ministère de l'Équipement a la charge à savoir : les voies navigables, les ports maritimes, la signalisation maritime, la défense contre les eaux, l'Institut géographique national et, enfin, les routes.

I. — LES SERVICES GENERAUX DU MINISTERE

A. — Les dépenses ordinaires.

Signalons que les diverses augmentations de crédits prévues dans le cadre des services votés traduisent, pour l'essentiel, l'incidence en année pleine des mesures soit générales, soit catégorielles — ces dernières sont particulièrement nombreuses — intéressant les fonctionnaires, ainsi que le relèvement des différentes prestations sociales.

En ce qui concerne les mesures nouvelles, nous étudierons successivement celles concernant l'Administration centrale et celles relatives aux services extérieurs.

1° *L'Administration centrale.*

Les principales mesures prévues portent sur :

- la création d'un Secrétariat d'Etat au sein du Ministère ;
- le développement des actions du Ministère dans le domaine de l'information et de la statistique ;
- l'incidence de l'augmentation des salaires de certaines catégories d'agents de l'Etat qui, pour des raisons diverses, n'ont pas été inscrites dans le cadre des mesures acquises.

2° *Les services extérieurs.*

Les différentes mesures nouvelles portent principalement sur les points suivants :

- réorganisation de la Région parisienne. Afin de poursuivre la mise en place des services de l'équipement dans les nouveaux

départements de la Région parisienne, il est proposé de créer 100 emplois nouveaux, se répartissant comme suit :

- 10 ingénieurs des T.P.E. divisionnaires ;
- 5 chefs de section principaux ;
- 5 chefs de section ;
- 25 assistants techniques ;
- 1 ingénieur en chef de la construction ;
- 2 chefs de service administratifs ;
- 2 chefs adjoints de service administratif ;
- 1 attaché administratif de classe exceptionnelle ;
- 3 attachés administratifs de 1^{re} classe ;
- 6 attachés administratifs de 2^e classe ;
- 5 chefs de section principaux ;
- 5 chefs de section ;
- 6 secrétaires administratifs de classe exceptionnelle ;
- 24 secrétaires administratifs.

—
100

— augmentation des salaires des ouvriers permanents des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées ;

— incidence de différents textes ayant, soit relevé certaines indemnités, soit apporté certaines améliorations dites « catégorielles » à des agents des services extérieurs du Ministère de l'Équipement ;

— majoration des crédits de recherche du Laboratoire central des Ponts et Chaussées ;

— développement des enseignements de l'École nationale des Ponts et Chaussées ;

— ajustement de certains crédits pour faire face à l'évolution constatée des besoins ;

— enfin, réforme d'ensemble des services extérieurs dans le cadre de la création du Ministère de l'Équipement et du Logement.

Rappelons que depuis 1960 avait été entreprise au sein de l'ancien département des Travaux publics une profonde réforme des services des Ponts et Chaussées. Une première étape de cette réforme avait été réalisée de 1960 à 1965. En 1968, une suite a été

donnée à cette réforme par un renforcement des effectifs, d'une part, des ingénieurs divisionnaires des T. P. E. en vue de remplacer les ingénieurs des Ponts et Chaussées à la tête des arrondissements d'infrastructure, d'autre part des catégories B et C pour accroître l'encadrement des subdivisions.

La fusion en un seul département ministériel des services des Travaux publics et de la Construction a conduit à repenser complètement l'organisation des services, les tâches imparties au nouveau ministère ne pouvant être considérées comme l'addition pure et simple de celles qui incombaient aux deux anciennes administrations. La première étape a été la fusion des services extérieurs des Ponts et Chaussées et de la Construction, réalisée par la mise en place des directions départementales de l'Équipement et des services régionaux de l'Équipement. Cette opération a permis de se rendre compte des moyens globaux disponibles et des structures les plus souhaitables à réaliser.

A partir de cette situation, il est proposé de mettre en place une administration nouvelle répondant aux objectifs que le Gouvernement s'est fixés dans le domaine de l'aménagement des équipements collectifs du pays et du logement. Cette création entraîne une révision des missions et des méthodes, et l'adaptation correspondante des structures et des moyens.

La première tranche de cette réforme porte sur la transformation de 875 emplois se ventilant comme suit :

Section Travaux publics :

- création de 20 emplois d'ingénieurs divisionnaires des T. P. E. ;
- création de 40 emplois de chefs de section et de chefs de section principaux des T. P. E. ;
- création de 60 emplois de techniciens de premier niveau de grade ;
- création de 30 emplois de conducteurs principaux des T. P. E. ;
- création de 450 emplois d'agents de travaux chefs d'équipe ;
- suppression de 30 emplois d'ingénieurs des T. P. E. ;
- suppression de 130 emplois de secrétaires techniques des T. P. E. ;
- suppression de 100 emplois de conducteurs des T. P. E. ;
- suppression de 80 emplois d'agents de travaux spécialisés ;
- suppression de 530 emplois d'agents de travaux.

Section Construction :

- création de 6 emplois de chefs de service administratifs ou de chefs adjoints de service administratifs ;
- création de 29 emplois d'attachés ;
- création de 40 emplois de chefs de section administratifs ou de chefs de section principaux administratifs ;
- création de 130 emplois de secrétaires administratifs ;
- création de 5 emplois d'ingénieurs reviseurs principaux ;
- création de 65 emplois de contrôleurs techniques construction et de vérificateurs techniques ;
- suppression de 5 emplois d'ingénieurs reviseurs.

*
* * *

B. — Les dépenses en capital.

Trois chapitres des dépenses en capital du budget de l'Équipement et du Logement doivent être rattachés aux Services généraux de ce Ministère. Ce sont :

1° *Les études générales concernant l'infrastructure des transports (chap. 53-10).*

Ce chapitre est doté de 3.350.000 F en autorisations de programme et de 3 millions de francs en crédits de paiement, dont 2 millions de francs au titre des opérations nouvelles.

Ces dotations sont destinées aux opérations ci-après :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	En francs.	
Routes et autoroutes. — Etudes générales, recherche scientifique et technique	600.000	300.000
Voies de navigation intérieure. — Etudes générales	800.000	560.000
Ports de commerce. — Etudes générales.	500.000	350.000
Etablissements de signalisation maritime. — Etudes générales.....	1.000.000	490.000
Recherche scientifique et technique....	450.000	300.000
Total	3.350.000	2.000.000

2° *L'équipement immobilier des services de l'Équipement et du Logement* (chap. 57-91).

Sont prévus en autorisations de programme 33 millions de francs et 40 millions de francs en crédits de paiement.

Ces dotations sont destinées à faire face aux opérations suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	En francs.	
Équipement des directions départementales	22.000.000	
Installation des services techniques centraux à Palaiseau.....	1.000.000	1.450.000
École unique des techniciens à Montpellier	3.500.000	
Colonies de vacances.....	1.500.000	
Laboratoires régionaux des ponts et chaussées	2.000.000	2.000.000
Recherche scientifique et technique....	3.000.000	

3° *Les subventions d'équipement pour travaux divers* (chap. 63-90).

Ce chapitre rassemble un certain nombre de subventions ayant des objets très divers. Trois d'entre elles sont à rattacher aux services généraux du Ministère :

— les subventions de recherche accordées à l'Union interprofessionnelle du bâtiment et des travaux publics (3,5 millions en autorisations de programme, pas de crédit de paiement) ;

— la subvention à l'Union de l'automobile et du cycle (300.000 F en autorisations de programme et en crédits de paiement) ;

— la subvention à l'Institut de recherches des transports (un million en autorisations de programme et 800.000 F en crédits de paiement).

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

II. — LES VOIES NAVIGABLES

1° Le trafic.

De 1967 à 1968 le trafic des voies navigables françaises est resté très stable comme permet de le constater le tableau ci-après :

ANNEE	EN TONNES	EN TONNES-KILOMETRE
1967	97.645.037	12.964.623.136
1968 (prévisions).....	99.000.000	12.900.000.000

Pour l'année 1969 les prévisions conduisent à une augmentation de 1,5 % du nombre de tonnes-kilomètre.

2° L'exploitation réglementée des voies navigables.

Rappelons que les dotations relatives à l'exploitation réglementée des voies navigables se trouvent, à l'heure actuelle, réparties entre le budget des transports terrestres et celui de l'Équipement. En ce qui concerne ce dernier budget (chapitre 45-31) les crédits prévus pour 1969 s'élèvent à 14.995.000 F, en augmentation de 3.850.000 F sur ceux de l'année précédente. Ces crédits se décomposent comme suit :

	1968	1969	DIFFERENCE
		En francs.	
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée.....	9.665.000	11.565.000	+ 1.900.000
Exploitation de la traction sur diverses voies.....	5.700.000	7.800.000	+ 2.100.000
	15.365.000	19.365.000	+ 4.000.000
<i>A déduire :</i>			
Produits des taxes de visa et recettes diverses.....	4.220.000	4.370.000	+ 150.000
Total des crédits.....	11.145.000	14.995.000	+ 3.850.000

3° Les dépenses d'entretien.

Les crédits d'entretien des voies navigables prévus pour 1969 s'élèvent à 83.076.480 F, en augmentation de 5.214.480 F par rapport à l'année précédente, soit une majoration de 6 %.

Il est douteux qu'une telle augmentation de la dotation soit suffisante pour permettre un entretien satisfaisant de nos voies de navigation intérieure. Depuis de nombreuses années votre Commission des Finances a souligné, lors de chaque discussion budgétaire, l'état de vétusté dans lequel se trouve une part importante de notre réseau navigable qui, faute de crédits, se détériore chaque année un peu plus.

L'augmentation de 10 % des dotations constatée en 1968 avait donné l'espoir d'un changement de politique en ce domaine et avait permis de penser que nous connaîtrions enfin une restauration progressive du réseau navigable français ; malheureusement, pour 1969, on constate un ralentissement de l'effort entrepris. Les crédits nouveaux prévus seront seulement suffisants, et encore, pour faire face à l'augmentation des prix et des salaires, et le volume de travaux sera approximativement le même qu'en 1968, alors que pour rattraper le retard accumulé depuis des années le volume des réparations devrait, durant plusieurs exercices, aller en croissant, avant d'aboutir à un régime de croisière vraiment satisfaisant.

La navigation intérieure française risque donc de connaître au cours des prochaines années de nouvelles difficultés dues au mauvais entretien du réseau, au moment même où, dans le cadre du Marché commun, elle se trouvera confrontée avec une batellerie étrangère disposant, elle, de voies navigables en parfait état.

4° L'équipement.

Les autorisations de programme concernant l'équipement des voies navigables s'élèvent, pour 1969, à 266 millions de francs sans changement par rapport à 1968.

Le détail des opérations qui doivent être engagées en 1969 est le suivant :

<i>Bassin du Nord :</i>	(En francs.)
Poursuite de la liaison à grand gabarit Dunkerque-Denain (aménagement de la région de Denain : poursuite de l'antenne Bauvin-Lille)	51.100.000
Aménagement sur la liaison entre le bassin du Nord et le bassin de la Seine	6.570.000
 <i>Bassin de la Seine :</i>	
Mise au mouillage de 4 mètres de la Seine en aval de Paris (2 ^e tranche à l'aval d'Argenteuil, engagement de la section en aval du barrage de Poses). Aménagement du canal de Tancarville (poursuite)	} 20.000.000
Aménagement des ouvrages en aval de Paris (barrages et écluses)	
Mise au mouillage de 3,20 mètres de la Seine entre Melun et Montereau (poursuite) Reconstruction d'ouvrages (barrages) sur les voies en amont de Paris	} 12.400.000
 <i>Bassin de la Moselle :</i>	
Poursuite de l'aménagement de la Moselle canalisée entre Metz et Toul ; amont de la section Toul-Neuves-Maisons Aménagement du canal de la Marne-au-Rhin dans la section Toul-Foug (études, opérations préliminaires)	} 43.600.000

Bassin du Rhin :

Aménagement du canal du Rhône au Rhin (restaurations, acquisitions de terrains entre Mulhouse et Bourogne, études complémentaires et opérations préliminaires pour la section Mulhouse-Altkirch de la voie à grand gabarit)..... 5.300.000

Bassin du Rhône et de la Saône :

Participation aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône (poursuite de l'aménagement du Rhône).....	}	33.100.000
Poursuite de l'aménagement de la Saône (écluse d'Ecuelles ; suppression des ouvrages de l'île Barbe, restaurations, études de la voie à grand gabarit)...		

Divers :

Opérations de restauration, modernisation et équipement sur les rivières canalisées et les canaux.	44.930.000
<i>Réévaluations d'opérations en cours.....</i>	46.000.000
<i>Participation à la reconstruction des ponts.</i>	3.000.000

(1) 266.000.000

Les crédits de paiement prévus s'élèvent à 240 millions de francs contre 310 millions ouverts au budget de 1968.

On constate donc un ralentissement du financement des investissements réalisés en matière de navigation intérieure et ceci rejoint les observations que nous avons présentées en ce qui concerne les crédits d'entretien.

(1) Non compris les fonds de concours.

III. — LES PORTS MARITIMES

1° Le trafic.

Le trafic de l'ensemble des ports maritimes français avait de 1965 à 1966 connu un certain accroissement imputable, pour l'essentiel, aux hydrocarbures. Pour 1967 les résultats ont été voisins de ceux de l'année précédente, et on peut estimer d'après les résultats du premier semestre qu'il en sera de même pour l'ensemble de l'année 1968.

Trafic des marchandises (entrées et sorties réunies) en 1967 et 1968 (1^{er} semestre).

	ANNEE 1967			PREMIER SEMESTRE 1968		
	Hydro-carbures.	Autres marchandises.	Total.	Hydro-carbures.	Autres marchandises.	Total.
	(En tonnes.)					
<i>Entrées et sorties réunies.</i>						
Dunkerque	7.495.128	9.024.803	16.519.931	3.729.487	4.514.660	8.244.147
Le Havre.....	31.106.540	5.087.261	36.193.801	17.161.061	2.758.146	19.919.207
Rouen	4.386.064	6.842.874	11.228.938	2.096.090	3.299.335	5.395.425
Nantes - Saint-Nazaire..	9.380.772	1.795.666	11.176.438	4.324.377	895.543	5.219.920
Bordeaux	4.673.547	2.656.154	7.329.701	2.112.569	1.198.848	3.311.417
Marseille	53.876.216	7.363.446	61.239.662	24.477.347	3.464.654	27.942.001
Autres ports.....	7.148.834	14.990.108	22.138.942	3.630.774	7.631.044	11.261.818
Total	118.067.101	47.760.312	165.827.413	57.531.705	23.762.230	81.293.935

2° Les dépenses de fonctionnement.

a) *Les ports autonomes.*

Pour 1969, la subvention proposée pour les ports autonomes est de 79.583.744 F, en augmentation de 5.090.020 F sur celle de l'exercice précédent.

Cette majoration est justifiée par la nécessité de faire face à l'accroissement des dépenses prises en charge par l'Etat, c'est-à-dire le remboursement des annuités d'emprunts des ports autonomes et l'entretien des ouvrages de base dont le coût, notamment pour les dépenses de personnel, est en hausse sensible.

b) *Les autres ports.*

Pour les autres ports, les crédits d'entretien demandés pour 1969 s'élèvent à 27.438.520 F, en augmentation de 2.223.000 F, soit 8 % sur ceux de 1968. Cette majoration des crédits est destinée notamment à la poursuite des travaux de réparation des dégâts causés aux ouvrages de protection par les tempêtes de l'automne 1967.

3° Les dépenses d'équipement.

a) *Les ports de commerce.*

Les autorisations de programme prévues pour 1969 s'élèvent à 244,3 millions de francs, en augmentation de 17,8 millions de francs, soit environ 7,8 % sur celles de 1968. Les crédits de paiement demandés sont de 235 millions de francs, soit une majoration de 32 millions de francs. On constate donc depuis plusieurs années un certain effort dans le domaine de la modernisation de notre équipement portuaire, effort qui apparaît indispensable si nous voulons rattraper les retards que nous avons accumulés dans le passé et permettre à nos ports de lutter à armes égales avec nos concurrents du Marché commun.

A ces dotations viendront s'ajouter les participations des ports autonomes et des fonds de concours.

Le tableau ci-après donne la décomposition des opérations nouvelles prévues pour 1969 (en autorisations de programme).

Dunkerque :

Construction d'une nouvelle écluse (3^e tranche). 21.000.000 F

Le Havre :

Approfondissement du bassin de marée et de ses accès (2^e tranche)..... 49.000.000

Construction d'une écluse maritime (2^e tranche) 55.500.000

Rouen :

Amélioration des accès (4^e tranche)..... 12.000.000

Transformation du bassin de Quevilly (4^e tranche) 10.500.000

Nantes-Saint-Nazaire :

Chenal de Nantes : suppression de fonds mobiles	}	7.000.000
Donges : construction du poste VI.....		

Bordeaux :

Amélioration du chenal d'accès à Ambès et Bordeaux 4.500.000

Marseille :

Construction du môle Léon-Gourret (2^e tranche) 4.000.000

FOS : approfondissement du chenal et bassin pétrolier 10.500.000

FOS : murs de quai entre les darses 1 et 2... 4.000.000

FOS : 3^e tranche, 2^e étape 5.500.000

Autres opérations concernant les ports autonomes (restauration, modernisation) et les autres ports (restauration, modernisation et équipement). 31.400.000

Réévaluations 29.400.000

Total 244.300.000 F

b) *Les ports de pêche.*

Les dépenses d'équipement des ports de pêche sont imputées sur le chapitre 53-36. Ajoutons que malgré l'intitulé du chapitre Equipement des ports de pêche et de plaisance les seules autorisations de programme qui y figurent concernent la pêche.

Ces autorisations de programme sont de 24,3 millions de francs, soit près de 50 % de plus qu'en 1968. Les crédits de paiement s'élèvent, au total, à 16 millions de francs, également en très nette augmentation sur l'année 1968 (+6,5 millions).

Les opérations à engager en 1969 sont les suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Boulogne-sur-Mer. — Transformation du bassin Loubet en bassin à flot et allongement du quai (2 ^e tranche et achèvement)	18.880.000	} 7.290.000
Autres ports.....	4.710.000	
Réévaluations	710.000	

c) *Les ports de plaisance.*

Cette année, un seul chapitre du Ministère de l'Equipement contient des crédits relatifs aux ports de plaisance : le chapitre 63-90.

L'article 4 de ce chapitre comporte une dotation de 4 millions de francs en autorisations de programme et de 720.000 F en crédits de paiement au titre des travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports. Il s'agit de crédits de subventions.

A ces crédits viennent s'ajouter des crédits du F. I. A. T.

IV. — LA SIGNALISATION MARITIME

Les crédits afférents aux dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime s'élèvent, pour 1969, à 16.927.300 F, en augmentation de 3.400.000 F sur les crédits ouverts au précédent budget.

Cette majoration, *a priori* très importante, est, en fait, plus apparente que réelle. En effet, à concurrence de 2.100.000 F, elle est le résultat du transfert de crédits destinés à des réparations et précédemment inscrits dans les dépenses en capital.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, et contrairement à ce qui existe en matière de dépenses de fonctionnement, des crédits distincts sont ouverts pour la métropole et pour les établissements d'Outre-Mer.

Pour la métropole (chap. 53-38), les autorisations de programme prévues pour 1969, sont de 13,4 millions de francs contre 15,5 au précédent budget. Les crédits de paiement étant fixés à 13,9 millions de francs sont en augmentation de 900.000 F.

Les opérations nouvelles prévues sont les suivantes (en autorisations de programme) :

	EN FRANCS
Opérations annuelles de réparation des dégâts causés par la mer et les intempéries.....	2.000.000
Restauration et renouvellement du matériel :	
a) Sur le littoral.....	1.000.000
b) Au service technique des phares et balises.....	3.400.000
Restauration et amélioration des moyens de service :	
a) Sur le littoral.....	750.000
b) Au service technique des phares et balises.....	1.000.000
Adaptation à l'évaluation du trafic des feux et des phares d'atterrissage et de jalonnement.....	750.000
Adaptation à l'évaluation du trafic du balisage flottant.....	1.000.000
Développement et modernisation des dispositifs d'aides radio-électriques dans les estuaires de la Seine, de la Loire et de la Gironde et à Marseille-Fos.....	1.000.000
Amélioration des logements des agents des phares.....	1.000.000
Opérations diverses.....	1.500.000
Total	13.400.000

En ce qui concerne les Territoires d'Outre-Mer, les autorisations de programme s'élèvent à 5,9 millions de francs contre 5,7 millions de francs au budget précédent. Quant aux crédits de paiement prévus, ils sont de 6 millions de francs, en augmentation de 300.000 F sur 1968.

Les autorisations de programme prévues pour 1969 correspondent aux opérations suivantes :

	EN FRANCS
Opérations annuelles de réparation des dégâts causés par la mer et les intempéries.....	800.000
Restauration et renouvellement du matériel.....	300.000
Restauration et amélioration des moyens de service.....	900.000
Adaptation à l'évolution du trafic des feux et des phares d'atterrissage et de jalonnement.....	800.000
Restauration et renouvellement du matériel au service technique.....	2.000.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage flottant.....	600.000
Opérations diverses.....	500.000
Total	5.900.000

V. — LA DEFENSE CONTRE LES EAUX

Deux chapitres du budget de l'Equipement 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 9,2 millions de francs, soit sensiblement au même niveau qu'en 1968.

Elles concernent diverses opérations :

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

Les crédits de paiement sont de 10 millions de francs, au titre des opérations en cours, en augmentation de 2.500.000 F par rapport à 1968.

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 26,3 millions de francs destinées à subventionner différents travaux de défense contre les eaux.

La répartition de ces autorisations de programme est la suivante :

- travaux de défense contre les eaux et d'équipement des ports fluviaux : 19 millions de francs ;
- subventions pour la construction des barrages « Seine » et « Marne » : 1.300.000 F ;
- travaux de défense contre la mer : 6 millions de francs.

VI. — L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

Les crédits prévus pour l'Institut géographique national s'élèvent à 45.459.308 F au titre de la subvention de fonctionnement, en augmentation de 3.424.829 F par rapport à l'année précédente. Cette majoration de la dotation a principalement pour objet de tenir compte des hausses de rémunération (1).

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, une autorisation de programme de 2.850.000 F est prévue ainsi que des crédits de paiement s'élevant au total à 3.600.000 F, dont 2.175.000 F pour les opérations en cours (chap. 57-50).

*
* *

Depuis le 1^{er} janvier 1967, date de sa transformation en établissement public à caractère administratif, l'Institut géographique national a eu à résoudre un certain nombre de problèmes liés à ce changement de statut, tels que le transfert au patrimoine de l'établissement des biens meubles dont il disposait, l'affectation en dotation des immeubles qu'il occupe, la définition de son statut fiscal, etc...

Les ressources dont dispose l'Institut géographique national pour l'exécution de sa mission et des travaux qui lui sont confiés ont pour origine :

— d'une part les crédits que lui verse l'Etat (chap. 36-50 pour les crédits de fonctionnement et chap. 57-50 et 67-50 pour les dépenses en capital) et aussi les subventions de certains Etats étrangers (Madagascar, Cameroun), en application d'accords passés avec la France ;

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

(1) On trouvera, ci-après, en annexe (Annexe I), une note concernant l'activité de l'Institut géographique national.

Dans leur ensemble, et depuis plusieurs années, ces ressources ne sont pas suffisantes pour permettre à l'Institut géographique de poursuivre l'équipement cartographique du pays dans des délais satisfaisants. L'examen des multiples demandes de travaux présentées chaque année par les différents services et organismes intéressés met en évidence le retard accumulé dans l'équipement cartographique national et la lenteur de ses progrès. Les comparaisons que l'on peut faire, à ce sujet, avec les pays voisins d'Europe sont à notre désavantage. Il serait donc très souhaitable que la subvention de l'Etat qui représente environ 50 % des ressources dont dispose l'Institut géographique national soit relevée, notamment en ce qui concerne les dépenses en capital. En effet, le vieillissement de l'équipement dont dispose l'Institut géographique national pose, dès maintenant, un problème dont la solution ne devrait pas être différée. Il serait également désirable qu'intervienne l'inscription de l'Institut géographique national au VI^e Plan d'équipement, tant en ce qui concerne l'extension de ses moyens de fonctionnement et d'équipement (parc aérien notamment) que la modernisation de ses techniques par un important effort de recherche.

Il convient enfin de signaler que les événements de mai-juin ont, en fait, interrompu la production de l'établissement pendant plusieurs semaines. Les charges nouvelles qui résultent des augmentations substantielles de salaire, qui ont été accordées notamment au personnel non fonctionnaire, s'ajoutent aux conséquences financières de cette interruption d'activité. En outre, l'autonomie de l'établissement a accru sérieusement l'importance des charges auxquelles il doit faire face, notamment sur le plan fiscal, sans que ces charges nouvelles aient été compensées par une augmentation corrélative de la subvention du budget général.

Il est donc à craindre que l'équilibre financier du budget 1968 de l'établissement ne puisse être assuré que par un prélèvement relativement important sur le fonds de roulement. Il risque d'en être de même en 1969

*
* *

Indépendamment du problème financier qui se pose à l'heure actuelle à l'Institut géographique national une question d'organisation générale doit également être évoquée. Il s'agit du transfert éventuel de l'établissement en province, transfert qui a fait l'objet, en février 1967, d'une décision de la part du Comité de décentralisation. Ce transfert serait effectué progressivement vers la région bordelaise.

Les problèmes techniques soulevés par la réalisation éventuelle de ce transfert sont, à l'heure actuelle, étudiés par une société spécialisée.

Cette première étude devra être suivie d'un examen plus approfondi comportant une analyse détaillée des nombreux et délicats problèmes que pose le transfert d'un établissement occupant plus de 2.000 personnes, nécessitant des installations fonctionnelles coûteuses et qui a vocation pour entreprendre des travaux de sa compétence, non seulement en France, mais aussi dans les Départements et Territoires d'Outre-Mer ainsi que dans de nombreux pays étrangers. Il est donc nécessaire que dans ce domaine ne soit prise aucune décision hâtive.

VII. — LES ROUTES

Avant d'aborder l'examen des crédits proprement consacrés aux routes, signalons deux dotations qui intéressent la circulation routière et qui concernent respectivement les permis de conduire et la prévention routière.

1° Les permis de conduire.

Il est proposé de majorer de 2.609.873 francs la subvention versée à l'organisme chargé de faire passer les examens du permis de conduire.

2° La prévention routière.

Le chapitre 36-23 « Subvention à un organisme chargé de la prévention des accidents de la route » concerne la subvention versée à l'« Organisme national de sécurité routière » (O. N. S. E. R.) qui a été créé le 3 février 1961 sous forme d'association de la loi de 1901.

Cette subvention reste pratiquement sans changement.

3° Les routes et la circulation routière.

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

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

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 la voirie de l'ancien 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 548.219.000 F, en diminution de 1.611.000 F par rapport aux crédits votés au budget de 1968. Cette diminution est du reste destinée à gager les dépenses résultant de la création d'un service continu d'intervention sur les grands itinéraires. En pratique, les dotations restent donc, en valeur, inchangées d'une année à l'autre, mais, compte tenu de la hausse des prix, le volume des travaux d'entretien, qui pourra être engagé en 1969, se trouvera inférieur à celui de l'exercice 1968.

Etant donné le développement continu de la circulation automobile, une telle politique ne peut qu'appeler les plus expresses réserves.

L'accroissement constant de la circulation routière entraîne fatalement une forte dégradation du réseau routier. Dans bien des cas, l'entretien n'est plus en rapport avec le niveau de la circulation, et est la cause d'accidents.

Un effort supplémentaire important sera nécessaire dans les années à venir si l'on veut maintenir au réseau existant, indépendamment des extensions et constructions nouvelles, la qualité qu'il devrait avoir.

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

Le crédit ouvert pour 1968, soit 3.211.000 F, est porté à 5.492.359 F. Cette importante augmentation est la conséquence pour la plus grande part de l'incidence de la nouvelle organisation administrative dans la Région parisienne.

La disparition du département de la Seine a entraîné la prise en charge totale par l'Etat du personnel ouvrier de l'ex-voirie départementale. Il est donc nécessaire de prévoir une dotation supplémentaire pour faire face aux rémunérations des agents départementaux mis à la disposition des directions départementales de l'équipement par la Préfecture de Paris.

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

Il est proposé de majorer de 224.300 F et de porter ainsi à 6.248.200 F la subvention versée par l'Etat à la ville de Paris, en application de la convention du 22 août 1960, à titre de contribution aux dépenses entraînées pour la ville par l'entretien des tronçons de voies urbaines ayant le caractère de routes nationales.

Rappelons que, suivant cette convention, le montant de la contribution de l'Etat a été fixé d'après le coût moyen annuel d'entretien des chaussées parisiennes évalué *en 1960* à 2 F le mètre superficiel. La surface de chaussée à l'entretien de laquelle l'Etat participe est de 2.183.000 mètres carrés. Une formule de revision de prix, pour tenir compte des variations éventuelles depuis 1960, a été inscrite dans la convention. La formule utilisée comporte trois termes représentant les salaires, le prix du gas-oil et celui de l'acier, paramètres couramment adoptés dans les marchés de travaux. C'est par application de cette formule de revision que le crédit se trouve majoré en 1969.

B. — LES DÉPENSES EN CAPITAL ET LE FONDS ROUTIER

Les dotations relatives aux investissements routiers sont multiples et de natures très diverses (crédits budgétaires, emprunts, ressources affectées). Elles sont, par ailleurs, réparties entre plusieurs fascicules budgétaires (Equipement et logement, Charges communes, Intérieur, Comptes spéciaux du Trésor).

Le tableau ci-après donne, pour 1968 et 1969, une récapitulation des différentes dotations prévues tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement. (Pour 1968, il a été tenu compte des crédits ouverts par la loi de finances rectificative).

DESIGNATION	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1968	1969	1968	1969
	(En millions de francs.)			
<i>Autoroutes de liaison :</i>				
Fonds routier.....	291	28,5	450	398,4
Equipement (chap. 53-26).....	152	161,5	152	161,5
Emprunt	387	360	376	465
<i>Réseau national en rase campagne :</i>				
Fonds routier.....	480	590	544	541,1
<i>Ponts du réseau national :</i>				
Fonds routier.....	20	10	20	12,0
Ponts provisoires (chap. 53-20).....	11	11	11	10,0
<i>Voirie en milieu urbain :</i>				
Fonds routier.....	910	1.062	291	614
Emprunts (autoroutes).....	29	»	29	»
Equipement (chap. 53-11).....	25	25	14	20
Equipement (chap. 55-42).....	20	33	6	18
<i>Réseaux locaux :</i>				
Départemental (Fonds routier).....	50	60,5	50	55
Milieu urbain (Fonds routier).....	144	150	123	138
Communal (Fonds routier).....	68	70	65	68
Ponts sur voirie locale (Fonds routier)	17	17	12	17
Subvention pour la voirie départementale et communale (Intérieur chap. 63-50 en partie).....	50	57	80	50
Equipement de base des grands ensembles (charges communes chap. 65-00).....	68	74,2	90	50
Totaux	2.722	2.709,7	2.313	2.618
Frais de fonctionnement du Fonds routier	»	»	12,5	13,5
Totaux généraux.....	2.722	2.709,7	2.325,5	2.631,5

Nous nous bornerons dans le cadre du présent rapport à examiner les dotations routières concernant le plus directement le Ministère de l'Équipement, à savoir, d'une part les crédits inscrits au budget de ce Ministère, et d'autre part les emprunts et dotations du Fonds spécial d'investissement routier intéressant la voirie nationale.

Ce dernier organisme étant un compte spécial du Trésor, son examen ressort plus spécialement du rapport de notre collègue, M. Descours Desacres. Par ailleurs, M. Raybaud, rapporteur du budget de l'Intérieur, a reçu la charge d'étudier plus spécialement les tranches locales.

a) *Les crédits du budget de l'Équipement.*

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

1° *Le chapitre 53-11* « Opérations routières relatives aux grands ensembles ». La dotation de ce chapitre est, pour 1969, de 25 millions de francs en autorisations de programme, sans changement par rapport à l'année précédente et de 20 millions de francs en crédits de paiement, en augmentation de 6 millions de francs en 1968.

2° *Le chapitre 53-20*, qui concerne 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 et 10 millions de francs. Ces dotations sont du même ordre que celles ouvertes l'année dernière (11 millions en autorisations de programme et 10.949.000 francs en crédits de paiement).

3° *Le chapitre 53-26* « Participation aux dépenses du Fonds spécial d'investissement routier (autoroutes) ». A ce titre, sont prévus des autorisations de programme et des crédits de paiement d'un montant de 161,5 millions de francs, en augmentation de 9,5 millions de francs sur ceux de l'année dernière.

4° *Le chapitre 55-42* « Opérations concertées pour la création de villes nouvelles ». A ce titre sont prévus 33 millions de francs

en autorisations de programme et 18 millions de francs en crédits de paiement.

En 1968, ce chapitre avait été doté de 20 millions de francs en autorisations de programme et de 6 millions de francs en crédits de paiement.

b) *Le Fonds routier.*

En 1969, 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 26 de la présente loi de finances, de la taxe intérieure sur les carburants. Ce prélèvement doit, en effet, passer de 16,40 % à 17 %.

Au total, le Fonds routier disposera, en 1969, de ressources s'élevant à 1.857 millions de francs, en augmentation de 289,5 millions de francs sur celles de l'année dernière.

La décomposition des dotations du Fonds prévues pour 1969, comparées à celles de l'exercice précédent, est la suivante :

TRANCHES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	1968	1969	Différence.	1968	1969	Différence.
	(En millions de francs.)					
Nationale	1.718	1.707,5	— 10,5	1.317	1.582	+ 265
Départementale	50	60,5	+ 10,5	50	55	+ 5
Urbaine	144	150	+ 6	123	138	+ 15
Communale	68	70	+ 2	65	68	+ 3
Total	1.980	1.988	+ 8	1.555	1.843	+ 288

Le tableau ci-après indique la décomposition des crédits prévue pour 1969 au titre de la tranche nationale du Fonds routier et les compare avec ceux ouverts en 1968.

	1968		1969	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En millions de francs.)			
<i>Ancienne nomenclature.</i>				
(Opérations antérieures à 1968.)				
Réseau national (autorisations de programme antérieures à 1968)...	»	399,1	»	166,1
Autoroutes (autorisations de programme antérieures à 1968).....	»	415,9	»	271,9
<i>Nouvelle nomenclature.</i>				
(Opérations postérieures à 1967.)				
Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre :				
— routes nationales.....	20	20	10	12
— voirie locale.....	17	12	17	17
Autoroutes de liaison.....	291	28	28,5	126,5
Réseau national en rase campagne..	480	198	590	375
Voirie en milieu urbain.....	910	304	1.062	614
	1.718	1.317	1.707,5	1.582,5

On remarque que les autorisations de programme relatives aux autoroutes de liaison subissent en 1969 une réduction considérable au profit du réseau national en rase campagne et de la voirie en milieu urbain. Sans doute, cette réduction n'affectera pas la cadence des mises en service au cours de l'année prochaine, compte tenu des crédits de paiement prévus, en revanche si, en 1970 les autorisations de programme étaient maintenues à un pareil niveau, un ralentissement important de la construction des autoroutes de liaison ne manquerait pas de se produire.

c) *Emprunts.*

En vue d'assurer un finacement complémentaire pour les autoroutes, est prévu, en 1969, le lancement d'emprunts d'un montant total de 465 millions de francs. Quant aux autorisations de programme, elles s'élèvent à 360 millions de francs. Rappelons que le service financier des emprunts doit être assuré par le produit des péages.

La majeure partie des crédits d'emprunts sera fournie par la Caisse nationale des autoroutes. Toutefois, est également prévu un concours financier de la Banque européenne d'investissement pour la réalisation des autoroutes de la frontière : Metz—Freyming et Combles—Valenciennes.

*
* *

Les réalisations.

En matière d'autoroutes, les opérations en cours ou qui doivent être engagées en 1969 sont les suivantes (1) :

- A 6 Athie—Pouilly-en-Auxois—Chalon—Mâcon—Villefranche.
- A 7 Bompas—Salon.
- A 13 Louviers—Criquebeuf-les-Essarts.
- A 32 Metz—Freyming.
- A 35 Habsheim—Bartenheim.
- A 53 Roquebrune—Menton.
- A 47 Givors—Rive-de-Gier.
- A 63 Contournement de Saint-Jean-de-Luz.
- A 25 Nieppe—Méteren.
- A 9 Béziers—Narbonne.
- A 2 Cambrai—Hordain.
Saultain—frontière belge.
- A 11 Ablis—Chartres (travaux préparatoires).

(1) On trouvera ci-après (annexe II) la liste des autoroutes en service à la fin de 1968.

Quant aux mises en service prévues pour 1969, elles sont indiquées dans le tableau ci-dessous :

S E C T I O N S		L O N G U E U R S
		(En kilomètres.)
A 6	Athie—Pouilly	57
	Déviation de Mâcon	14
	Mâcon—Villefranche	28
A 7	Bompas—Senas	22
	Pénétrante Nord de Marseille.....	2
A 10	Déviation de Tours.....	1
A 31	Maxeville—Champigneulles	2
	Frouard—Belleville	10
A 32	Freyming—Merlebach	2
	Stiring-Wendel—frontière	2
A 35	Habsheim—Bartenheim	14
A 47	Firminy—Saint-Etienne—Terrenoire	7
A 52	Sortie Ouest de Toulon.....	1
A 53	Roquebrune—Menton	10
A 54	Tombadou—La Bigue	2
		174

En ce qui concerne la voirie nationale en rase campagne, un grand nombre d'opérations est prévu. Il est à noter toutefois qu'un effort particulier doit être entrepris dans certaines régions (Limousin, Auvergne et Bretagne) en vue de concourir par une amélioration des infrastructures routières à un développement de la relance économique.

AUDITION DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

Equipement.

Votre Commission des Finances a procédé le 6 novembre à l'audition de M. Albin Chalandon, Ministre de l'Equipement et du Logement.

Celui-ci a indiqué que du point de vue routier la situation risquait de s'aggraver. En effet, dans ce domaine, les opérations prévues au V^e Plan, compte tenu de l'augmentation du trafic, ne devaient pas entraîner une sensible amélioration, or le V^e Plan ne sera pas réalisé.

D'autre part, dans le projet de budget pour 1969 il a été nécessaire de sacrifier les autoroutes de liaison au profit des autoroutes en milieu urbain. Toutefois, en compensation, un effort important doit être fait sur le réseau national. En tout état de cause l'insuffisance des crédits va conduire à la remise en cause de certains choix. En outre, le Ministère de l'Equipement sera sans doute conduit à étudier pour le développement du réseau routier de nouvelles sources de financement, telles, par exemple, que la concession d'autoroutes à des sociétés privées.

En ce qui concerne les ports et les voies navigables, les perspectives du V^e Plan seront, à peu de choses près, réalisées. Pour les ports, la France, à l'heure actuelle, devance ses concurrents européens dans l'accueil des grands navires. Dès cette année, les navires de 200.000 tonnes pourront être reçus à Fos et en 1970 au Havre ; à la même date Dunkerque recevra des bâtiments de 150.000 tonnes. Il y a là pour l'avenir des perspectives de trafic très encourageantes.

Dans le domaine des voies navigables, la politique du Ministère de l'Equipement est principalement axée sur l'équipement des vallées les plus industrielles, tout en préparant le franchissement des seuils qui séparent ces vallées.

A la suite de l'exposé du Ministre, de nombreuses questions lui ont été posées par différents commissaires.

Notamment MM. Bousch, Kistler, Pellenc et Schmitt se sont préoccupés de la question de la réalisation des axes navigables Nord—Sud (Mer du Nord—Méditerranée) et Est—Ouest. Il est, en effet, nécessaire, en ce domaine, d'agir rapidement, car si l'on tarde trop les courants économiques vont s'établir en dehors de la voie d'eau. En réponse, M. Chalandon a indiqué que, bien qu'à son avis le facteur temps ne joue pas, en la matière, un rôle prépondérant, les travaux étaient néanmoins poursuivis et que l'on pouvait espérer l'achèvement de la liaison Mer du Nord—Méditerranée pour le début du VII^e Plan et celle de la liaison Est—Ouest un peu plus tard.

De son côté, votre rapporteur a attiré l'attention sur le retard pris en matière d'entretien des voies navigables ainsi que sur la diminution, par rapport à 1968, des crédits d'équipement prévus pour 1969 ; enfin, rien n'a été fait, jusqu'ici, en ce qui concerne les bassins de la Loire et de la Garonne. Le Ministre de l'Équipement et du Logement a souligné que les crédits des voies navigables avaient été gonflés dans le budget de 1968 pour rattraper un retard pris en ce domaine, mais que, le rattrapage étant réalisé, il y avait lieu de revenir à un régime de croisière. Par ailleurs, l'amélioration de la liaison Bordeaux—Toulouse doit commencer en 1969.

Les problèmes routiers ont été ensuite évoqués par MM. Coudé du Foresto, Héon, Kistler, de Montalembert, ainsi que par votre rapporteur. Le Ministre, répondant aux différentes interventions a tout d'abord précisé que si la pénurie des moyens financiers mis à la disposition de la Direction des routes devait continuer, il faudrait sans doute renoncer à construire certaines autoroutes de liaison et y substituer des routes à quatre voies. Le choix, du reste, dépend de l'importance du trafic, le débit maximum journalier des routes à quatre voies étant d'environ 12.000 véhicules. Pour les trafics plus importants la solution autoroutière est seule possible. Il a fait remarquer, par ailleurs, que les possibilités de débit des routes à quatre voies n'étaient pas très supérieures à celles des routes à trois voies, la différence des points de saturation étant d'environ 3.000 véhicules par jour ; en revanche, du point de vue des accidents, les routes à quatre voies sont plus sûres. Répondant aux préoccupations de plusieurs commissaires, il a souligné que le texte concernant les routes expresses, qui

doit prochainement voir le jour, s'appliquerait, non seulement à la voirie nationale, mais, le cas échéant, à certaines voies d'intérêt plus spécifiquement local. Il s'agit là d'une solution qui peut permettre de faire face, aux moindres frais, à certains problèmes actuels.

En tout état de cause, il convient de rappeler qu'un effort important a été fait au cours des dernières années dans le domaine des autoroutes. En effet, à la fin de 1968, il y aura en France 1.133 kilomètres d'autoroutes en service, et, au cours de l'année 1969, 174 autres kilomètres seront ouverts à la circulation.

Enfin, concernant la participation des communes aux travaux intéressant la voirie nationale, le Ministre rappelle que cette participation n'est réclamée que des communes d'au moins 20.000 habitants.

OBSERVATIONS GENERALES

Dans son ensemble, le présent budget comporte de sérieuses insuffisances en ce qui concerne l'entretien et surtout l'équipement de nos transports, notamment dans le domaine des routes et des voies navigables, pour lesquelles on constate un retard important par rapport aux prévisions du V^e Plan, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après :

SECTEUR	ENGAGEMENTS prévus au V ^e Plan (part de l'Etat).	ANNUITE Moyenne.	AUTORISATIONS DE PROGRAMMES inscrites.					POURCENTAGE d'exécution fin 1969.
			En 1966.	En 1967.	En 1968.	En 1969.	Total.	
(En millions de francs.)								
<i>Routes (tranche nationale du F.S.I.R.) :</i>								
Autoroutes de liaison (plus avances d'équilibre).....	3.900	780	701	718	(1) 1.020 (40)	500 (50)	2.939 (90)	75
Réseau de rase campagne..	3.580	716	240	345	480	590	1.655	46
Voirie en milieu urbain....	5.150	1.030	600	760	984	1.120	3.464	67
Ponts	100	20	20	20	20	10	70	70
Totaux	12.730	2.546	1.561	1.843	(1) 2.504	2.220	8.128	
Totaux y compris avances d'équilibre..	»	»	1.561	1.843	2.544	2.270	8.218	65
Ports maritimes.....	1.330	266	198,5	244	266	287,5	996	75
Voies navigables (et ports fluviaux subventionnés)..	1.575	315	203,4	245,4	267	266,8	984,6	63

(1) Y compris 230 millions pour le tronçon Pouilly-Chalon.

Or, la modernisation des infrastructures en matière de transports est un des facteurs de base du développement de notre économie. Les retards que nous prenons dans ce domaine ne peuvent donc avoir que des répercussions fâcheuses pour l'avenir. En effet, non seulement l'insuffisance de moyens de transports modernes est un frein à la croissance industrielle, mais également il est à craindre que, par suite de la déficience de nos infrastructures, des courants commerciaux ne se détournent de notre pays et ne s'installent définitivement chez nos concurrents les plus voisins.

Sans méconnaître les nécessités budgétaires qui, en 1969, ont contraint le Gouvernement à pratiquer dans certains secteurs une politique d'austérité, il peut néanmoins paraître regrettable qu'un effort plus important n'ait pu être fait en matière d'équipement des voies navigables et en matière routière, car il s'agit là de deux secteurs qui devraient être considérés comme hautement prioritaires.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de l'Équipement pour 1969.

ANNEXES

ANNEXE I

ACTIVITES DE L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL EN 1968 ET PERSPECTIVES POUR 1969

Malgré le ralentissement occasionné par les événements de mai, l'I.G.N. a poursuivi son œuvre d'équipement cartographique en France et à l'étranger, sur un rythme à peu près analogue à celui des dernières années.

A. — Travaux exécutés en France.

En France, conformément au programme forcément limité fixé par le Comité central des travaux géographiques en décembre 1967, les travaux suivants ont été réalisés ou sont actuellement en cours :

Géodésie. — Nivellement.

L'équipement géodésique a été étendu à 8.250 kilomètres carrés et 3.440 kilomètres carrés ont été entièrement refaits dans la région parisienne. Il reste à équiper 49.500 kilomètres carrés sur lesquels aucune topographie sérieuse de grande étendue ne peut être actuellement exécutée. Le retard dans ce domaine est important.

En nivellement de précision 4.400 kilomètres ont été observés dont 1.500 de premier ordre qui vont permettre ces prochaines années de reprendre le calcul d'ensemble de tout le réseau français.

En gravimétrie, 1.057 déterminations ont été effectuées et on a exploité les observations de neuf marégraphes et de huit médimarémètres.

De nombreux travaux spéciaux de géodésie, triangulation, nivellement de haute précision, et microgéodésie ont été exécutés pour le compte des ponts et chaussées, de la S.N.C.F., de la R.A.T.P., du Commissariat à l'Energie atomique, de la Faculté des Sciences de Paris, de la Direction des recherches militaires, du Centre d'essai en vol, du Cadastre, de l'E.D.F., du Centre national d'études spatiales, du C.N.R.S., de sociétés privées. D'importants travaux de géodésie spatiale ont également été exécutés en liaison avec le C.N.R.S. et le C.N.E.S.

Topographie.

L'équipement au sol de la couverture photographique au 1/40.000 a porté sur 18.150 kilomètres carrés. Il reste encore à équiper 79.000 kilomètres carrés. Le levé proprement dit porte sur 19.650 kilomètres carrés. Il restera alors à lever 131.500 kilomètres carrés ; le retard est considérable.

D'autre part, la vérification sur le terrain porte cette année sur 18.150 kilomètres carrés mais, faute de crédits, les travaux de réfection ont été limités à la feuille de Paris (8 feuilles au 1/25.000), et 30 feuilles seulement au 1/50.000 ont été mises à jour.

De nombreux travaux de levé, de contrôles d'ouvrages, etc., ont été effectués pour les administrations, des organisations publiques et des sociétés privées, à des échelles variant du 1/2.000 au 1/50.000. On doit citer plus particulièrement 215.000 hectares de levés au 1/5.000 pour la préfecture de la région parisienne, 37.800 hectares de levé photogrammétrique d'études, principalement pour les ponts et chaussées. D'importants travaux de photogrammétrie architecturale ont été exécutés pour le Ministère d'Etat chargé des Affaires culturelles, pour l'U. N. E. S. C. O., pour le C. N. R. S.

Cartographie.

L'I. G. N. a publié 231 feuilles au 1/25.000 dont 221 nouvelles, 94 feuilles au 1/50.000 dont 45 nouvelles et 37 feuilles aux échelles du 1/100.000, du 1/250.000 et du 1/500.000.

Au 1^{er} janvier 1969 il restera à publier 1.300 feuilles au 1/25.000 nouvelles (sur un total de 4.200) et 325 feuilles nouvelles au 1/50.000.

Couverture photographique de la France.

Le Service des activités aériennes a assuré la couverture de 109.500 kilomètres carrés dont 32.600 au 1/40.000, 19.550 kilomètres carrés au 1/25.000 et 33.600 kilomètres carrés au 1/15.000, 52.900 clichés panchro, 16.980 clichés infra-rouge et 1.520 clichés en couleurs ont été pris. Le centre de documentation de photographies aériennes a archivé pour la France, l'Outre-Mer et l'étranger, 74.900 clichés négatifs et 182.700 clichés positifs. Il a assuré le tirage de 409.600 épreuves, 3.500 contre-types, 26.500 agrandissements et 220 redressements. Il a également réalisé des travaux d'assemblage photographique (126.000 kilomètres carrés) et de mosaïques contrôlées (4.480 kilomètres carrés).

*
* *

B. — Travaux exécutés à l'étranger.

Les interventions de l'I. G. N. à l'étranger au cours de l'année 1968 ont été les suivantes :

— poursuite de l'établissement de la carte de base à l'échelle du 1/200.000 (1/100.000 à Madagascar) et exécution de travaux cartographiques divers dans les Etats francophones ci-après : Sénégal, Mali, Mauritanie, Côte-d'Ivoire, Togó, Dahomey, Niger, Cameroun, Tchad, République Centrafricaine, Congo-Brazzaville, Gabon, Madagascar. La plupart de ces travaux ont été financés par le F. A. C. au titre de la Coopération ;

— importants travaux de prises de vues aériennes, géodésie, nivellement, stéréopréparation, restitution, en Algérie et au Maroc, et de rédaction cartographique à différentes échelles (1/25.000 en Algérie, 1/50.000 et 1/100.000 au Maroc) ;

— cheminement géodésique en Afrique le long du 12^e parallèle, en collaboration avec l'Army Map Service. L'I. G. N. a exécuté en 1968 800 kilomètres de cheminement sur les territoires du Tchad, du Cameroun, du Niger, de la Haute-Volta, du Mali et du Sénégal ;

— détermination de 26 points astronomiques en Arabie Saoudite en vue de l'établissement d'un réseau géodésique ;

— étalonnage des stations de poursuites de satellites de Redu (Belgique), Kourou (Guyane), Pretoria (Afrique du Sud) ;

— prospection géophysique aéroportée en Espagne, au Maroc, en Lybie, en Somalie, en Angola, en Côte d'Ivoire, à Oman, en Arabie Saoudite ;

— prises de vues aériennes dans tous les Etats francophones d'Afrique et en Guyane, à la Guadeloupe, à la Martinique, au Libéria, à Koweït, en Arabie Saoudite ;

— rattachement au réseau géodésique européen de deux stations africaines par observations sur le satellite artificiel Pageos aux stations de Saint-Michel-l'Observatoire (France), San Fernando (Espagne), Dyonisos (Grèce), Fort-Lamy (Tchad), Dakar (Sénégal).

Pour l'année 1969 les prévisions d'interventions à l'étranger sont actuellement les suivantes :

— divers travaux cartographiques et prises de vues aériennes seront entrepris dans tous les Etats francophones d'Afrique au titre d'une nouvelle tranche annuelle du Fonds d'aide et de coopération, dont le montant pour 1969 est toutefois encore inconnu ;

— extension du cheminement géodésique du 12^e parallèle sur les territoires du Niger, de la Haute-Volta, du Mali et du Sénégal, où environ 1.200 kilomètres doivent être mesurés en 1969, toujours en liaison avec l'Army Map Service ;

— poursuite de l'établissement du réseau géodésique d'Arabie Saoudite par observations sur pots lumineux parachutés ;

— levés cartographiques en vue de l'aménagement de la plaine de la Moroudava à Madagascar, pour le compte de la F. A. O. ;

— achèvement du rattachement des stations de Dakar et Fort-Lamy au réseau géodésique européen par les méthodes de la géodésie spatiale (observations sur le satellite Pageos) ;

ANNEXE II

LONGUEUR DU RESEAU AUTOROUTIER A LA FIN DE 1968

(En kilomètres.)

A 1. — Paris—Lille	212
A 6. — Paris—Avallon	216
Villefranche—Anse—Limonest	24
A 7. — Lyon—Donzère—Bonpas	227
Vitrolles—Les Pennes-Mirabeau	10
Pénétrante Nord de Marseille.....	12
A 8. — Esterel—Côte d'Azur	50
A 9. — Montpellier—Nîmes	49
A 10. — Déviation de Tours.....	2
A 11. — Déviation de Chartres.....	13
A 12. — Rocquencourt—Trappes	8
A 13. — Paris—Chaufour—Vieux-Rouen (compris bretelle de Bonnières)....	97
Les Essarts—La Maison-Brûlée.....	3
A 15. — Déviation de Pontoise.....	6
A 25. — Ouest de Lille.....	15
Dunkerque—Bergues	12
A 31. — Nord de Metz.....	21
Champigneulles—Frouard	3
B 31. — Branche de Florange.....	6
A 33. — Contournement Sud de Nancy.....	27
A 35. — Sud de Strasbourg.....	8
B 35. — Branche d'Entzheim	5
A 36. — Déviation de Montbéliard.....	2
A 41. — Grenoble—Le Touvet (1 chaussée).....	25
B 42. — Tunnel de La Croix-Rousse, à Lyon.....	4
A 47. — Saint-Chamond—Rive-de-Gier	12
Est de Saint-Etienne—Firminy	2
A 48. — Grenoble—Veurey	12
B 48. — Rodeo Ouest et Sud de Grenoble.....	6
A 51. — Septèmes—Aix	6
A 52. — Est de Marseille.....	16
A 52. — Sortie Ouest de Toulon.....	1
B 52. — Aubagne—Toulon	4
C 52. — Sortie Est de Toulon.....	3
A 61. — Moux—Douzens	8
A 62. — Nord de Bordeaux.....	6

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 66.

Prorogation de la durée d'application de l'article 2 de la loi n° 62-898 du 4 août 1962 relatif aux travaux de construction des autoroutes et des oléoducs.

Texte. — La date du 31 décembre 1968 qui figure à l'article 2 de la loi n° 62-898 du 4 août 1962, est remplacée par celle du 31 décembre 1970.

Commentaires. — L'ordonnance du 23 octobre 1958 portant réforme des règles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique a, dans son article 58, prévu une procédure d'extrême urgence pour la réalisation de certains travaux intéressant la défense nationale.

L'article 2 de la loi du 4 août 1962 a étendu la possibilité d'utiliser cette procédure pour les travaux de construction des autoroutes et des oléoducs pour une période limitée au 31 décembre 1968.

Il est proposé de proroger ce régime jusqu'au 31 décembre 1970.

Votre Commission des Finances vous propose l'adoption du présent article.

Article 67.

Maximum de la taxe spéciale d'équipement de l'établissement public d'aménagement de la Basse-Seine.

Texte. — Le montant maximum prévu au paragraphe I, alinéa 1°, de l'article 27 de la loi n° 67-1114 du 21 décembre 1967 est fixé pour 1969 à 20 millions de francs.

Commentaires. — La loi de finances pour 1968 a prévu que l'établissement public d'aménagement de la Basse-Seine bénéficierait d'une taxe spéciale d'équipement dont le montant est arrêté par son conseil d'administration dans la limite d'un maximum fixé chaque année par la loi de finances.

Le présent article fixe le maximum autorisé en 1969, qui sera identique à celui de 1968.

Votre Commission des Finances vous en propose l'adoption.