

N° 16

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 1967.

## 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 1968, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

### EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 14

**Equipement et Logement.**

**EQUIPEMENT**

*Rapporteur spécial : M. Charles SURAN.*

---

(1) *Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, 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, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Marcel Fortier, André Fosset, Henri Henneguelle, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Marcel Martin, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, François Schleiter, Charles Suran, Louis Talamoni, Ludovic Tron, N...*

**Voir les numéros :**

**Assemblée Nationale (3<sup>e</sup> législ.) :** 426 et annexes, 455 (tomes I à III et annexe 15), 456 (tome VIII) et in-8° 65.

**Sénat :** 15 (1967-1968).

---

**Lois de finances. — Equipement et logement - Voies navigables - Ports maritimes - Routes.**

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	3
<b>I. — Les services généraux du Ministère</b> .....	5
<b>II. — Les voies navigables</b> .....	10
<b>III. — Les ports maritimes</b> .....	16
<b>IV. — La signalisation maritime</b> .....	25
<b>V. — La défense contre les eaux</b> .....	28
<b>VI. — L'Institut géographique national</b> .....	29
<b>VII. — Les routes</b> .....	31
<b>Audition du Ministre de l'Équipement et du Logement</b> .....	45
<b>Observations de la Commission des Finances</b> .....	49
<b>Annexes</b> .....	53
<b>Dispositions spéciales</b> .....	63
<b>Amendement présenté par la Commission</b> .....	64

---

Mesdames, Messieurs,

La contexture même du budget des Travaux publics, qui avait été profondément remaniée à la suite des changements intervenus, en 1966, dans la structure du Gouvernement, a été de nouveau modifiée, en 1967, comme conséquence de la nouvelle répartition des attributions ministérielles et de la création d'un Ministère des Transports indépendant du Ministère de l'Équipement.

Cette année, un seul fascicule regroupe l'ensemble des dotations relatives aux Travaux publics et au Logement. Le présent rapport est consacré, en principe, aux seuls crédits concernant les Travaux publics, c'est-à-dire à l'infrastructure des voies de communications terrestres. Notre collègue, M. Bousch, vous présentera, pour sa part, le rapport concernant les crédits proprement « Logement ». Toutefois, les chapitres relatifs aux dépenses de fonctionnement des services généraux de l'Équipement sont groupés dans des chapitres uniques, sans qu'il soit possible d'effectuer une ventilation précise entre ce qui concerne les Travaux publics et ce qui intéresse le logement.

Étant donné que, dans ces dépenses de fonctionnement, la part des Travaux publics est prépondérante, votre Commission des Finances a décidé d'en rattacher l'examen au présent rapport.

\*  
\* \*

Du fait des modifications intervenues dans la contexture des fascicules budgétaires concernant le Ministère de l'Équipement, toute comparaison globale des crédits d'une année à l'autre se révèle impossible. Nous nous bornerons donc à indiquer les différences, séparément, pour chacun des principaux chapitres, au cours de l'examen détaillé de ce budget.

\*  
\* \*

Le présent rapport traitera, en premier lieu, des crédits intéressant les services généraux du Ministère, puis examinera successivement les différentes questions relatives aux Travaux publics dont le Ministère de l'Équipement a la charge : 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 tout d'abord que dans le cadre des mesures acquises, sont transférés au budget de l'Équipement et du Logement différentes dotations, ainsi que les emplois correspondants, qui figuraient l'année dernière dans les fascicules budgétaires « Travaux Publics » et « Logement ». En sens inverse, certains crédits précédemment inscrits à la Section commune de l'Équipement sont transférés au budget des Transports. Il s'agit là d'un ensemble d'opérations d'ordre destinées à tenir compte des nouvelles structures gouvernementales et qui, sur le plan budgétaire, n'appellent pas d'observation particulière.

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

#### 1° *L'Administration centrale.*

Les mesures nouvelles portent pour l'essentiel sur les points suivants :

— la mise en place d'un ensemble électronique, ce qui entraîne la création de 9 emplois et un accroissement des crédits de matériel ;

— un renforcement des dotations affectées aux travaux statistiques. En effet, un développement des informations en matière de statistiques, tant en ce qui concerne le logement que les travaux publics, est apparu nécessaire pour permettre une meilleure définition et une application plus correcte de la politique du Ministère ;

— renforcement en personnel et en moyens des services des organes du Ministère chargés des études et recherches (notamment en ce qui concerne le Laboratoire central des Ponts et Chaussées).

## 2° Les services extérieurs.

Pour les services extérieurs, les principales mesures nouvelles proposées portent sur les points ci-après :

— la poursuite de la réforme des services des Ponts et Chaussées. Cette réforme, mise en œuvre à partir de 1960, et dont notre collègue Mlle Irma Rapuzzi a eu l'occasion, dans ses précédents rapports, de vous entretenir longuement, a pour objet de permettre aux services des Ponts et Chaussées de faire face avec plus d'efficacité aux missions sans cesse croissantes qui leur incombent (1) ;

— les conséquences de la réorganisation de la région parisienne. La loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 qui a substitué aux deux anciens départements de la Seine et de la Seine-et-Oise une nouvelle organisation administrative comprenant la ville de Paris et six départements entraîne pour le Ministère de l'Équipement une double conséquence : d'une part, il est nécessaire de mettre en place dans les départements créés de nouveaux services départementaux. (Cette mise en place commencée depuis 1966 doit être poursuivie en 1968), d'autre part, certains emplois précédemment pris en charge par le budget de la Préfecture de la Seine sont maintenant inscrits au budget de l'Équipement et du Logement ;

— un développement des moyens des services en vue d'accroître le programme des recherches en matière d'urbanisme.

— l'augmentation des moyens mis à la disposition de l'École nationale des Ponts et Chaussées, notamment par le recrutement de neuf nouveaux membres du corps enseignant ;

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

— l'augmentation des dotations pour heures supplémentaires et pour frais de déplacement des conducteurs et agents de travaux pour tenir compte d'une intervention accrue des services des Ponts et Chaussées, par suite de l'augmentation du trafic routier. Cette dernière mesure apparaît comme absolument nécessaire. En effet, depuis plusieurs années, l'insuffisance des crédits

---

(1) Une note faisant le point de cette réforme figure en annexe (Annexe I).

pour frais de déplacement des agents des Ponts et Chaussées était notoire et était la source de nombreuses difficultés particulièrement nuisibles au bon fonctionnement du service.

\*  
\* \*

Au total, les mesures nouvelles concernant les Services généraux du budget de l'Équipement et du Logement s'élèvent à 26,5 millions de francs.

### B. — Les dépenses en capital.

Quatre 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 les infrastructures des transports* (chap. 53-10).

Ce chapitre est doté de 5.600.000 F en autorisations de programme et de 4.600.000 F en crédits de paiement.

Ces dotations sont destinées aux opérations ci-après dont 4.080.000 F au titre des mesures nouvelles :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
Routes et autoroutes. — Etudes générales. — Recherche scientifique et technique .....	600.000	300.000
Voies de navigation intérieure. — Etudes générales .....	1.000.000	720.000
Ports de commerce. — Etudes générales. Etablissement de signalisation maritime.	2.600.000	2.110.000
— Etudes générales.....	900.000	450.000
Recherche scientifique et technique...	500.000	500.000
Totaux généraux .....	5.600.000	4.080.000

Les opérations prévues à ce chapitre portent :

— d'une part, sur certaines études menées par le Service d'études et de recherche de la circulation routière ;

— d'autre part, sur des questions techniques et des questions d'économétrie appliquée.

Parmi les premières, on peut citer l'hydrologie, les techniques modernes de franchissement des chutes, l'automatisation du fonctionnement des ouvrages, les problèmes posés par la réception des navires modernes. En particulier l'éventualité de la mise en service de navires pétroliers de 500.000 tdw conduit à entreprendre des études approfondies tant sur le comportement du navire dans les ports que sur les aménagements portuaires à prévoir.

Parmi les secondes, les travaux les plus importants concernent les corrélations qui existent entre les trafics et les indicateurs globaux de l'activité économique, les élasticités de la demande en fonction des politiques tarifaires, etc.

Les études financées sur le chapitre 53-10 ont un caractère général et ont pour but d'aider à la définition des programmes et à l'adaptation de l'infrastructure en fonction de l'évolution des techniques de transport.

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

Sont prévus en autorisations de programme 41 millions de francs et 20 millions de francs en crédits de paiement.

Ces dotations sont destinées à faire face aux opérations suivantes :

Installations des services techniques centraux à Palaiseau (1 <sup>re</sup> tranche).....	3.000.000 F.
Installation de l'ordinateur électronique.....	600.000
Transfert de l'École des ingénieurs des travaux publics de l'État.....	500.000
Centres de formation professionnelle.....	1.500.000
Installation du service régional de la région parisienne .....	6.000.000
Installation des directions départementales de l'équipement .....	14.400.000
Laboratoire central des ponts et chaussées...	7.000.000
Poursuite de l'installation du service d'études et de recherche de la circulation routière.....	1.000.000
Laboratoires régionaux des ponts et chaussées.	4.000.000
Recherche scientifique et technique.....	3.000.000
Total .....	<hr/> 41.000.000 F.

3° *L'équipement des Instituts de recherche (chap. 57-93).*

Ce chapitre nouveau comporte en autorisations de programme 1.130.000 F et en crédits de paiement 300.000 F.

Ces dotations sont destinées au financement des opérations immobilières, d'une part, de l'Institut de recherche et technologie et d'économie des transports, et, d'autre part, de l'Institut de recherches urbaines (1).

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

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

— les subventions de recherche accordées à l'Union inter-professionnelle du bâtiment et des Travaux publics (1 million en autorisations de programme et en crédits de paiement) ;

— la subvention à l'Union de l'automobile et du cycle (500.000 F en autorisations de programme et en crédits de paiement).

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

---

(1) Voir en annexe (annexe II) une note sur ces organismes.

## II. — LES VOIES NAVIGABLES

### 1° Le trafic.

De 1966 à 1967, le trafic des voies navigables françaises est resté à peu près stationnaire, comme en témoigne le tableau ci-après :

ANNEE	EN TONNES	EN TONNES-KILOMETRE
1966 .....	93.451.000	12.651.557.000
1967 .....	98.000.000	13.000.000.000

### 2° Exploitation réglementée des voies navigables.

Une partie des crédits, qui jusqu'ici figuraient au présent budget au titre de l'exploitation réglementée des voies navigables, sont en 1968 transférés au budget des Transports.

Seule rente inscrite au chapitre 45-31 une dotation de 11.145.000 F se décomposant comme suit :

	1967	1968	DIFFERENCE
		(En francs.)	
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée .....	9.225.000	9.665.000	+ 440.000
Exploitation de la traction sur diverses voies.....	5.700.000	5.700.000	»
A déduire :	14.925.000	15.365.000	+ 440.000
Produits des taxes de visa et recettes diverses.....	4.030.000	4.220.000	+ 190.000
Total des crédits....	10.895.000	11.145.000	+ 250.000

### 3° Les dépenses d'entretien.

Les crédits d'entretien des voies navigables prévus pour 1968 s'élèvent à 77.862.000 F, en augmentation de 7.362.000 F par rapport à l'année précédente, soit une majoration de 10 %.

Notons que c'est la première fois depuis de nombreuses années que les crédits d'entretien des voies navigables font l'objet d'une augmentation un peu substantielle. Jusqu'ici les majorations qui intervenaient compensaient, à peine, la hausse des prix.

Dans ses précédents rapports, votre Commission des Finances avait signalé l'état de vétusté d'une bonne partie de notre réseau navigable et les détériorations qu'il subissait du fait d'en entretien insuffisant par manque de crédits. Il avait été 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.

#### 4° L'équipement.

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

Le détail des opérations qui doivent être engagées en 1968 est le suivant :

<i>Aménagement de la Seine.....</i>	32.400.000 F.
Mise au mouillage de 3,20 mètres de la section Melun-Montereau de la haute Seine et mise au mouillage de 4 mètres de la basse Seine à l'aval de Gennevilliers (tranches partielles). Construction d'une nouvelle écluse à Suresnes.	
<i>Aménagement des voies du Nord.....</i>	57.000.000
Poursuite de l'aménagement de l'Escaut au-delà de Denain et engagement de la section Bauvin-Haubourdin de l'antenne Bauvin-Lille.	
<i>Aménagement de la Moselle.....</i>	43.450.000
Achèvement de la section Metz-Frouard et engagement d'une première tranche de la section Frouard-Toul.	
<i>Aménagement du Rhône et de la Saône.</i>	32.450.000
Participation aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône et aménagement de ponts dans la traversée de Lyon.	
<i>Opérations diverses et restauration...</i>	61.740.000
<i>Réévaluation d'opérations en cours....</i>	38.960.000
Total .....	266.000.000 F.

Les crédits de paiement prévus s'élèvent à 310 millions de francs contre 266 millions ouverts au budget de 1966.

On constate 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 24,5 millions de francs et les crédits de paiement de 44 millions de francs.

Signalons qu'à ces dotations s'ajouteront des fonds de concours d'un montant de 51,5 millions de francs, se décomposant comme suit, dans l'état actuel d'élaboration des programmes.

Aménagement de la Haute et de la Basse Seine.	20.300.000 F.
Aménagement des voies du Nord (25 % des travaux de modernisation pris en charge par le département du Nord).....	21.035.000
Aménagement de la Moselle (21,55 % des travaux d'aménagement de la Moselle au-delà de Frouard apportés par le département de Meurthe-et-Moselle et le département de la Moselle).....	9.310.000
Opérations diverses .....	850.000
	<hr/>
	51.495.000 F.

Rappelons qu'en 1967 les fonds de concours pour les travaux de voies navigables représentent 34.563.000 F de crédits d'engagement et portent sur :

— l'aménagement de la Seine : 23.880.000 F, apportés à raison de 14 millions de francs par l'O. N. N. (Loi Morice), et 7.660.000 F par le District de Paris ;

— l'aménagement des voies du Nord : 7.800.000 F apportés par le département du Nord (25 % des travaux de modernisation) ;

— opérations diverses : 2.877.000 F, dont 2.803.000 F apportés par l'O. N. N. pour l'achèvement du canal du Nord.

\*  
\* \*

Une des question qui, en matière d'équipement des voies navigables préoccupe, à juste titre, nombre de nos collègues est celle de la réalisation de la liaison mer du Nord - Méditerranée, grand axe navigable de la France de l'Est et du Sud-Est qui devrait être un facteur déterminant du développement du pays au cours des années à venir. Il nous a donc paru utile de faire le point de l'état d'avancement de ce projet.

Rappelons, tout d'abord, que la réalisation de la liaison mer du Nord-Méditerranée comporte l'aménagement du tronc commun Rhône-Saône, de Saint-Symphorien à la mer, et des deux branches

alsacienne et lorraine jusqu'à leur raccordement avec le Rhin et la Moselle, voies d'eau internationales, c'est à dire jusqu'à Niffer sur le Grand Canal d'Alsace et Thionville sur la Moselle.

Les aménagements déjà réalisés sont ceux situés dans les grandes vallées, en particulier :

— *la Moselle* a été aménagée par la France seule en amont de Thionville jusqu'à Metz au titre de l'accord franco-allemand de 1956, et de Metz à Frouard près de Nancy, au titre du IV<sup>e</sup> et du V<sup>e</sup> Plan. Les travaux de la section Metz-Frouard devraient être achevés à la fin de 1969, ceux de la section Frouard-Neuves-Maisons engagés d'ici à 1970.

— *le Rhône* est aménagé par la Compagnie Nationale du Rhône du triple point de vue de l'électricité, de la navigation et de l'agriculture. Le tiers central est entièrement équipé, la première chute du tiers amont (Pierre-Bénite) est en service. Les chutes d'Avignon, d'Orange, de Saint-Vallier, de Péage-de-Roussillon et de Vaugris seront engagées au cours des V<sup>e</sup> et VI<sup>e</sup> Plans de telle sorte que l'aménagement soit achevé en 1976.

Les travaux nécessaires pour assurer la liaison entre le Rhône et les installations portuaires de Marseille-Fos sont inscrits au V<sup>e</sup> Plan et seront en partie engagés en 1968.

— *la Saône* : les travaux du premier bief en amont de Lyon, celui de Couzon, sont en cours d'achèvement. Le V<sup>e</sup> Plan a prévu un aménagement partiel de la section Lyon-Chalon et un aménagement définitif à grand gabarit de la section Chalon-Saint-Symphorien, la section Lyon-Chalon présentant d'ores et déjà des caractéristiques voisines du grand gabarit définitif.

— *le canal du Rhône au Rhin* a été aménagé entre Niffer et Mulhouse au titre du IV<sup>e</sup> Plan. Les travaux doivent être achevés d'ici à la fin de l'année. L'aménagement de la section Mulhouse-Altkirch est prévu au V<sup>e</sup> Plan.

En 1968, les autorisations de programme qui seront affectées à la liaison mer du Nord-Méditerranée atteindront 93 millions de francs.

La récapitulation des crédits déjà engagés et qui est donnée dans le tableau ci-après porte sur le IV<sup>e</sup> Plan et le V<sup>e</sup> Plan.

**Crédits déjà engagés sur l'axe mer du Nord-Méditerranée.**

	IV <sup>e</sup> PLAN		V <sup>e</sup> PLAN		OBSERVATIONS
	Prévisions.	Affectations.	Prévisions.	Affectations au cours des trois premières années.	
<i>Moselle.</i>					
(En millions de francs.)					
Section Thionville-Coblence .....	Pour mémoire.	Pour mémoire.	»	»	Financement par la Société internationale de la Moselle. Budget des charges communes. Achevé.
Section Thionville-Metz .....	71	71	»	»	
Section Metz-Frouard .....	85	16	75	75	
Section Frouard—Neuves-Maisons....	»	»	191	40	
<i>Rhin.</i>					
Aménagement E. D. F.....	Pour mémoire.	Pour mémoire.	Pour mémoire.	Pour mémoire.	
Amélioration des ouvrages de régularisation .....	»	»	3	1	
<i>Rhône.</i>					
Pierre-Bénite .....	44	46	29	27	
Travaux C. N. R. V <sup>e</sup> Plan.....	»	»	100	60	
Desserte de Marseille et de ses annexes .....	»	»	43	12	
<i>Saône.</i>					
Lyon-Chalon .....	62	15	23	25	
Chalon-Saint-Symphorien .....	»	»	77	»	
<i>Canal du Rhône au Rhin.</i>					
Niffer-Mulhouse .....	8	10	5	5	
Mulhouse-Altkirch .....	»	»	85	»	
	270	158	631	245	

### 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 des six premiers mois conduisent à penser que le trafic sera stationnaire.

Le tableau ci-après retrace cette évolution.

**Trafic des marchandises (entrées et sorties réunies).**

(En milliers de tonnes.)

	HYDROCARBURES			MARCHANDISES DIVERSES			TOTAL		
	1965	1966	1967 (6 premiers mois).	1965	1966	1967 (6 premiers mois).	1965	1966	1967 (6 premiers mois).
Dunkerque .....	7.156	7.170	3.552	8.731	8.877	4.536	15.887	16.047	8.088
Le Havre.....	22.900	25.910	13.963	4.037	3.778	2.538	26.937	29.688	16.501
Rouen .....	2.670	4.156	1.919	7.691	7.722	3.573	10.361	11.878	5.492
Nantes-Saint-Nazaire .....	8.500	9.214	4.448	1.899	1.787	1.055	10.399	11.001	5.503
Bordeaux .....	4.385	4.738	2.351	2.618	2.672	1.621	7.003	7.410	3.972
Marseille .....	48.726	55.038	26.441	6.232	7.381	3.441	54.958	62.419	29.882
Total des 6 ports autonomes .....	94.337	106.226	52.674	31.208	32.217	16.764	125.545	138.443	69.438
Autres ports.....	6.267	6.542	3.366	15.772	15.510	7.418	22.039	22.052	10.784
Total général.....	100.604	112.768	56.040	46.980	47.727	24.182	147.584	160.495	80.222

## 2° Les dépenses de fonctionnement.

### a) *Les ports autonomes.*

Pour 1968, la subvention proposée pour les ports autonomes est de 74.493.724 F, en diminution de 132.550 F sur celle de l'exercice précédent.

Cette diminution est, en réalité, plus apparente que réelle, car elle résulte de deux opérations en sens contraire.

Le crédit demandé pour l'exercice 1968 se déduit du crédit inscrit au budget 1967 par :

— une diminution de 6,9 millions de francs résultant d'un transfert ;

— une augmentation de 6,8 millions de francs résultant d'une adaptation de la dotation aux besoins.

*Transfert de 6,9 millions de francs.* — Les ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées, directeurs des ports autonomes, sont également ingénieurs en chef de services maritimes et de services de navigation. Au moment de la préparation du budget de 1966, il avait été supposé que ces services deviendraient des services annexes, pour lesquels les directeurs des ports autonomes relèvent directement du Ministre de l'Équipement et du Logement, les personnels des établissements publics agissant alors pour le compte de l'État. En conséquence, les crédits nécessaires à la gestion et à l'entretien de ces services avaient été prévus au chapitre 44-31, de telle sorte que l'État puisse rembourser les ports autonomes des dépenses exposées à ce titre.

Il est apparu toutefois que, dans certains cas, en particulier pour des raisons de dispersion géographique, il était préférable que le service maritime et (ou) le service de navigation restent des services d'État, dont seuls les cadres supérieurs appartiennent au port autonome. Dans ce cas, l'État ne doit plus rembourser au port autonome sur le chapitre 44-31 que des frais généraux de gestion, et les chapitres ordinaires de personnel et de gestion du

Ministère doivent supporter les dépenses proprement dites de ces services. Il était donc nécessaire d'opérer le transfert des crédits correspondants du chapitre 44-31 sur les différents chapitres concernés du titre III.

Compte tenu du caractère transitoire de l'année 1966, et compte tenu également des délais nécessaires à la préparation du budget, il n'a été possible de procéder aux ajustements définitifs que pour le budget de 1968. En 1966 et en 1967, des transferts en cours d'année avaient permis de s'adapter temporairement à la situation.

*Adaptation aux besoins.* — La participation de l'Etat au remboursement des emprunts, telle qu'elle résulte des articles 5 et 6 de la loi du 29 juin 1965, suit une évolution normale. En 1968, l'Etat devra participer au remboursement des emprunts contractés en 1967 pour financer les dépenses d'infrastructure engagées avant 1966. Quelques opérations très importantes sont en effet encore en cours, en particulier les deux premières phases des travaux d'extension du port du Havre et les deux premières tranches des travaux du Golfe de Fos.

D'autre part, la dotation au chapitre 44-31 a été augmentée au titre de remboursement par l'Etat de l'entretien de l'infrastructure de base (art. 4 de la loi du 29 juin 1965). Cette augmentation résulte pour une part de la mise en service d'ouvrages nouveaux (chenaux d'accès aux ports d'estuaires) et de la nécessité absolue, du fait de l'augmentation de la taille des navires, de respecter par un entretien très vigilant les cotes théoriques des fonds pour tous les ports.

Elle résulte également du souci de faire face aux grosses dépenses d'entretien, dont la périodicité est supérieure à un an : radoubage des portes d'écluses, gros entretien des parties mécaniques du matériel de dragages, etc. Il a paru logique que dans le nouveau régime ces dépenses, lorsqu'elles sont à la charge de l'Etat, soient imputées sur le chapitre 44-31.

Pour le reste de son objet, c'est-à-dire le remboursement des dépenses des services annexes et des frais généraux pour les services d'Etat, l'évolution du chapitre 44-31 est semblable à celle des chapitres du budget de fonctionnement des services.

b) *Les autres ports.*

Pour les autres ports, les crédits d'entretien demandés pour 1968 s'élèvent à 25.215.520 F, en augmentation de 4.855.000 F, soit 23,8 % sur ceux de 1967.

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 1968 s'élèvent à 226,5 millions de francs, en augmentation de 9,5 millions de francs, soit environ 4,4 % sur celles de 1967. Les crédits de paiement demandés sont de 203 millions de francs, soit une majoration de 46.590.000 F (29,7 %). On constate donc depuis trois ans un certain effort 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.

A ces dotations viendront s'ajouter les participations des ports autonomes et des fonds de concours s'élevant à 87 millions de francs.

Le tableau ci-après donne la décomposition des opérations nouvelles prévues pour 1968 (en autorisations de programme).

*Dunkerque :*

Les principales opérations prévues sont les suivantes :

Construction d'une nouvelle écluse (2 <sup>e</sup> tranche).....	39.000.000 F.
Prolongement du bassin maritime (3 <sup>e</sup> phase)...	23.000.000
Construction d'un quai à marchandises diverses .....	10.000.000

*Le Havre :*

Appronfondissement du bassin de marée et de ses accès (1 <sup>re</sup> tranche).....	15.600.000
Aménagement du canal central maritime (1 <sup>re</sup> phase).....	6.400.000
Construction d'un quai dans le nouveau bassin de marée (2 <sup>e</sup> tranche).....	11.820.000

*Rouen :*

Amélioration du chenal en Seine-Maritime (3 <sup>e</sup> tranche).....	10.800.000
Transformation du bassin de Quevilly (3 <sup>e</sup> tranche).....	7.800.000

*Nantes-Saint-Nazaire :*

Amélioration des accès à Donges (3 <sup>e</sup> tranche)..	5.540.000
Amélioration du matériel de dragage.....	2.000.000

*Bordeaux :*

Approfondissement de la passe de l'Ouest....	6.000.000
Amélioration des accès à Ambès et Bordeaux (2 <sup>e</sup> tranche).....	2.800.000

*Marseille :*

Extension du port dans le Golfe de Fos. Ouver- ture de darses (2 <sup>e</sup> tranche).....	28.000.000
Construction d'un quai à containers à Fos....	7.000.000
Diverses opérations.....	50.740.000

---

Total ..... 226.500.000 F.

---

---

A ces crédits s'ajouteront, en 1968, les participations et fonds de concours suivants :

Dunkerque .....	22	millions de francs.
Le Havre.....	13.	—
Rouen .....	8	—
Nantes-Saint-Nazaire .....	1,4	—
Bordeaux .....	2,2	—
Marseille .....	15,7	—
Boulogne .....	4,8	—
Port-en-Bessin .....	2,7	—

Compte tenu des opérations de moindre importance qui seront également engagées, le total des participations et des fonds de concours sera d'environ 95 millions de francs.

A titre indicatif, signalons qu'en 1967 les participations des ports autonomes, telles qu'elles résultent de la loi du 29 juin 1965, et les fonds de concours pour les travaux d'amélioration dans les ports non autonomes doivent s'élever à 94 millions de francs se répartissant de la manière suivante :

Dunkerque .....	11	millions de francs.
Le Havre.....	12	—
Rouen .....	10	—
Nantes-Saint-Nazaire .....	2,5	—
Bordeaux .....	2	—
Marseille .....	36	—
Dieppe .....	2	—
Port-en-Bessin .....	1	—
Cherbourg .....	2	—
Guilvinec .....	2	—
Douarnenez .....	2	—
Sète .....	5,7	—
Divers ports.....	5,8	—

b) *Les ports de pêche.*

Les dépenses d'équipement des ports de pêche sont imputées sur le chapitre 53-36. Seule une fraction des dotations prévues à ce chapitre concerne ces ports, le surplus étant réservé aux ports de plaisance que nous examinerons plus loin.

En ce qui concerne les seuls ports de pêche, les autorisations de programme prévues pour 1968 s'élèvent à 11 millions de francs contre 5.410.000 F en 1967, et les crédits de paiement correspondants à 3 millions, auxquels il convient d'ajouter les crédits de paiement relatifs aux services votés.

Il y a donc d'une année à l'autre une sensible augmentation des dotations.

Les principales opérations engagées ou à engager en 1967 sont les suivantes :

*Calvados.* — Port-en-Bessin : extension du deuxième bassin (première tranche).

*Finistère.* — Guilvinec : amélioration de la protection et Douar-nenez : construction de quais.

*Loire-Atlantique.* — Restaurations diverses.

*Vendée.* — Saint-Gilles-Croix-de-Vie : construction d'une nouvelle darse (deuxième tranche).

Par ailleurs, dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan, il est prévu d'équiper quelques grands ports de pêche afin d'offrir à la pêche industrielle des moyens modernes et efficaces.

Ce sera tout spécialement le cas à Boulogne où le bassin Loubet, abandonné par le trafic commercial transféré à la nouvelle darse, sera agrandi et transformé en bassin à flot pour être utilisé par la pêche. Au total, l'opération s'élèvera à environ 40 millions.

Cet investissement, très important, constitue la pièce maîtresse du programme quinquennal. Une première tranche sera engagée en 1968.

Des opérations de moindre importance sont prévues par le V<sup>e</sup> Plan à Port-en-Bessin, Concarneau, La Rochelle, ainsi que dans quelques autres petits ports.

### c) *Les ports de plaisance.*

Deux chapitres du Ministère de l'Équipement contiennent des crédits relatifs aux ports de plaisance. Ce sont :

1° *Le chapitre 53-36* où sont inscrits une autorisation de programme de 5,5 millions de francs et des crédits de paiement de 1,5 million de francs au titre des mesures nouvelles.

Ces dotations sont uniquement réservées aux ports du littoral du Languedoc-Roussillon, dans le cadre du programme d'aménagement réalisé par la mission interministérielle créée par le décret du 18 juin 1963 et concernant les ports suivants : Le Grau-du-Roi, Saint-Cyprien, Carnon, Le Grau-Saint-Ange, Leucate. (Signalements, par ailleurs, que le port de La Grande-Motte a été achevé en 1967).

Il est à noter qu'aux crédits ouverts au budget de l'Équipement s'ajoutent, pour les ports de plaisance du Languedoc-Roussillon, des crédits figurant au budget des Charges communes.

2° *Le chapitre 63-90.* — L'article 4 de ce chapitre comporte une dotation de 4 millions de francs en autorisations de programme et de 1.350.000 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.

En 1967, ont été notamment subventionnées des opérations intéressant les ports de :

- Saint-Servan ;
- Saint-Pol-de-Léon ;
- La Trinité ;
- Antibes ;
- La Rochelle.

Des opérations analogues sont prévues pour 1968. A ces crédits viennent s'ajouter des crédits du F.I.A.T. En 1967, ces crédits se sont élevés à environ 4 millions de francs.

#### IV. — LA SIGNALISATION MARITIME

Les crédits afférents aux dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime font cette année l'objet d'une présentation différente. Jusqu'à présent, ces crédits étaient répartis entre deux chapitres, l'un concernant la métropole, l'autre l'Outre-Mer. Cette année, les dotations sont regroupées en un chapitre unique, le chapitre 35-33, qui s'élève à 13.527.300 F en augmentation de 660.000 F sur le *total* des crédits ouverts l'année précédente.

Cette majoration, d'une part, traduit l'augmentation des frais de fonctionnement dans la métropole, due à la fois au relèvement des coûts unitaires et à la mise en service d'ouvrages nouveaux, d'autre part, est la conséquence d'un relèvement des participations versées par le budget général pour l'entretien des phares et balises dans les territoires d'outre-mer, et notamment en Polynésie.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, la distinction entre métropole et outre-mer subsiste.

Pour la métropole (chap. 53-38), les autorisations de programme s'élèvent, pour 1968, à 15,5 millions de francs contre 11 millions 430.000 F l'année précédente. Les crédits de paiement étant fixés à 13 millions de francs, en augmentation de 923.000 F.

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

Opérations annuelles de réparation des destructions causées par les tempêtes.....	3.400.000 F
Restauration et renouvellement du matériel:	
a) Sur le littoral.....	1.600.000
b) Au service technique.....	3.200.000
Balisage d'une deuxième route du Pas-de-Calais. Construction d'un phare en mer.....	4.000.000
Phare d'atterrissage et de jalonnement. Renforcement et modernisation.....	300.000
Feux et tours-balises. Adaptation à l'évolution du trafic de commerce, de pêche et de plaisance...	600.000
Développement du balisage flottant pour le commerce (notamment pour le port pétrolier de Fos) la pêche et la plaisance.....	300.000
Développement des dispositifs d'aide radio-électrique .....	1.000.000
Achèvement des parcs de balisage.....	600.000
Amélioration des logements des agents des phares .....	500.000
Total .....	15.500.000 F

En ce qui concerne les Territoires d'Outre-Mer, les autorisations de programme s'élèvent à 5,7 millions de francs contre 5.220.000 F l'année précédente. Quant aux crédits de paiement prévus, ils sont également de 5,7 millions de francs, en diminution de 100.000 F sur l'année précédente.

Les autorisations de programme prévues pour 1968 correspondent aux opérations suivantes :

*Départements d'Outre-Mer :*

Opérations annuelles de réparation des destructions causées par les tempêtes..... 200.000 F.

Restauration et renouvellement du matériel :

a) Sur le littoral..... 500.000

b) Au service technique..... 1.200.000

Phares et feux. Adaptation à l'évolution du trafic..... 350.000

Développement du balisage flottant..... 50.000

Etude d'un bateau baliseur de moyen tonnage destiné aux Antilles et à la Guyane..... 200.000

Achèvement des parcs de balisage..... 200.000

*Territoires d'Outre-Mer :*

Opérations annuelles de réparation des destructions causées par les tempêtes..... 100.000

Restauration et renouvellement du matériel :

a) Sur le littoral..... 300.000

b) Au service technique..... 800.000

Phares et feux. Adaptation à l'évolution du trafic..... 600.000

Développement du balisage flottant..... 200.000

*Etats africains et malgache d'expression française :*

Participation aux réparations des destructions causées par les tempêtes..... 100.000

Participation aux restaurations et au renouvellement du matériel..... 300.000

Contribution à l'équipement des établissements de caractère international..... 300.000

Contribution à l'achèvement des parcs de balisage..... 300.000

---

Total ..... 5.700.000 F.

## V. — LA DEFENSE 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 9 millions 500.000 F, en augmentation de 610.000 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 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 7,5 millions de francs, dont 3.550.000 F au titre des opérations en cours, en augmentation de 500.000 F par rapport à 1967.

### 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 40,5 millions de francs 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 et d'équipement des ports fluviaux, 18.200.000 F ;
- subvention pour la construction du barrage « Seine et Marne », 17.800.000 F ;
- travaux de défense contre la mer, 4.500.000 F.

## VI. — INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

L'Institut géographique national a été transformé, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1967, en établissement public, par application des dispositions du décret du 23 décembre 1966.

Malgré cette transformation, la mission de l'Institut géographique national est restée la même. (1) Du point de vue budgétaire, cette réforme présente les incidences suivantes : les dotations qui, jusqu'ici, figuraient à son profit dans le budget de l'Etat, avaient pour but de couvrir les dépenses nécessaires à l'établissement des cartes de base de la France, des Départements d'Outre-Mer et des Territoires d'Outre-Mer, ainsi que de certains territoires de l'ancienne communauté française et à l'accomplissement du programme des travaux qui lui sont fixés annuellement par le Comité central des travaux géographiques.

Par contre, les dotations budgétaires ne couvraient pas les frais d'impression et de vente des productions de l'Institut géographique national qui facturait, en conséquence, ses productions. Les recettes provenant de ces ventes, ainsi que des travaux exécutés hors de son programme normal, en vertu de conventions passées avec le secteur public ou privé, en France ou à l'étranger, abondaient le budget de fonctionnement de l'établissement, la procédure utilisée étant celle des annulations de dépenses par suite de versements de fonds.

Le nouveau statut donné à l'établissement n'a pas eu pour objet de mettre fin à la participation de l'Etat aux frais d'établissement des cartes.

Aussi, dans les années à venir, la subvention de l'Etat correspondra-t-elle, comme par le passé, à la prise en charge de ces dépenses. L'importance de cette prise en charge sera évaluée, pour chaque exercice budgétaire, par le Ministre de l'Economie et des Finances, sur proposition du Ministre de tutelle, en fonction notam-

---

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

ment des variations à prévoir tant en ce qui concerne le programme d'activités de l'I. G. N. que l'évolution de ses ressources propres, et proposée au vote du Parlement.

Dans le budget de 1967, si une partie des crédits relatifs à l'I. G. N. avait déjà été regroupée au sein du chapitre 36-50, en revanche les crédits relatifs aux traitements et indemnités étaient restés inscrits dans les chapitres de personnel du budget de l'Équipement. Cette année, l'ensemble des crédits concernant l'I. G. N. sont regroupés dans un chapitre de subvention, le chapitre 36-50.

Au total, la subvention prévue pour 1968 s'élève à 42 millions de francs.

De leur côté, les dépenses en capital de l'Institut géographique national sont retracées dans le chapitre 57-50. Celui-ci est doté pour 1968 de 3 millions de francs en autorisations de programme et de 2.600.000 F en crédits de paiement.

Les opérations prévues ont trait à l'achat de matériel de géodésie, de topographie, de photogrammétrie et d'imprimerie et à des travaux de recherche scientifique et technique.

## VII. — LES ROUTES

Avant d'aborder l'examen des crédits proprement consacrés aux routes, signalons deux dotations qui intéressent la circulation routière, celle concernant l'Union nationale des Associations de tourisme et celle concernant la prévention routière.

### 1° L'Union nationale des Associations de tourisme.

Comme on le sait, l'Union nationale des Associations de tourisme est chargée de l'organisation des examens du permis de conduire. Il est proposé de majorer de 1.787.483 F, soit 8,1 %, la subvention qu'elle reçoit à cet effet, pour tenir compte de l'augmentation du nombre des examens.

### 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.

Cet organisme comprend trois 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, notamment sur le comportement des véhicules en relation avec l'équipement routier, les moyens de protection destinés à diminuer le risque que présentent des obstacles fixes sur la chaussée ou ses abords et le mécanisme d'absorption de l'énergie des chocs.

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, de la psychologie expérimentale et de la psychologie sociale.

La subvention budgétaire passe de 1,1 million à 1,2 million.

### 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 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 549,8 millions de francs, en augmentation de 41,8 millions de francs, soit environ 8,2 %, par rapport aux crédits votés au budget de 1967.

Les crédits d'entretien du réseau routier national (routes nationales et autoroutes non concédées) ont fait l'objet au cours des dernières années d'une augmentation sensible comme permet de le constater le tableau récapitulatif ci-dessous :

1964 .....	352.605.245
1965 .....	387.243.210
1966 .....	480.133.210
1967 .....	508.000.000
1968 .....	549.800.000

Cette augmentation pour importante qu'elle soit apparaît comme à peine suffisante, sinon même insuffisante, pour faire face aux besoins. 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 la voirie départementale de la Seine.*

Le crédit ouvert pour 1967, soit 3.064.673 F, est porté à 3 millions 211.000 F. 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 215.600 F et de porter ainsi à 6.023.900 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 1968.

## 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, une récapitulation des différentes dotations prévues tant en autorisations de programmes qu'en crédits de paiement.

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement (a).
	(En millions de francs.)	
<i>Autoroutes de liaison :</i>		
Fonds routier .....	291	450
Equipement (chap. 53-26) .....	152	152
Emprunt .....	387	376
<i>Réseau national en rase campagne :</i>		
Fonds routier .....	480	544
<i>Ponts du réseau national :</i>		
Fonds routier .....	20	20
<i>Voirie en milieu urbain :</i>		
Fonds routier .....	910	291
Emprunt (autoroutes) .....	29	29
Equipement (chap. 53-11) .....	25	14
Equipement (chap. 55-42) .....	20	6
<i>Réseaux locaux :</i>		
Départemental (Fonds routier) .....	50	50
Milieu urbain (Fonds routier) .....	144	123
Communal (Fonds routier) .....	68	65
Ponts sur voirie locale (Fonds routier) ..	17	12
Subvention pour la voirie départementale et communale (Intérieur, chap. 63-50 en partie) .....	50	80
Equipement de base des grands ensem- bles (charges communes, chap. 65-00) ..	68	90
	<b>2.711</b>	<b>2.302</b>
Frais de fonctionnement du Fonds rou- tier .....	»	12,5
<b>Total .....</b>	<b>2.711</b>	<b>2.314,5</b>

a) La répartition des crédits de paiement a un caractère prévisionnel et est susceptible de modifications pour tenir compte des besoins.

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. Masteau, 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 des Travaux publics sont au nombre de quatre :

1° *Chapitre 53-11* « Opérations routières relatives aux grands ensembles ». La dotation de ce chapitre est, pour 1968, de 25 millions en autorisations de programme, sans changement par rapport à l'année précédente, et de 14 millions en crédits de paiement, en augmentation de 8 millions de francs en 1967.

Signalons que les autorisations de programme ouvertes pour 1967 ont été, jusqu'ici, utilisées de la manière suivante :

*Région parisienne :*

— Aménagements de carrefours à Joinville et à Bondy (grands ensembles de Champigny, Bondy, Bobigny, Sevran et Montfermeil) .....	4.675.000
— Déviations routières à Clichy, Aulnay et Pontoise (ville nouvelle) .....	4.625.000

*Seine-et-Marne :*

— Z. U. P. de Montereau .....	750.000
-------------------------------	---------

*Calvados :*

— Z. U. P. d'Hérouville à Caen .....	1.500.000
--------------------------------------	-----------

*Ille-et-Vilaine :*

— Z. U. P. de Villejean à Rennes..... 500.000

*Basses-Pyrénées :*

— Pont sur l'Adour à Bayonne (Z. U. P. de Sainte-Croix) ..... 2.700.000

*Bas-Rhin :*

— Rocade Ouest de Strasbourg (Z. U. P. de Cronembourg) ..... 4.000.000

*Haute-Vienne :*

— Z. U. P. de l'Aurence à Limoges..... 165.000

Total ..... 18.915.000

Le reliquat, soit 6.085.000 F, doit être affecté avant la fin de l'année à d'autres opérations de même type.

2° *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 de francs et 10.949.000 F.

3° *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 152 millions de francs, en augmentation de 59 millions de francs sur ceux de l'année dernière.

4° *Chapitre 55-42* « Opérations concertées pour la création de villes nouvelles ». A ce titre, sont prévus 20 millions de francs en autorisations de programme et 6 millions de francs en crédits de paiement.

En 1967, ce chapitre a été doté par transfert du chapitre 65-01 du budget des Charges communes d'un crédit de 15 millions de francs. Jusqu'à présent, les opérations suivantes ont été engagées :

— pour la Région parisienne :

Evry et Cergy-Pontoise, 6.390.000 F (études d'urbanisme) ;

— pour l'opération de Lille-Est, 1.000.000 F (études d'urbanisme).

En 1968, le chapitre 55-42 bénéficie d'une dotation propre destinée à faciliter le financement des travaux de voirie primaires dans les villes nouvelles. Cette dotation sera, en outre, complétée, au titre du financement des études d'urbanisme relatives aux villes nouvelles, par transfert du chapitre 65-01 du budget des Charges communes.

b) *Le Fonds routier.*

En 1968, 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 29 de la présente loi de finances, de la taxe intérieure sur les carburants. Ce prélèvement doit, en effet, passer de 13 % à 16,40 %.

Au total, le Fonds routier disposera, en 1968, de ressources s'élevant à 1.567,5 millions de francs, en augmentation de 249,5 millions de francs sur celles de l'année dernière.

La décomposition des dotations du Fonds prévues pour 1968, comparées à celles de l'exercice précédent, est la suivante :

TRANCHES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1967	1968	Diffé- rence.	1967	1968	Diffé- rence.
	(En millions de francs.)					
Nationale .....	1.261	1.718	+ 457	1.110	1.317	+ 207
Départementale .....	50	50	»	50	50	»
Urbaine .....	123	144	+ 21	78	123	+ 45
Communale .....	68	68	»	68	65	— 3
	1.502	1.980	478	1.306	1.555	+ 249

La contexture de la tranche nationale est dans le présent budget profondément modifiée puisqu'à la division traditionnelle entre réseau national et autoroutes, se trouve substituée une division en autoroutes de liaison, réseau national en rase campagne et voirie en milieu urbain (y compris les autoroutes de dégagement). De ce fait, une comparaison, section par section, entre 1968 et les années antérieures se révèle difficile.

Le tableau ci-après indique la décomposition des crédits prévue pour 1968.

	AUTORI- SATIONS de programme.	CREDITS DE PAIEMENT		
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.
		(En millions de francs.)		
<b>A. — Ancienne nomenclature.</b> (Opérations en cours.)				
Réseau national .....	»	339,1	»	339,1
Autoroutes .....	»	415,9	»	415,9
<b>B. — Nouvelle nomenclature.</b>				
Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre :				
— routes nationales .....	20	15,47	4,530	20
— voirie locale .....	17	»	12	12
Autoroutes de liaison .....	291	»	28	28
Réseau national en rase campagne .....	480	»	198	198
Voirie en milieu urbain .....	910	»	304	304
<b>Total .....</b>	<b>1.718</b>	<b>770,47</b>	<b>546,530</b>	<b>1.317</b>

c) *Emprunts.*

En vue d'assurer un financement complémentaire pour les autoroutes, est prévu, en 1968, le lancement d'emprunts d'un montant total de 405 millions de francs. Quant aux autorisations de programme, elles s'élèvent à 387 millions de francs (s'y ajoutent 29 millions de francs pour la section Criqueboëuf—Les Essarts de l'autoroute A 13 qui, bien que concédée, est considérée comme opération urbaine). Le service financier des emprunts doit être assuré par le produit des péages.

\*  
\* \*

L'ensemble de ces ressources doit permettre la réalisation en 1968 d'un programme d'investissements routiers divisé en trois tranches :

- autoroutes de liaison ;
- réseau national en rase campagne ;
- opérations urbaines (réseau national et autoroutes de dégagement).

a) *Autoroutes de liaison.*

Les opérations en cours ou dont le lancement est prévu pour 1968 sont les suivantes :

- A 6 Athie—Toutry—Pouilly-en-Auxois.  
Chalon—Mâcon.  
Mâcon—Villefranche.  
Anse—La Garde.
- A 7 Nord de Montélimar—Nord d'Orange.  
Bonpas—Salon.
- A 9 Montpellier-Est—Nîmes-Ouest.
- A 13 Chaufour—Gaillon—Louviers.  
Louviers—Criquebœuf.
- A 25 Dunkerque—Bergues.
- A 32 Metz—Freyming.
- A 35 Mulhouse—Bartenheim.
- A 53 Roquebrune—Menton.
- A 47 Givors—Rive-de-Gier.
- A 63 Contournement de Saint-Jean-de-Luz.

Quant aux mises en service prévues, ce sont les suivantes :

1967

Autoroute A. 6 Paris-Lyon.....	Nemours—Appoigny.	80 km.
Autoroute A. 1 Paris-Tourcoing.....	Bapaume—Fresnes-les-Montauban (Arras).	27 km.
Autoroute A. 7 Paris-Marseille.....	Lyon—Vienne.	3 km.
Autoroute A. 9 Orange-Narbonne...	Orange—Bédarrides.	15 km.
	Déviation de Montpellier.	15 km.
Autoroute A. 10 Paris-Poitiers.....	Déviation de Tours.	2 km.
Autoroute A. 25 Lille-Dunkerque...	Dunkerque—Bergues.	12 km.
Autoroute A. 41 Genève-Grenoble...	Grenoble—Le Touvet (une chaussée).	24 km.
Autoroute A. 48 Grenoble-Voreppe..	Grenoble—Veurey.	12 km.
Autoroute B. 48.....	Autoroute urbaine de Grenoble.	7 km.

1968

Autoroute A. 6 Paris-Lyon.....	Anse—Limonest.	12 km.
Autoroute A. 7 Lyon-Marseille.....	Logis-Neuf—Orange.	60 km.
	Les Pennes-Mirabeau—Vitrolles.	10 km.
Autoroute A. 9 Orange-Narbonne....	Montpellier—Nîmes.	34 km.
Autoroute A. 10 Paris-Poitiers.....	Déviatiion de Tours.	1 km.
Autoroute A. 13 Paris-Normandie...	Chaufour—Vieux-Rouen.	31 km.
Autoroute A. 15 Paris-Pontoise.....	Déviatiion de Pontoise.	6 km.
Autoroute A. 31 Nancy-Thionville...	Champigneulles—Frouard.	2 km.
Autoroute A. 32 Metz-Sarrebruck...	Stiring-Wendel—Frontière.	2 km.
Autoroute A. 35 Strasbourg-Bâle....	P. N. de Merlebach.	2 km.
	Rocade Ouest de Strasbourg.	3 km.
Autoroute A. 47 Givors—Saint-Cha- mond .....	Saint-Etienne—Firminy.	9 km.
Autoroute A. 53.....	Roquebrune—Menton.	10 km.

1969

Autoroute A. 6 Paris-Lyon.....	Athie—Pouilly.	57 km.
	Déviatiion de Mâcon.	14 km.
	Mâcon-Sud—Villefranche.	28 km.
	Limonest—Ecully.	6 km.
Autoroute A. 7 Lyon-Marseille.....	Bonpas—Salon.	36 km.
Autoroute A. 31 Nancy-Thionville...	Maxeville—Champigneulles.	2 km.
	Frouard—Belleville.	10 km.
Autoroute A. 35 Strasbourg-Bâle...	Habsheim—Bartenheim.	14 km.
Autoroute B. 52, branche Sud d'Au- bagne .....	Ouest de Toulon.	1 km.
Autoroute A. 61 Bordeaux-Narbonne.	Bordeaux—Laprade.	10 km.
Autoroute A. 63 T a r n o s-frontière espagnole .....	Déviatiion de Saint-Jean-de-Luz.	8 km.

b) Réseau national en rase campagne.

Les principales opérations en cours ou entreprises en 1968 (1) sont les suivantes :

Nord (24.000.000 F.)	Région parisienne (9.000.000 F.)
N. 39, liaison d'Arras à l'autoroute A 1.	N. 4, déviatiion de Gretz—Ozoir-la-Ferrière.
N. 39, déviatiion Ouest de Saint-Pol.	N. 10, élargissement entre Trappes et Le Perray.
N. 43, suppression du P.N. de Pont-d'Ardres.	N. 20, carrefour du C.D. 97 à Arpajon.
N. 39, rectification au Pont-du-Gy.	
N. 45, déviatiion entre Curgies et Jenlain.	
N. 353, déviatiion d'Orchies-Beuvry.	
N. 17, élargissement à 3 voies entre Aubencheul et Cambrai.	
	Centre (20.000.000 F.)
	N. 10, déviatiion de Châteaurenault.
	Elargissement à 3 voies au Sud de Montbazou.
	N. 158, réfection du pont de la Membrolle et déviatiion.
	N. 7, déviatiion de la Bussière.
	N. 20, déviatiion de Vierzon.
	N. 7, élargissement à 4 voies au Nord de Montargis.
Picardie (7.000.000 F.)	
N. 334, route nouvelle de Longueau à l'autoroute A 1.	
N. 336, calibrage entre la N. 17 et Saint-Quentin.	

(1) Ne sont pas comprises dans cette liste les opérations relatives à des calibrages et à des renforcements de chaussée.

*Haute Normandie* (12.000.000 F.)

- N. 27, déviation de Sauqueville.
- N. 13, élargissement à 4 voies à l'Est d'Evreux.

*Aquitaine* (33.000.000 F.)

- N. 650, élargissement à l'Ouest de Bordeaux.
- N. 10, doublement de la chaussée entre Tarnos et Labenne.
- N. 117, suppression du P.N. de Lescar.
- N. 10, pont sur la Bidassoa à Béhobie.
- N. 10, déviation de Cavignac.

Route nouvelle de Facture à Arcahon.

- N. 113, déviation de Saint-Jean-le-Vigoureux.

Liaison entre Socca et l'auto-route A 63.

*Midi-Pyrénées* (27.000.000 F.)

- N. 125, élargissement à 4 voies entre Muret et la N. 20.
- N. 117, créneaux à l'Ouest de Tarbes.
- Route nouvelle d'Aragnouet à Bielsa.
- N. 20, déviation de la Madeleine.
- N. 9, rectification sortie Sud-Est de Millau.

Route nouvelle de Mancieux à Lestelle.

- N. 20, rectification à Nègrefeuille.
- N. 113, suppression du P.N. de Malause.
- N. 113, élargissement près de Finhan.

*Champagne* (17.000.000 F.)

- N. 19, élargissement au Nord-Ouest de Troyes.
- N. 31, élargissement près de Fismes.
- N. 44, déviation des Grandes-Loges.
- N. 4, doublement de la chaussée à l'Ouest de Sézanne.

*Lorraine* (22.000.000 F.)

- N. 18A, déviation Nord de Longwy.
- N. 52, créneaux au Sud de Longwy.
- Route nouvelle à la sortie Sud de Nancy.
- Doublement de la chaussée N. 3A au Nord de Saint-Avold.
- N. 59, élargissement au Nord de Saint-Dié.
- N. 4, élargissement à 4 voies à l'Est de Nancy.
- N. 3, élargissement à 4 voies à l'Ouest de Verdun.

- N. 4, déviation de Void.
- N. 410, créneaux entre Bitche et Sarreguemines.
- N. 53, créneaux au Nord de Thionville.

*Alsace* (7.000.000 F.)

- N. 83, déviation de Benfeld.
- N. 83, déviation d'Issenheim.

*Franche-Comté* (11.000.000 F.)

- N. 5, déviation de Dôle.

*Basse Normandie* (11.000.000 F.)

- N. 13, élargissement à l'Est de Caen.
- N. 13, créneaux au Sud de Cherbourg.
- N. 23, rectification à la Rance.

*Bretagne* (18.000.000 F.)

- N. 12, déviation de Lamballe.
- N. 786, rectification à Saint-Quay-Portrieux.
- N. 157, doublement de la chaussée à l'Est de Rennes.
- N. 165, doublement de la chaussée entre Vannes et Auray.

*Pays de la Loire* (17.000.000 F.)

- N. 23, déviation d'Oudon.
- N. 23, déviation de Connerré.
- N. 771, doublement de la chaussée entre Pont de Nyon et Montoir.
- N. 23, déviation d'Ancenis (1<sup>re</sup> tranche).
- N. 23, élargissement à l'Est de Nantes.
- N. 23, rectification à Champocé.

*Poitou-Charentes* (24.000.000 F.)

- N. 10, déviation Ouest d'Angoulême.
- N. 137, déviation de Pons.
- N. 10, déviation Ouest de Poitiers.

*Limousin* (6.000.000 F.)

- N. 89, déviation de Bonnel.
- N. 20, déviation de Razès.

*Bourgogne* (14.000.000 F.)

- N. 7, élargissement au Nord de Nevers.
- Route nouvelle de Montceau à Paray-le-Monial.
- N. 74, élargissement au Nord de Beaune.

*Auvergne* (13.000.000 F).

- N. 126, déviation au Lioran.
- N. 89, élargissement entre Nébouzat et Massages.
- N. 89, doublement de la chaussée au Nord de Ceyrat.
- N. 7, élargissement au Nord de Varennes.
- N. 102, rectification au col de Fix.

*Rhône-Alpes* (34.000.000 F).

- N. 84, créneaux à l'Est de Cerdon.
- N. 86, pont sur le Doux à Tournon.
- N. 102, déviation Nord d'Aubenas.
- N. 85, déviation de Vizille.
- N. 85, créneaux à La Frette et au Banquet.
- N. 85, créneaux au Nord-Ouest de Moirans.
- N. 82, rectification à Neulise.
- N. 89, créneaux à l'Ouest de Boën.  
Route nouvelle Etrembières—Arthaz  
—Bonneville.

*Languedoc* (22.000.000 F).

- N. 113, déviation de Castelnaudary.

- N. 106, créneaux au Nord de Nîmes.  
Route nouvelle de Grand Gallargues  
à Aimargues.  
Reconstruction pont sur la Cèze à  
Saint-Ambroix.  
Reconstruction du pont d'Agde.
- N. 9, rectification de Pégairolles.  
Déviation partielle de Perpignan.
- N. 586, réfection du pont de Palavas.

*Provence-Côte d'Azur-Corse* (32.000.000 F).

- N. 564, doublement de la chaussée à Beau-  
lieu et Eze.
- N. 202, réfection du pont de l'Ablé.  
Bretelle autoroutière Pont-de-l'Etoile  
—Pont-de-Joux.  
Rocade Nord d'Aix-en-Provence.
- N. 193, élargissement à 3 voies au Sud  
de Bastia.
- N. 98, déviation de Hyères à la Verrerie.
- N. 7, déviation de Tourves.
- N. 7, élargissement entre Brignoles et  
Le Luc.
- N. 7, doublement de la chaussée entre  
Avignon et Bonpas.
- N. 96, déviation de Manosque.  
Pénétrante Cannes—Grasse.

c) *Opérations urbaines.*

Les principales opérations en cours ou entreprises en 1968 sont :

*Nord* (61.000.000 F).

- N. 41, accès à la Z. U. P. de Béthune.  
Rocade minière (section près de  
Lens).  
Pénétrante Sud de Boulogne.  
Traversée Est-Ouest de Dunkerque.  
Rocade Est de Maubeuge.
- A. 27, Lille—Ascq.

*Picardie.*

Déviation intérieure de Beauvais (1<sup>re</sup> section).

*Région parisienne* (400.000.000 F).

- Desserte du marché de Rungis.
- N. 3, élargissement dans Pantin.  
Carrefour N. 186 à Bobigny.
- N. 5, pénétrante Ouest de Melun.

- N. 5 bis, entrée Nord-Ouest de Montereau.
- N. 186, déviation de Gennevilliers.  
Déviation de Rosny-sous-Bois.  
Élargissement à Nanterre, à Nogent-  
sur-Marne et au Petit-Clamart.  
Accès au pont de Choisy.  
Carrefour N. 446 à Viroflay.  
Carrefour C. D. 53 à Vélizy.
- N. 184, carrefour N. 307 à Rocquencourt.
- N. 187, têtes Ouest des ponts de Saint-  
Cloud et de Sèvres. Doublement de la  
chaussée entre Clamart et Sèvres.
- N. 188, élargissement à Palaiseau.
- N. 192, réfection du pont de Puteaux.
- N. 303, suppression du P. N. de Champi-  
gny.
- N. 305, prolongement au Sud de Choisy.
- N. 306, élargissement au Petit-Clamart  
et à Bièvres.
- N. 311, élargissement à Bezons.

N. 446, suppression du P. N. d'Orsay.  
N. 446, suppression du P. N. de Jouy-en-Josas.

**Rocade Nord de Corbeil.**

Voie nouvelle entre Palaiseau et Bièvres.

- A. 3, antenne de Bagnolet.
- B. 3, liaison Rosny-Bondy.
- A. 4, autoroute Est de Paris (de Bercy au carrefour des Canadiens).
- A. 6, élargissement et doublement de l'autoroute Sud de Paris.
- A. 10, Paris—Villebon (terrains).
- A. 13, raccordement de l'autoroute Ouest au boulevard périphérique de Paris.
- A. 14, rond-point de la Défense et tête Ouest du pont de Neuilly.
- A. 15, déviation de Pontoise.

*Centre (4.000.000 F).*

- N. 20, élargissement à Orléans.
- A. 10, déviation de Tours.

*Haute Normandie (48.000.000 F).*

N. 182, élargissement du boulevard d'Harfleur, au Havre.

Route nouvelle d'Harfleur à Tan-carville.

Desserte Ouest de Rouen.

- A. 13, Criqueboeuf—Oissel—Les Essarts.

*Basse Normandie (10.000.000 F).*

Rocade Nord de Caen.

*Bretagne (1.200.000 F).*

- N. 165, rocade Nord-Est de Quimper.
- N. 157, rocade Sud-Est de Rennes.

*Pays de la Loire (7.000.000 F).*

N. 23, doublement de la chaussée à la sortie Sud-Ouest de Nantes.

Aménagement de la place Sarraill à Nantes.

N. 23, aménagement de l'avenue Jean-Jaurès, au Mans.

*Poitou—Charentes (2.500.000 F).*

N. 22, déviation Nord de La Rochelle (1<sup>re</sup> tranche).

*Limousin.*

N. 20, aménagement d'avenues, à Limoges.

*Aquitaine (8.100.000 F).*

**Rocade Nord de Bordeaux.**

N. 21, reconstruction du pont sur la Garonne, à Agen.

Pont sur l'Adour, à Bayonne.

A. 61, Bordeaux—Laprade.

*Midi—Pyrénées (8.000.000 F).*

Pénétrante Sud-Est de Toulouse.

Elargissement du pont des Minimes, à Toulouse.

*Champagne (9.000.000 F).*

Distributeur autoroutier de Reims.

Bretelle Nord-Est/Sud-Ouest de Châlons.

*Lorraine (116.500.000 F).*

Rocade Ouest de Metz (A. 31).

Déviation Est de Metz.

A. 31, Nancy — Bouxières — Pont-à-Mousson.

A. 32, Forbach—Frontière allemande.

*Alsace (11.000.000 F).*

N. 422, rectification dans Colmar.

A. 34, rocade et pénétrante Ouest de Strasbourg.

*Franche-Comté.*

N. 73, déviation à l'entrée de Besançon.

Rocade Sud-Ouest de Belfort.

*Bourgogne (2.000.000 F).*

Aménagement de boulevards de Dijon.

Aménagement d'un passage inférieur à Sens.

*Auvergne (3.000.000 F).*

Aménagement du carrefour d'Herbert à Clermont-Ferrand.

*Rhône-Alpes (28.000.000 F).*

Tunnel autoroutier sous Fourvières.

A. 6, La Garde—Lyon (N. 89).

A. 47, liaison de Givors à l'autoroute A. 7 Saint-Etienne—Firminy.

N. 7, suppression du P. N. des Trois-Renards à Tassin.  
 Pont de Givors sur le Rhône et voies d'accès.  
 Rocade Est de Valence.  
 N. 201, suppression du P. N. et de la Boisse à Chambéry.

*Languedoc* (1.000.000 F).

Pénétrante Sud de Montpellier.

*Provence* (70.000.000 F).

Couverture de la voie ferrée dans Cannes.

Pont sur le Rhône et rocade Sud à Arles.  
 Route nouvelle à La Ciotat.  
 N. 98, déviation de Hyères (section centrale).  
 N. 97, doublement de la chaussée au Nord de Toulon.  
 Viaduc de Caronte à l'Ouest de Martigues.  
 Pénétrante Ouest de Nice.  
 A. 7, Rognac—Vitrolles.  
 Vitrolles—Les Pennes-Mirabeau.  
 Pénétrante de l'autoroute Nord dans Marseille.  
 A. 8, déviation Sud d'Aix-en-Provence.  
 A. 53, sortie Est de Toulon (prolongement).

Malgré l'importance relative des opérations envisagées, les investissements prévus sont encore loin de répondre aux besoins d'une circulation sans cesse croissante, et il est douteux notamment que les objectifs du Plan puissent, en ce domaine, être intégralement réalisés.

En effet, comparé aux prévisions du Plan, le pourcentage de réalisation en ce qui concerne la tranche nationale du Fonds spécial d'Investissement routier s'établit comme suit :

	PREVISIONS du V. Plan. (a)	MONTANT des autorisations de programme.			POURCENTAGE de réalisation en fin 1968.
		1966	1967	1968	
(En millions de francs.)					
Autoroutes de liaison.....	3.900	701	710	830	57
Réseau de rase campagne.....	3.580	240	350	480	30
Voirie en milieu urbain.....	5.150	600	786	984	46
Ensemble des autoroutes et du réseau ordinaire .....	12.630	1.541	1.846	2.294	45
Ponts détruits .....	100	20	20	20	60
<b>Total général .....</b>	<b>12.730</b>	<b>1.561</b>	<b>1.866</b>	<b>2.314</b>	<b>45</b>

(a) Part de l'Etat seulement.

La gestion des tranches départementale et communale relève du Ministère de l'Intérieur.

## AUDITION

### DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

Lors de son audition par votre Commission des Finances, M. Ortolì, Ministre de l'Équipement et du Logement, a été interrogé par différents commissaires sur les problèmes intéressant les Travaux publics.

En premier lieu, *M. Edouard Bonnefous* a posé la question de la coordination des plans d'urbanisation et de l'équipement des infrastructures des transports, notamment dans la région parisienne. Il a, par ailleurs, fait observer que le Ministre de l'Équipement ne disposait pas des crédits nécessaires pour réaliser la politique des infrastructures qu'il convient de mettre en œuvre pour remédier aux insuffisances actuelles, insuffisances qui se traduisent, surtout pour la région parisienne, par des engorgements de la circulation routière absolument inadmissibles. Le Ministre a répondu qu'il était parfaitement conscient de la nécessité de réaliser la coordination souhaitée par *M. Bonnefous*, et que, pour y arriver, il y avait lieu d'utiliser, dans tous les cas où la chose était possible, les infrastructures existantes pour assurer la desserte des nouveaux ensembles urbains, et, de façon générale, de concevoir des projets dans lesquels la localisation des ensembles soit étudiée et réalisée en même temps que leur desserte. Les études sont, à l'heure actuelle, poussées en ce sens, et différentes décisions conformes à ces principes sont déjà intervenues.

Du point de vue financier, le Ministre de l'Équipement dispose déjà de crédits non négligeables ; sa préoccupation est, à cet égard, davantage portée vers une conception des projets qui garantisse la coordination entre les implantations urbaines et les équipements des transports. Il sera ensuite nécessaire d'obtenir les moyens financiers adaptés à leur réalisation. Il a reconnu que les points d'aboutissement dans la région parisienne des grands axes routiers, et notamment des autoroutes, connaissaient un trafic particulière-

ment important, aboutissant, certains jours et à certaines heures, à une complète saturation des voies ; d'importantes études sont en cours en vue de porter remède à cet état de fait. Toutefois, la réalisation des grandes infrastructures en sites urbains pose des problèmes délicats, et exige des délais assez longs, aussi bien sur le plan technique que pour l'accomplissement des formalités administratives pour la libération des emprises.

A *M. Descours Desacres*, qui a fait observer que l'on constatait une accélération de la construction dans la région parisienne où les plans du district prévoyaient l'implantation de plusieurs villes nouvelles et que l'on risquait d'assister ainsi à un processus de centralisation accélérée, *M. Ortolí* a précisé que la construction de villes nouvelles était prévue non seulement dans la région parisienne, mais également en province, et que, par ailleurs, l'implantation de ces villes nouvelles s'imposait pour des raisons de caractère aussi bien démographique que social : c'est la seule solution pour organiser une urbanisation discontinue, qui apparaît comme la forme la plus rationnelle de l'urbanisme moderne. De plus, les problèmes posés par ces opérations sont complexes et mettent en cause, non seulement le Ministère de l'Équipement, dont le rôle est fondamental dans ce domaine, mais, en outre, plusieurs autres administrations.

Plusieurs membres de la Commission ont soulevé la question des participations demandées par voie de fonds de concours ou à titre d'avances aux collectivités locales pour financer la voirie nationale. Le Ministre a indiqué, sur ce point, que le principe de la participation des collectivités locales au financement de la voirie nationale — principalement en site urbain — résulte du V<sup>e</sup> Plan et de ses annexes ; il s'instaure à ce sujet un dialogue entre ses services et les collectivités locales intéressées, concernant à la fois la réalisation et les modalités de financement d'équipement intéressant ces collectivités.

Les fonds de concours permettent d'accroître l'effort fait par l'État et correspondent à une équitable participation des collectivités locales, tenant compte de l'intérêt que les voiries en cause présentent pour leur desserte intérieure ; l'acceptation de ces participations par les collectivités est la reconnaissance de leur part de l'intérêt qu'elles apportent à ces opérations, et leur permet évidemment d'obtenir plus rapidement la réalisation des équipements dont elles souhaitent être rapidement dotées.

Il en est de même pour les avances faites par ces collectivités, avances qui sont remboursées à la date à laquelle l'Etat aurait dû normalement exécuter l'ouvrage qu'elles ont permis de faire par anticipation.

M. Kistler, pour sa part, a demandé des précisions quant à la réalisation du canal de Mulhouse à Altkirch, M. Ortolí a rappelé que cette opération est inscrite au V<sup>e</sup> Plan, et que l'étude technique de cette voie d'eau est en cours ; une décision concernant la traversée de la ville de Mulhouse doit être prise très prochainement.

Plusieurs commissaires, et notamment MM. Bousch, Kistler, Pellenc, ont soulevé la question de la liaison Mer du Nord-Méditerranée. Le Ministre de l'Equipement et du Logement a indiqué que, dans le budget de 1968, les crédits prévus pour cette liaison représentaient environ 35 % du total des dépenses en capital affectées aux voies navigables ; la réalisation de cette voie n'a aucun retard par rapport à celle du reste des opérations inscrites au Plan ; un accroissement du rythme des réalisations sera rendu possible si l'enveloppe budgétaire est majorée pour le budget de 1969. Il a précisé, par ailleurs, que, si, jusqu'à présent, les travaux concernant la section Moselle-Saône n'avaient pas été engagés, c'est qu'il est apparu plus rationnel d'effectuer auparavant, d'une part, les travaux sur la Moselle, d'autre part, ceux sur le Rhône et la Saône, travaux qui présentent une rentabilité propre et sont, dès maintenant, utilisables par eux-mêmes, sans attendre la réalisation complète de la liaison. Quant au franchissement du seuil séparant la Saône de la Moselle, il s'agit d'une opération posant des problèmes techniques complexes, problèmes qui sont à l'heure actuelle à l'étude. Cette opération devra trouver sa place dans le VI<sup>e</sup> Plan, et sa réalisation ne peut donc être envisagée avant la fin de la période d'exécution du V<sup>e</sup> Plan. C'est en outre, au Plan suivant que pourrait être inscrite la réalisation éventuelle d'une liaison Seine-Moselle, pour laquelle des études approfondies doivent être effectuées ; il n'est, en effet, pas encore possible de se prononcer sur la rentabilité d'une telle opération. Le VI<sup>e</sup> Plan prévoiera visiblement un développement des voies navigables, mais il est encore trop tôt pour se prononcer sur contenu exact.

Enfin, abordant la question des navires de très fort tonnage, qui préoccupe un certain nombre de commissaires, M. Ortolí a indiqué que quelques bâtiments de 200.000 tonnes sont, à l'heure actuelle, en service ; de nombreuses unités de cette taille sont en

commande. Dès 1968, Marseille pourra les accueillir ; les travaux sont engagés pour que le port du Havre puisse les recevoir avant 1970. Quant aux navires de la « génération » suivante (les unités de 500.000 tonnes de port en lourd), leur construction et leur exploitation posent encore de difficiles problèmes techniques, et si des études sont en cours dans ce domaine, il ne semble pas que jusqu'à présent un armateur ait passé commande d'une telle unité. Toutefois, ces bâtiments verront certainement le jour dans un avenir encore indéterminé, mais proche, et, dès maintenant, les études sont assez avancées pour fixer le choix et les dispositions des ports susceptibles de les accueillir. En tout état de cause, la France est géographiquement bien placée pour recevoir de telles unités, notamment en raison de la profondeur relativement grande de certaines de ses côtes.

## OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Au cours de l'examen du budget de l'Équipement (Travaux publics), plusieurs membres de votre Commission des Finances se sont inquiétés des changements profonds qui, depuis deux ans, ont été apportés à l'ancien ministère des Travaux publics. Sans prendre parti sur le bien-fondé de la nouvelle organisation, ils ont exprimé le souhait, que, d'une façon générale, les structures administratives ne soient pas remises en cause chaque année, et que, si une réforme apparaît nécessaire, elle soit réalisée d'une manière complète et pour une longue durée, et non modifiée à l'occasion de chaque budget.

La Commission s'est, par ailleurs, préoccupée de la réalisation de la liaison mer du Nord—Méditerranée. Notamment, *MM. Bonnefous, Driant et Roubert* se sont inquiétés des retards qui paraissent être mis à l'exécution de ce projet. En effet, si certains travaux sont effectués sur le Rhône et sur la Moselle, rien, jusqu'à présent, n'a été entrepris pour assurer la jonction des deux bassins. Or, si on veut que la liaison Rhin—Rhône ait une influence importante sur le développement économique du pays, il faut qu'elle soit réalisée rapidement, sinon d'autres courants d'échanges se développeront, d'autres circuits économiques s'établiront, et, lorsque le projet sera enfin réalisé, il risque d'avoir perdu une grande partie de son intérêt.

Il conviendrait donc d'en hâter considérablement l'exécution et votre Commission souhaiterait connaître d'une manière très précise quelles sont, dans ce domaine, les intentions du Gouvernement. De son côté, *M. de Montalembert* a souligné l'intérêt qui s'attacherait à la réalisation de la liaison Seine-Moselle.

Votre Commission s'est préoccupée ensuite des participations qui sont demandées aux collectivités locales pour le financement des travaux d'infrastructure, aussi bien pour la construction ou l'aménagement de routes ou d'autoroutes que pour l'amélioration des voies navigables. Ces participations imposent aux collectivités intéressées des charges souvent considérables,

qui obèrent gravement leur budget, alors même qu'elles ne retirent que de très indirects avantages des investissements poursuivis.

D'autre part *M. Edouard Bonnefous* a souligné le manque de coordination entre les plans d'urbanisme établis par le district de la région parisienne et les actions entreprises en matière d'infrastructure des transports. Des projets de construction d'énormes agglomérations nouvelles sont poursuivis, alors que rien n'est prévu pour assurer leur desserte tant routière que ferroviaire.

*M. Descours Desacres* a, en outre, fait observer que, trop souvent, les implantations de villes nouvelles se faisaient au détriment des agriculteurs, qui voient leur exploitation amputée, ou même absorbée, par la constitution de nouveaux centres urbains, sans que les conditions de l'indemnisation du préjudice qu'ils subissent soient toujours très satisfaisantes, en particulier dans le cas où ils sont obligés de se réinstaller sur une autre exploitation. Aussi, sur la proposition de notre collègue, et compte tenu de l'inquiétude provoquée dans les milieux agricoles par la création, dans les conditions actuelles, de villes nouvelles, votre Commission vous propose la suppression des crédits de paiement prévus au chapitre 55-42 « opérations concertées concernant les villes nouvelles » ; elle souhaiterait obtenir, sur ce point, des précisions de la part du Gouvernement.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat les crédits du budget de l'Équipement pour 1968.

# ANNEXES

---

## ANNEXE I

---

### LA REFORME DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSEES

Dans le cadre de la deuxième étape de la réforme des services des ponts et chaussées, les mesures nécessaires ont été préparées en vue de réaliser, en 6 ou 7 ans, une adaptation des structures aux nouvelles tâches dévolues aux services de l'Equipement, et de substituer une organisation fonctionnelle et technique à la structuration territoriale antérieure.

Il a été ainsi constitué, dans chaque département, un certain nombre de cellules techniques spécialisées, bureaux d'études ou subdivisions fonctionnelles, destinés à aider les échelons territoriaux. Cette structure déchargeant les subdivisions territoriales d'une partie de leurs activités, il a été possible d'agrandir leur champ d'action, et, partant, de diminuer leur nombre.

Parallèlement, ces subdivisions agrandies ont été renforcées en personnel d'encadrement et d'exécution, de catégories B et C.

Cette nouvelle définition de la cellule territoriale doit donner lieu, dans le domaine de l'entretien routier notamment, à une modification des méthodes, appuyée sur une mécanisation des travaux et conduisant à grouper systématiquement en équipes les agents des travaux publics de l'Etat.

A cet effet, une réforme de la structure du corps des agents des travaux publics de l'Etat amènera la suppression du grade d'agent de travaux breveté, dont la situation ne répond plus aux exigences des structures nouvelles, et la création corrélative :

— d'une part, d'un grade d'agent spécialisé, chargé des tâches d'exécution à compétence particulière, telles que la conduite et l'entretien courant des engins mécaniques, ou de travaux exigeant une formation technique spéciale ;

— d'autre part, d'un grade de chef d'équipe, qui exercera des fonctions de commandement et d'encadrement des agents d'exécution employés sur les chantiers en régie, se substituant aux conducteurs des travaux publics de l'Etat, auxquels incomberont désormais des tâches nouvelles, dans le cadre de la gestion des subdivisions territoriales ainsi transformées.

Une procédure de revision statutaire a été entreprise pour permettre une mise en place des personnels conforme aux nécessités nouvelles. Cette procédure, qui fait une large place aux mesures de promotion sociale, intéresse les statuts des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, des techniciens des travaux publics de l'Etat (assistants techniques, secrétaires techniques, dessinateurs d'études et techniciens des 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> niveaux), des conducteurs des travaux publics de l'Etat et des agents des travaux publics de l'Etat.

L'évolution entreprise en 1967 se poursuivra en 1968.

Compte tenu des résultats enregistrés et de la définition plus précise des grandes missions désormais confiées au nouveau Département de l'Equipement et du Logement, les structures et orientations d'activité des services devront ultérieurement faire l'objet d'une revision en vue de leur donner l'impulsion correspondant à leurs nouvelles responsabilités.

## ANNEXE II

### L'INSTITUT DE RECHERCHES DE TECHNOLOGIE ET D'ECONOMIE DES TRANSPORTS ET L'INSTITUT DE RECHERCHES D'URBANISME

La création de l'Institut de recherches de technologie et d'économie des transports (I.R.T.E.T.) répond au souci du Gouvernement de développer les recherches techniques et économiques dans ce secteur.

L'Institut sera notamment chargé :

- de déceler et d'explorer systématiquement toutes les solutions nouvelles en matière de transports terrestres, maritimes ou aériens ;
- d'effectuer ou faire effectuer des recherches visant à l'amélioration des systèmes de transports existants, particulièrement du point de vue de la sécurité et des nuisances ;
- d'effectuer ou faire effectuer des recherches sur l'économie des transports, en particulier sur les critères de choix des investissements, la tarification, la demande et le fonctionnement des marchés de transport.

\*  
\* \*

La création de l'Institut de recherches d'urbanisme (I.R.U.) répond, de même, au besoin de développer les recherches dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme.

L'I.R.U. sera chargé d'effectuer ou de faire effectuer des recherches portant notamment sur :

- les phénomènes de croissance démographique dans les agglomérations et les comportements des agents économiques en matière de localisation, de déplacements, de fréquentation des équipements de toutes natures ;
- les mécanismes de localisation des différentes activités et des différents équipements, de développement spatial des agglomérations et de formation des valeurs foncières ;
- les interventions possibles des pouvoirs publics en matière d'utilisation des sols, d'organisation des transports, de localisation des services et activités les plus importantes et, d'une façon générale, sur les partis d'aménagement et sur la conception et les structures des villes ;
- les relations entre les décisions d'aménagement et d'urbanisme et la planification économique et sociale et, notamment, l'élaboration de critères de choix entre partis d'aménagement.

\*  
\* \*

L'I.R.T.E.T. et l'I.R.U. auront également, dans leurs secteurs respectifs, une mission générale de concertation des actions de recherche, ainsi que de documentation, d'information et de diffusion des résultats obtenus en France et à l'étranger. En liaison avec les autres Ministères intéressés, les entreprises nationales et le secteur privé, ils joueront un rôle important dans la formation des chercheurs, dans les différentes disciplines qui intéressent les transports, l'aménagement et l'urbanisme.

Pour réaliser leurs missions, l'I.R.T.E.T. et l'I.R.U. disposeront de moyens propres de recherche et passeront des contrats avec les organismes extérieurs.

La création des deux Instituts permettra de regrouper un certain nombre de cellules de recherches existant déjà au sein de l'administration ou dans des organismes para-administratifs, d'assurer leur développement normal ainsi que leur stabilité, pour faire face à l'ampleur des besoins, en évitant les doubles emplois.

L'I.R.T.E.T. et l'I.R.U. ne sauraient revendiquer pour autant un quelconque monopole des recherches. Au contraire, ils devront s'appuyer largement sur les organismes extérieurs (Université, bureaux d'études, cabinets ou groupements d'architectes) dont ils contribueront à stimuler l'action par leurs contrats.

Les missions confiées aux deux organismes nouveaux ne pourraient pas être efficacement accomplies dans un cadre strictement administratif. Il est, en effet, nécessaire de pouvoir :

— associer dans un Conseil d'administration des représentants des différents Ministères, collectivités, entreprises nationales ou privées intéressés ;

— faire travailler ensemble des chercheurs d'origine et de statuts divers et de très haute qualification (architectes, économistes, géographes, ingénieurs, psychologues, sociologues, etc.) ;

— nouer les liaisons nécessaires avec les différents « clients » de la recherche, ce qui suppose, notamment, la possibilité de conclure des contrats et, éventuellement, de participer à l'exploration des résultats de cette recherche.

On est ainsi conduit à concevoir l'I.R.T.E.T. et l'I.R.U. comme des établissements publics « de caractère scientifique et technique », catégorie nouvelle créée par la loi n° 67-7 du 3 janvier 1967.

\*  
\* \*

Les crédits inscrits au titre de l'enveloppe recherche sur le budget de 1967, ou prévus pour 1968, permettent d'assurer un démarrage, encore très modeste, des deux organismes. Ces crédits pourront, éventuellement, être complétés par des contrats de recherches passés par le Ministère de l'Équipement et du Logement, le Ministère des Transports, la Délégation générale à la Recherche scientifique et technique et, éventuellement, d'autres administrations ou entreprises intéressées par l'activité de l'I.R.T.E.T. ou de l'I.R.U.

## ANNEXE III

### APERÇU SUR LES TRAVAUX EXECUTES PAR L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL PENDANT L'ANNEE 1967 ET SUR LES PREVISIONS D'ACTIVITE EN 1968

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1967 l'Institut géographique national est devenu un établissement public à caractère administratif (décret n° 66-1034 du 23 décembre 1966). Mais bien entendu tous les problèmes relatifs à cette transformation ne sont pas encore résolus. Restent notamment à traiter la question du transfert gratuit des biens meubles, la question des immeubles à affecter en dotation, le statut fiscal, etc.

#### A. — France métropolitaine.

Les travaux inscrits au programme fixé par le Comité central des Travaux géographiques en décembre 1966 sont en voie d'achèvement ; ce sont :

a) *Géodésie* : triangulation jusqu'au 4<sup>e</sup> ordre inclus de 12.650 km<sup>2</sup>, soit 23 feuilles de la carte au 1/50 000 (en valeur) ;

b) *Nivellement de précision* : le kilométrage effectué sera de 4.400 km dont 1.500 km concerneront le réseau de premier ordre ;

c) *Préparation photogrammétrique* : 22.350 km<sup>2</sup>, soit 41 feuilles au 1/50 000 ;

d) *Restitution* : 20.590 km<sup>2</sup>, soit 37 feuilles au 1/50 000 ;

e) *Complètement* : 16.500 km<sup>2</sup>, soit 30 feuilles au 1/50 000 ;

f) *Couverture photographique* : environ 45.000 km<sup>2</sup> à l'échelle du 1/25 000, soit la valeur de 82 feuilles au 1/50 000 et 48.000 km<sup>2</sup> aux échelles du 1/40 000 et du 1/50 000, enfin environ 36.000 km<sup>2</sup> le seront à des échelles diverses, certaines de ces couvertures ont été réalisées avec des émulsions « infra-rouge ».

g) *Edition* : 165 feuilles au 1/25.000 ;

93 feuilles au 1/50.000 ;

61 feuilles au 1/100.000, 1/250.000, 1/500.000,

et à des échelles diverses (cartes géologiques, de végétation, aéronautiques... ) ;

— les impressions réalisées seront de 6.000.000 cartes ;

— la production d'épreuves photographiques sera d'environ 380.000 exemplaires, celle des agrandissements d'environ 32.000, enfin celles des *photoplans et mosaïques* d'environ 51.000 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) apportées 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 production trop lente de l'équipement cartographique de la France, soit pour le compte d'organismes scientifiques, soit 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 dans la région de Vitré et en Alsace.

Contrôles périodiques de stabilité des ponts de Beaucaire, Cumières, Nantes, Remoulins, Bobigny, Neuilly, La Concorde, La Pyle (Jura), Saint-Avertin.

Contrôle en charge du pont de Bordeaux.

Contrôle de stabilité du barrage de Sainte-Cécile-d'Andorge (Gard).

Exécution de 250 kilomètres de nivellement de 2<sup>e</sup> ordre, comme ceinture des affaissements miniers, dans les régions de Douai, Lens et Valenciennes.

Exécution d'un nivellement dans la région de Leucate pour l'exploitation immédiate dans le cadre des travaux entrepris pour l'aménagement de la côte languedocienne.

*Pour le Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais :*

Exécution de 100 kilomètres de profil en long de lit mineur sur le haut Escaut et quelques affluents.

*Pour le port autonome de Rouen :*

Nivellement de la digue du Ratier (estuaire de la Seine au Havre).

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

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

Exécution de 20 kilomètres de nivellement dans l'avant-gare de Paris-Nord et un nivellement du viaduc de Bezons en vue d'études ultérieures de stabilité.

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

Opérations de triangulation et de nivellement pour l'implantation de la ligne expresse régionale Est-Ouest, section Nanterre — Défense, Nation — Vincennes, Défense — Etoile et Etoile — Auber.

*Levés :*

1/2.000 : Autoroutes et déviations diverses : 43 kilomètres ;

S.N.C.F. : déviation à Nogent-sur-Oise : 4,5 kilomètres ;

Port autonome de Dunkerque : 2.100 hectares.

1/5.000 : Ponts et Chaussées, cours de la Moselle : 7.130 hectares ;

Port autonome de Dunkerque : 4.190 hectares ;

Canal de Jonage-Miribel.

1/10.000 : Groupements d'urbanisme de Candé, d'Issoire, de la vallée de la Sioule, de Thiers : 57.800 hectares.

1/20.000 : Aérodrômes de Quimper, Vichy, Dinard : 25.400 hectares.

2° *Ministère de l'Agriculture.*

*Pour la Direction départementale de l'Agriculture des Côtes-du-Nord :*

Exécution de 69 kilomètres de profil en long de lit mineur sur la rivière de Leff.

*Pour la Direction départementale de l'Agriculture du Pas-de-Calais :*

Exécution de 169 profils en travers de lit mineur sur la rivière l'Authie.

*Pour le Service hydrologique centralisateur du bassin de la Loire :*

Sur le fleuve la Loire, dans les régions de Montlouis, Amboise, Blois, Orléans, Dompierre, Briare, Cosne et La Charité ont été exécutés : 51 kilomètres de profil de berge et grands profils en travaux de lit majeur, 69 profils en travers de lit mineur.

*Pour le Génie rural d'Ille-et-Vilaine :*

Sur les rivières : la Loizance, la Minette, la Vilaine et la Vannoise, il a été exécuté 67 kilomètres de profils en long de lit mineur.

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

Sur la rivière l'Orne, il a été exécuté 9 kilomètres de profils en long de lit mineur ;

20 profils en travers de lits mineur et 1,6 kilomètre de grands profils en travers de lit majeur ;

Sur les rivières : l'Ainette, la Vacherie, le Merle et la Moselle, exécution de 33 kilomètres de profils en long et 20 kilomètres de profils en travers ;

Sur la rivière la Meurthe il a été exécuté 50 kilomètres de profils en long et 50 kilomètres de profils en travers.

*Levés :*

1/20.000 : semi régulier.

Direction départementale de l'agriculture Mayenne : 5.500 hectares.

Mission technique de l'eau Adour-Garonne : 12.000 hectares.

3° *Pour le Commissariat à l'Energie atomique, les Organismes rattachés, la Faculté des Sciences. — Divers.*

*Pour la Société Indaton :*

Contrôles de stabilité dans la Centrale nucléaire EL4 à Brennilis (Finistère).

*Pour le Groupement atomique - Alsacienne - Atlantique :*

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

*Pour la Société industrielle Delattre-Levivier :*

Implantation dans la centrale E. D. F. 4 bis à Saint-Laurent-des-Eaux.

*Pour la Faculté des Sciences d'Orsay :*

Poursuite du contrôle et du réglage des différentes parties de l'accélérateur linéaire.

4° *Pour le Ministère des Armées.*

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

Observations astronomiques pour la détermination du géoïde dans le Centre et le Sud-Est de la France.

*Pour le C. E. V. :*

Détermination d'azimuts de pistes d'aérodromes.

*Pour le S. E. C. T. :*

Opérations d'étalonnage d'engins de trajectographie au Centre d'essais des Landes et à l'Île-du-Levant.

5° *Pour le Ministère des Finances (service du cadastre).*

Exécution d'un nivellement complémentaire dans le district de Paris sur une surface de 35.000 hectares à raison d'un point par 50 hectares.

6° Pour les départements et services divers.

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

Exécution de 43 kilomètres de profils en long de lit mineur sur l'Yaigne et la Quincampoix, affluents de la Seiche.

*Pour le département des Ardennes :*

Sur l'Aire, affluent de l'Aisne il a été exécuté : 33 kilomètres de profils en long de lit mineur et 75 profils en travers et 10 kilomètres de grands profils en travers.

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

Opérations de triangulation dans la région d'Escouloubre (Pyrénées).

*Pour l'O. R. T. F. :*

Etude de la liaison hertzienne Buttes-Chaumont - Bry-sur-Marne.

*Pour le C. N. R. S. :*

Observations de satellites et triangulations en Provence.

*Pour le C. N. E. S. :*

Rattachement d'antennes à Saint-Michel-de-Provence.

Opérations d'étalonnage des engins de trajectographie au centre de Brétigny.

Rattachement géodésique des stations.

*Pour la Société Solway de Dombasle :*

Exécution de 110 kilomètres de nivellement de contrôle des affaissements.

*Pour la Société des soudières réunies de la Neuville-devant-Nancy :*

Exécution de 20 kilomètres de nivellement de contrôle des affaissements.

*Pour la Société des avions Dassault :*

Vérification de l'orientation d'une platine gyroscopique à Bordeaux-Mérignac.

*Pour la Société Thomson-Houston :*

Orientation des aériens paraboliques au Mont Verdun.

Levés :

1/2.000 : Seine-Maritime : 350 hectares.

Société d'aménagement de la région havraise : 1.600 hectares.

1/5.000 : Préfecture de la région de Provence. — Canal de la Durance : 5.350 hectares.

Electricité de France (glacier du Tour) : 200 hectares.

Premier Ministre. — Région parisienne : 214.000 hectares.

*Photogrammétrie, travaux non cartographiques :*

Les travaux suivants ont été exécutés par la Division de l'Aérocheminement et les travaux non cartographiques.

Ministère de l'équipement. — Ponts et chaussées :

Essais en charge du pont suspendu de Bordeaux.

Ministère d'Etat chargé des Affaires culturelles (Conservatoire des monuments historiques) :

Profils de la basilique de Vézelay.

Relevés photogrammétriques de la cathédrale de Strasbourg (façades N. O. S. tour lanterne...).

Pour Electricité de France, plusieurs contrôles de pales de turbine (comparaison avec le modèle réduit) : Bourg-lès-Valence, Gerstheim.

Pour le Centre national d'études spatiales :

Des prises de vues et des restitutions de nuages luminescents émis par fusées.

Pour la Faculté de Médecine :

Restitution de chromosomes.

B. — Outre-Mer et étranger.

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 Sociétés diverses, soit par des organismes internationaux.

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° D. O. M. et T. O. M.

*Restitution* : La Réunion.

*Rédaction* : Nouvelles-Hébrides (1/50.000), Polynésie (1/20.000 et 1/50.000).

*Edition* : La Réunion (1 carte en relief).

*Travaux spéciaux* (aériens et géodésiques) : pour le C. N. E. S. en Guyane, relatifs à la station interférométrique Diane.

2° *Etats africains et malgache.*

*Prises de vues* : Côte-d'Ivoire, Dahomey, Haute-Volta, Mali, Niger, Sénégal, Togo, Cameroun, Congo, Gabon, République centrafricaine, Madagascar.

*Préparation aéroportée* : Mali, Niger, Togo, Congo, Gabon, R. C. A.

*Nivellement de précision* : Madagascar.

*Géodésie* : Tchad, Madagascar.

*Stéréopréparation* : Madagascar, Mauritanie, Togo.

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

*Restitution* : Côte-d'Ivoire, Dahomey, Niger, Sénégal, Togo, Mali, Tchad, Cameroun, République Centrafricaine, Gabon, Madagascar.

*Complètement* : Madagascar, Cameroun.

*Rédaction et édition à des échelles diverses de :*

2 feuilles de la République Centrafricaine ;

7 feuilles du Tchad ;

5 feuilles du Gabon ;

1 feuille du Congo ;

2 feuilles du Cameroun ;

5 feuilles de la Côte-d'Ivoire ;

5 feuilles du Dahomey ;

3 feuilles de la Haute-Volta ;

10 feuilles du Mali ;

8 feuilles de Mauritanie ;

19 feuilles du Niger ;

13 feuilles du Sénégal ;

3 feuilles du Togo ;

32 feuilles de Madagascar.

Etablissement de mosaïques, d'assemblages photographiques et fournitures d'agrandissements photographiques pour des clients des Etats de l'Afrique Occidentale, du Gabon, de la République Centrafricaine, du Congo.

En outre, ont été effectués pour le compte de certaines Sociétés :

*Sereb :*

Missions géodésiques de trajectographie à Tanout et Agadès (Niger) ;

Cheminement géodésique entre Tanout et Agadès ;

Rattachement par triangulation spatiale du réceptacle de Tanout à la base de départ d'Hammaguir.

C. G. G. (Compagnie générale de géophysique) :

Prospection aéroportée en Mauritanie et à Madagascar.

C. E. A. (Commissariat à l'Energie atomique) :

Prospection aéroportée au Congo et au Gabon.

### 3° Etats d'Afrique du Nord.

Le financement de tous les travaux exécutés en Algérie, au Maroc et en Tunisie est assuré par les Gouvernements de ces Etats.

a) *Algérie* : au titre de la convention passée entre l'Algérie et la France, décidant que l'IGN 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 :

Prises de vues : 58.698 kilomètres carrés entre 1/10.000 et 1/80.000 ;

Nivellement de précision : 444 kilomètres ;

Stéréopréparation et restitution : 27 feuilles au 1/25.000 ;

Complètement au 1/25.000 : 10 feuilles 1/2.

Détermination d'un point astronomique (pour la SONATRACH) :

Edition :

33 feuilles au 1/25.000 ;

4 feuilles au 1/200.000 (Sahara) ;

4 feuilles au 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 de besoins du Gouvernement chérifien, objet d'une convention entre le Service Topographique Marocain et l'IGN :

Géodésie de premier ordre du Sud Maroc : achevée au début 1967 ;

Préparation : 6 feuilles au 1/100.000 ;

Stéréopréparation : 11 feuilles au 1/50.000 ;

Complètement : 9 feuilles au 1/50.000 ;

Restitution : 17 feuilles au 1/100.000 ; 11 feuilles au 1/50.000.

c) *Tunisie* :

Prises de vues : sur 35.637 kilomètres carrés.

Travaux photogrammétriques : achèvement de la restitution au 1/2.000 du cadastre, région Tozoghrene.

### 4° Autres Etats étrangers.

Prises de vues :

18.000 kilomètres carrés en Arabie Saoudite ;

3.085 kilomètres carrés au Koweit ;

75 kilomètres carrés au Libéria.

Des vols de prospection aéromagnétique ont été exécutés en Espagne (2.480 kilomètres), en Nouvelle-Guinée (35.000 kilomètres), à Java (60.000 kilomètres).

Pour le C. N. E. S., 14 heures 30 de vol ont été consacrées à des essais scientifiques en Belgique.

*Travaux géodésiques* : en Arabie Saoudite (pour la Société Argas).

Une mission a reconnu les points du réseau géodésique de premier ordre qui doivent être déterminés fin 1967 et 1968 (triangulation avec la méthode des pots lumineux).

#### 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.

1° Par la mise à la disposition des Etats intéressés d'experts et de conseillers techniques. 36 fonctionnaires de l'I. G. N. sont actuellement détachés hors de France comme experts.

2° Par le détachement dans différents pays de techniciens en vue de concourir, comme professeurs de topographie, à la formation de géomètres et de topographes. Actuellement 9 fonctionnaires de l'I. G. N. sont détachés à ce titre.

3° Par l'admission à l'Ecole nationale des sciences géographiques d'élèves et de stagiaires étrangers : leur nombre en 1967 s'élève à 76.

#### C. — Prévisions pour 1968.

La situation est toujours médiocre en France où les crédits budgétaires restent trop faibles. Pour pallier cette insuffisance des ressources budgétaires et conserver malgré tout un rythme convenable l'I. G. N. s'est astreint à une facture moins compliquée de la carte au 1/25.000 et à améliorer ses méthodes de travail.

Les travaux prévus en 1968 en France auront l'importance ci-après :

*Triangulation et nivellement* de 19 feuilles au 1/50.000 et de 23 si les disponibilités en personnel le permettent, ce qui représente le même volume qu'en 1967.

*Préparation photogrammétrique* sur 16.500 kilomètres carrés et si possible sur 18.700 kilomètres carrés, ce qui représente une *diminution d'environ 6.000 kilomètres carrés sur 1967.*

*Restitution* de 16.500 kilomètres carrés, ce qui représente une *diminution de 6.800 kilomètres carrés sur 1967.* Comme pour la préparation cette diminution s'explique par la réduction des contributions financières que les grands services apportaient les années précédentes pour l'accélération des travaux de la carte.

*Complètement* de 17.000 kilomètres carrés et de 27.000 si les disponibilités en personnel le permettent.

La situation se présente de façon satisfaisante pour les territoires d'outre-mer et les pays étrangers. Les conventions d'établissement passées avec les gouvernements marocain, algérien et sénégalais arrivent à expiration et sont en cours de renouvellement. L'accord est pratiquement acquis avec le Maroc. Les négociations s'avèrent plus lentes avec l'Algérie et le Sénégal.

Dans l'ensemble, le volume des travaux sera comparable à celui de 1967. Les contrats déjà signés assurent la présence des équipes de terrain de l'I. G. N. dans les territoires d'Afrique du Nord, de l'Afrique Noire, de la République Malgache, en Arabie Saoudite et au Koweït.

## DISPOSITIONS SPECIALES

### *Article 75.*

**Création d'un établissement public chargé d'organiser les examens du permis de conduire.**

**Texte.** — Il est créé un établissement public de l'Etat à caractère administratif dénommé « Service national des examens du permis de conduire » et placé sous la tutelle du Ministre de l'Equipement et du Logement.

Le service national des examens du permis de conduire a pour mission l'organisation des examens du permis de conduire des véhicules terrestres à moteur.

Des décrets en Conseil d'Etat fixeront les conditions d'application du présent article et, notamment, les modalités d'organisation et de fonctionnement du nouvel établissement public.

*Commentaires.* — Jusqu'à présent le Service national des examens du permis de conduire était géré par l'Union nationale des associations de tourisme. Il est proposé, compte tenu de l'activité sans cesse croissante du service, de le transformer en un établissement public national à caractère administratif.

Votre Commission des Finances vous propose l'adoption de cet article.

**AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION**

Article 37.

**ETAT C**

**Equipement et logement.**

TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat :

Crédits de payement ..... 396.106.000 F.

**Amendement : Réduire ce crédit de 6 millions de francs.**