

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 1963.

---

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1964, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

Travaux publics et transports.

TRAVAUX PUBLICS, ROUTES, VOIES NAVIGABLES

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 549 et annexes, 568 (Tomes I à III et annexe 26), et in-8° 586 (Tomes I et II, annexes XIII et XIV) et in-8° 101.

Sénat : 22 et 23 (Tomes I, II et III, annexe 28).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
	—
<b>A. — Les routes</b> .....	4
Entretien .....	4
Modernisation .....	5
Le Fonds routier et la voirie secondaire.....	7
Le problème du péage.....	8
Le problème de la sécurité routière.....	9
<b>B. — Les voies navigables</b> .....	11
Crédits et travaux de modernisation.....	11
L'Entretien .....	12
<b>Annexe : autoroutes ouvertes au 1<sup>er</sup> novembre 1963 et mises en service jusqu'au 31 décembre 1965</b> .....	15

---

Mesdames, Messieurs,

Nous n'avons pas l'intention, au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan, de procéder à une analyse complète des crédits figurant au budget de 1964, sous les rubriques des Routes et des Voies navigables, tâche qui est plus directement du ressort de votre Commission des Finances, saisie au fond. Nous nous bornerons donc pour chacun de ces grands chapitres à présenter nos observations et nos suggestions sur les points nous paraissant essentiels.

## A. — LES ROUTES

### 1° Entretien.

Nous n'avions pas cessé de signaler, à l'occasion de l'examen des budgets précédents, l'insuffisance des crédits d'entretien et les conséquences graves que celle-ci risquait d'avoir pour notre réseau : la rigueur exceptionnelle de l'hiver dernier nous a malheureusement donné raison. En effet, 2.000 kilomètres de routes nationales ont été rendues inutilisables en raison du mauvais état de leur revêtement, tandis que plusieurs milliers d'autres devaient être interdits à la circulation des « poids lourds » ! Mise hors d'état des chaussées et barrières de dégel ont ainsi entraîné l'isolement économique de certaines régions du Nord et de l'Est.

Pour remédier à cette situation exceptionnelle, le Gouvernement a dû accorder, en cours d'année, une dotation de 200 millions de francs, qui a permis aux Services des Ponts et Chaussées de procéder aux réparations les plus urgentes sans qu'ils puissent, pour autant, remettre en état l'ensemble des routes endommagées.

Cet état de choses a eu du moins l'avantage de permettre au Ministre des Travaux Publics d'obtenir les crédits nécessaires, soit 352,6 millions, en 1964, contre 289,8 en 1963. Cette dotation, en augmentation de 21 % sur celle de l'exercice précédent, va rendre enfin possible, d'une part, l'exécution des travaux courants et, d'autre part, la progressive remise en état des chaussées par la réduction de onze à huit ans du rythme de renouvellement des enduits.

Il convient toutefois de noter qu'en raison de l'augmentation de 5 % du coût des services et des matériaux, la progression des moyens mis en œuvre n'est en fait que de 16 %.

Enfin, nous regrettons qu'aucun crédit spécial n'ait été prévu pour la mise « hors gel » ou, du moins, le renforcement de certaines routes particulièrement vulnérables aux intempéries comme l'itinéraire Paris-Est, ou la route dite « des frontières ».

## 2° Modernisation.

Le total des crédits de modernisation du réseau routier s'élève, en autorisations de programme, à 1.218,5 millions de francs, se décomposant comme suit :

	AUTORISATIONS de programme.	DEPENSES
Réseau national .....	384	246
Autoroutes .....	622	600
Ponts sur route nationale.....	25	31
Ponts sur voirie locale.....	15	
Réseau départemental .....	44,5	54
Réseau urbain .....	68	51
Réseau communal .....	60	75
<b>Total.....</b>	<b>1.218,5</b>	<b>1.057</b>

Ces dotations sont en augmentation de 30 % en moyenne par rapport à l'année précédente. Nous sommes particulièrement heureux de constater que les crédits de paiement consacrés au **réseau national** passent de 188 à 246 millions et les autorisations de programme de 290 à 384. En effet, nous avons dit que la construction des autoroutes ne devait pas conduire à un ralentissement des travaux d'aménagement de l'ensemble des grands itinéraires : suppression des « points noirs », rectification des virages, élargissement de chaussées, déviations urbaines, etc.

En ce qui concerne **les autoroutes**, l'importante majoration des crédits de paiement (600 millions contre 470 en 1963) est la traduction chiffrée de l'augmentation du kilométrage des voies devant être mises en service dans le courant de 1964. Rappelons, en effet, que celui-ci doit passer de 107 kilomètres cette année à 150 en 1964, pour atteindre 175 à partir de 1965.

Tout en nous félicitant du fait que les objectifs du Plan soient ainsi dépassés, nous espérons que le Gouvernement fera encore un effort supplémentaire pour tenir compte d'une augmentation du trafic automobile qui est de l'ordre de 12 % par an. En effet, au rythme de réalisation du programme actuel, notre réseau auto-

routier comprendra essentiellement, en 1970, la liaison Lille—Marseille et quelques branches d'autoroute de moindre importance comme Paris—Gaillon et Metz—Thionville. Or, nous pouvons constater que certaines routes telles que Lyon—Bourgoin, Paris—Chartres, Montpellier—Narbonne, et bien d'autres, supportent dès maintenant un trafic quotidien supérieur à 6.000 voitures et connaîtront donc dans cinq ans, un trafic incompatible avec les normes d'une route même aménagée.

Il apparaît donc indispensable de reviser le programme établi, rappelons-le, il y a déjà près de dix ans. Le potentiel de nos entreprises et les moyens techniques de notre administration des ponts et chaussées nous permettraient de réaliser chaque année non plus 175, mais 250 kilomètres d'autoroutes. Une telle accélération de la cadence des travaux nous mettrait en mesure de rattraper notre retard et d'adapter nos grandes liaisons à un trafic qui sera, en 1972, rappelons-le, double de celui que nous connaissons aujourd'hui.

Enfin, puisque l'insuffisance des ressources du Trésor et la difficulté de faire trop largement appel au marché financier nous sont présentées comme le principal obstacle à une modernisation plus rapide de nos routes, nous tenons à souligner que ces raisons auraient une force singulièrement plus grande si elles valaient aussi bien pour le chemin de fer que pour la route.

Or, la simple lecture des documents budgétaires des trois dernières années nous a permis d'établir la comparaison suivante :

**Crédits de modernisation.**

En millions de francs (dépenses).

	S. N. C. F.			ROUTES NATIONALES et autoroutes.	
	Total	Dont emprunt.	Infra- structure seule.	Total	Dont emprunt.
1962 .....	1.415	669	723	458	18
1963 .....	1.475	749	703	688	202
1964 .....	1.600	607	635	875	240
<b>Total 1962-1964.</b>	<b>4.480</b>	<b>2.025</b>	<b>2.061</b>	<b>2.021</b>	<b>460</b>

Ainsi, la S. N. C. F. dont l'équipement est aujourd'hui l'un des meilleurs du monde, dont le trafic n'augmente plus que faiblement et qui a bénéficié depuis la Libération de la quasi-totalité des crédits qu'elle demandait, se voit encore mieux traitée que la route sur le point d'être asphyxiée par une circulation doublant en 8 ans et pour laquelle il est nécessaire de créer un important réseau de voies entièrement nouvelles.

Nous demandons donc très instamment au Gouvernement de ne pas limiter son action à une coordination réglementaire mais d'harmoniser également les investissements en tenant davantage compte des besoins futurs que des situations acquises.

### 3° Le Fonds routier et la voirie secondaire.

A l'occasion de l'examen du budget de 1963, nous avons souhaité que le pourcentage du produit de la taxe sur les carburants affecté au Fonds routier fût relevé de 7,7 à 10 % afin que les communes et les départements puissent bénéficier équitablement de l'effort financier consenti par le Gouvernement pour la modernisation du réseau national.

Nous prenons donc acte avec satisfaction du relèvement de ce pourcentage, bien qu'il reste limité à 9 %, ce qui nécessite une fois encore l'octroi d'un crédit budgétaire complémentaire de 136 millions.

Cependant, compte tenu de ce relèvement, la dotation du Fonds, qui était de 548 millions en 1963, passe, pour l'exercice en cours, à 681 millions de francs (1) répartis comme suit :

Tranche nationale et ponts.....	494 millions		
— départementale.....	54	—	} 180
— urbaine.....	51	—	
— communale.....	75	—	
Ponts sur la voirie locale.....	5	—	
Frais de fonctionnement.....	2	—	

Ainsi, la voirie locale ne reçoit, avec 180 millions, que 27 % du total au lieu des 36 % qui devraient normalement lui revenir.

---

(1) Produit de la taxe.....	673
Reliquat antérieur.....	8
	681

En examinant, d'autre part, les crédits de programme, on constate que les dotations des différentes tranches locales restent identiques à celles de 1962 et 1963, la seule différence résultant de l'octroi d'un crédit complémentaire de 15 millions pour les ponts intéressant le réseau secondaire.

Indiquons enfin qu'au rythme actuel, il est permis d'espérer que *la reconstruction des ponts* sur la voirie nationale sera terminée d'ici six ans. Ceci permet d'espérer une accélération prochaine de la cadence de reconstruction des ouvrages d'art intéressant le réseau secondaire dans la mesure, du moins, où la dotation dont bénéficie actuellement le réseau national sera reportée sur celui des départements et communes.

#### 4° Le problème du péage.

La récente mise en service de la section d'autoroute Mantes—Bonnières a vu la première application du péage sur une voie construite exclusivement au moyen de crédits budgétaires. C'est pour nous l'occasion de redire notre opinion sur ce nouvel impôt qui vient frapper la circulation automobile.

Tout d'abord, on ignore qu'avant d'être une source de revenus, le péage entraîne un surcroît de dépenses de construction et de fonctionnement qui peut être estimé à 10 % environ du coût des travaux.

D'autre part, et toujours sur le plan financier, l'institution de cette taxe présente le double inconvénient d'écarter un certain nombre d'usagers et d'obliger l'Etat à continuer à entretenir une voie parallèle.

Enfin, au point de vue technique, les guichets de perception contribueront à freiner la circulation spécialement aux heures de pointe.

On répondra à ces arguments que le Trésor public n'est pas en mesure de faire face à la totalité des dépenses de construction d'autoroutes et qu'il est donc nécessaire de recourir à l'emprunt précisément rentabilisé par le péage. Mais, si nous sommes bien d'accord sur la nécessité de recourir à l'emprunt, nous estimons que les intérêts de celui-ci pourraient être prélevés sur les ressources du Fonds routier dont l'accroissement est, rappelons-le, d'environ 600 millions par an.

Une telle formule permettrait de consacrer à l'amélioration du réseau et à la construction d'autoroutes 8 milliards supplémentaires en 10 ans.

#### 4° Le problème de la sécurité routière.

Bien que nous n'ayons pas l'intention de faire ici un exposé complet sur le problème de la sécurité routière, nous pensons que cette question est trop grave pour ne pas être évoquée à l'occasion de l'examen de ce budget, d'autant plus qu'elle a fait, à plusieurs reprises, l'objet des travaux de votre Commission.

Plus de 10.000 morts et 230.000 blessés, tel est en effet le bilan des accidents de la route pour 1962 ! Certes, un aussi tragique résultat ne peut être imputé entièrement à l'état de notre infrastructure, mais il faut bien reconnaître que *l'inadaptation de celle-ci à une circulation de plus en plus dense* est en partie responsable de cette hécatombe. La localisation des accidents montre, en effet, que certains carrefours et de nombreuses sections de routes à grande circulation sont particulièrement meurtriers. D'autre part, on admet, en général, que *plus de la moitié de nos routes nationales sont aujourd'hui inadaptées* au trafic qu'elles supportent.

A ce sujet, il n'est pas inutile de préciser qu'une route, *quel que soit son gabarit*, est faite pour livrer passage à un *nombre donné de voitures*. Ce débit maximum s'établit comme suit, *en rase campagne* :

Routes à 2 voies.....	4.800 véhicules/jour.
— à 3 voies.....	7.500 à 8.000
— à 4 voies.....	12.000
Autoroute (à 4 voies séparées).....	40.000

Au-delà de ces limites, toute artère devient d'autant plus dangereuse que la circulation y est plus dense et plus rapide. Nous en avons vu un exemple en Allemagne où le nombre des tués est particulièrement élevé sur certaines autoroutes saturées comme celle reliant Francfort à Cologne.

Mais si un effort doit donc être fait pour améliorer les carrefours et le gabarit des chaussées, le nombre élevé de cyclomoteuristes accidentés (un tiers environ du total) fait également appa-

raître la nécessité d'aménager des pistes cyclables dans les régions suburbaines où s'effectue l'essentiel du trafic des véhicules à deux roues.

En dehors de l'effort à réaliser pour l'infrastructure, il nous paraît également intéressant de dire un mot du rôle du service d'ordre, de l'organisation des secours aux blessés et, plus généralement, de la coordination administrative des services appelés à se pencher sur le problème de la sécurité routière.

En ce qui concerne la police et la gendarmerie, des effectifs de plus en plus importants d'agents motorisés ou non sont affectés à la surveillance de la circulation sur les routes nationales mais, sur les routes départementales, où le nombre d'accidents est très important, un renforcement des moyens s'impose. On souhaiterait, d'autre part, que gendarmes et C. R. S. ne limitent pas leur activité, comme ils le font trop souvent, à sanctionner les délinquants, mais qu'ils s'efforcent également de régulariser l'écoulement du trafic, par exemple en faisant ranger de temps à autre les « poids lourds », en fractionnant les « bouchons » de véhicules ou en détournant, dans certains cas, les automobiles sur un itinéraire moins chargé.

Sur le plan des secours aux blessés, un effort reste également à faire pour réduire au minimum le délai d'intervention des services sanitaires. La durée moyenne d'attente est encore trop longue en raison de l'éloignement des poste d'appel (particulièrement la nuit), ainsi que de l'insuffisance du matériel de transport et du personnel spécialisé. D'autre part, en cas d'accident, les usagers de la route restent mal informés de leurs devoirs, qu'ils en soient auteurs ou témoins.

Enfin, l'énoncé même de ces questions montre la nécessité d'une effective coordination entre les responsables de l'infrastructure et de l'élaboration du Code de la Route, les personnels de surveillance, les tribunaux et les services sanitaires ; autrement dit, entre les Ministères des Travaux publics, de l'Intérieur (police et C. R. S.), de la Défense nationale (gendarmerie), de la Santé et de la Justice, sans parler des municipalités et des organisations privées, nationales ou internationales, subventionnées ou agréées.

L'actuelle dispersion des moyens humains et matériels ne permet guère de dégager les responsabilités, de définir une doctrine précise et d'obtenir le meilleur rendement des efforts de chacun.

## B. — VOIES NAVIGABLES

Si les crédits de modernisation des voies navigables sont en progrès sensible, les dépenses d'entretien restent notoirement insuffisantes malgré la charge supplémentaire particulièrement lourde que vont entraîner la réfection d'une section du canal de la Marne au Rhin et du tunnel du Rove.

### 1. — Crédits et travaux de modernisation.

Les autorisations de programme accordées au titre des opérations nouvelles s'élèvent à 220 millions, contre 185 en 1963. A ceci s'ajoutent des fonds de concours pour un montant de 37,8 millions.

Le tableau suivant montre que le déblocage des crédits d'engagement s'effectue conformément aux prévisions du Plan :

	FONDS D'ETAT		FONDS DE CONCOURS	
	Echéances du IV <sup>e</sup> Plan.	Loi de finances.	Echéances du Plan.	Loi de finances.
1962 .....	165	141	30	62
1963 .....	180	185	60	27
1964 .....	200	220	40	37,8
	545	546	130	126,8

Ce respect des engagements du Plan est tout à fait remarquable quand on se souvient du retard de près de 50 % qui avait été pris par les voies navigables en ce qui concerne l'exécution du 3<sup>e</sup> Plan.

Nous devons constater cependant qu'en raison du renchérissement des travaux, les opérations prévues ne pourront pas être totalement menées à bien dans les délais fixés.

D'autre part, aucun crédit n'est prévu pour la tranche dite « optionnelle » qui devrait, en principe, être engagée à partir de

cette année. Parmi les opérations prévues à ce titre figurait notamment l'aménagement de la Saône entre Oigny et Verdun, élément important de la liaison Rhin—Rhône.

Quoi qu'il en soit, l'essentiel des mesures nouvelles concerne la poursuite de la mise au grand gabarit de la liaison Dunkerque—Valenciennes.

Parmi les opérations en cours de finition, votre Commission — qui a tant fait pour que soit réalisée cette grande œuvre — est heureuse de signaler le prochain achèvement du Canal du Nord qui va raccourcir sensiblement la durée du parcours des péniches entre la région minière du Nord et Paris et permettre une meilleure rotation du matériel.

Un seul marché reste encore à passer concernant le sixième lot de la deuxième section. Lorsque les travaux correspondants seront achevés, c'est-à-dire à la fin de 1964, il sera possible d'assurer une circulation à voie unique avec des garages aménagés à des intervalles assez rapprochés.

Toutefois, il faudra attendre le milieu de 1965 pour que la navigation puisse se faire de bout en bout avec des convois « poussés » de deux barges de 350 tonnes.

La réalisation définitive de cet ouvrage qui précédera de peu l'ouverture de la liaison au grand gabarit Dunkerque—Valenciennes accessible aux convois poussés de 3.000 tonnes marque le renouveau de notre réseau navigable dont la modernisation avait été abandonnée depuis la fin du siècle dernier.

Nous espérons que cet effort sera poursuivi et va maintenant s'appliquer à la modernisation de la liaison Rhin-Rhône dont nous souhaitons l'inscription au V<sup>e</sup> Plan.

## 2. — L'entretien.

Les crédits accordés, à ce titre, pour l'exercice à venir sont sensiblement égaux à ceux de l'an dernier (64,4 millions contre 63,4), en dépit d'un renchérissement du coût des travaux évalué à 8 % environ.

Cette diminution des moyens mis à la disposition de l'administration des voies navigables est d'autant plus regrettable qu'elle aggrave le retard pris dans les années précédentes. En raison de cette carence, *la situation s'est brusquement aggravée*. Depuis le

17 août, les péniches ne circulent plus sur le canal de la Marne au Rhin à partir de Nancy. La sécheresse inhabituelle de l'hiver dernier est, certes, la cause principale de cette situation, mais il est également indiscutable que des crédits suffisants auraient permis, par la réfection de la cuvette du canal, de supprimer ou de limiter les pertes d'eau provoquées par des fissures depuis longtemps signalées par les services des Ponts et Chaussées.

Le 16 juin, l'effondrement de la voûte du tunnel du Rove provoquait l'arrêt de la navigation sur le canal de Marseille au Rhône. L'importance des travaux qu'il est nécessaire de mener à bien pour rétablir la navigation exigera d'assez longs délais.

Dans les deux cas que nous venons de citer, le défaut d'entretien par manque de crédits gêne considérablement l'acheminement des matières premières de l'industrie sur les deux liaisons si importantes de Paris—Strasbourg et Marseille—Lyon et les Pouvoirs Publics devront dépenser des sommes beaucoup plus importantes que celles que réclamait un entretien rationnel.

\*

\* \*

En dépit des graves accidents que nous avons évoqués et de l'hiver particulièrement rigoureux qui a bloqué le trafic pendant plus de deux mois, la navigation fluviale a fait preuve en 1963 d'une remarquable vitalité puisque dès la fin du mois d'août, les chiffres de trafic de l'année précédente avaient été égalés.

\*

\* \*

### Observations de votre Commission.

Au cours du débat qui s'est instauré au sein de votre Commission à propos de ces budgets, *de vives critiques ont souligné la justesse des différentes observations de votre Rapporteur.*

M. Coutrot est intervenu, notamment, pour signaler le danger des routes à 3 voies et il a demandé qu'on ne construise plus de telles chaussées.

MM. Bouloux, Delagnes, Brun et Cornat ont, de leur côté, critiqué l'insuffisance des crédits accordés aux autoroutes, à l'aménagement des « points noirs » et à l'amélioration des réseaux départemental et communal.

La Commission a également déploré l'absence d'indications concernant la liaison fluviale Rhin—Méditerranée, dont elle souhaite l'inscription au V<sup>e</sup> Plan.

\*

\* \*

**Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1964, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant les routes et les voies fluviales.**

## ANNEXE

### AUTOROUTES OUVERTES AU 1<sup>er</sup> NOVEMBRE 1963 ET MISES EN SERVICE PREVUES JUSQU'AU 31 DECEMBRE 1965

	Kilomètres.	Total.
<i>Avant le 1<sup>er</sup> janvier 1960 :</i>		
A 12-13	Autoroute de l'Ouest.....	30,5
A 1	Autoroute Sud de Lille.....	40,7
A 8 - A 51	Autoroute Nord de Marseille.....	17,3
A 46 - B 46	Autoroute de Lyon.....	6,1
A 7	Vienne Sud.....	4
	Péage-de-Roussillon .....	5
A 33	Contournement de Nancy.....	27
	<hr/>	
	130,6	130,6
<i>En 1960 :</i>		
A 6 - B 6 - C 6	Autoroute Sud de Paris.....	43
		173,6
<i>En 1961 :</i>		
A 8	Esterel - Côte-d'Azur .....	51
		224,6
<i>En 1962 :</i>		
A 25	Dunkerque - Bergues .....	2
A 52	Est de Marseille.....	15
		241,6
<i>En 1963 :</i>		
A 6	Plessis-Chenet - Saint-Germain-sur-Ecole .....	10
A 52	Est de Marseille.....	3
A 13	Mantes - Bonnières .....	13
A 7	Déviation de Valence.....	4
A 7	Bonpas - R. N. 572.....	11
A 25	Metz - Talange .....	14
		296,6

Sections dont l'ouverture est prévue entre le 1<sup>er</sup> novembre et la fin de l'année 1963..... 52

— Sortie Sud de Vienne - le Péage-de-Roussillon : 11 km (mi-décembre 1963).

— Auxerre - Avallon : 22 km (R. N. 65 - R. N. 444) (courant novembre 1963).

— Lille - Armentières (C. D. 222) : 13 km (début décembre 1963).

— Talange - Thionville : 6 km (courant novembre 1963).

Compte tenu de ces réalisations, le kilométrage total en service, au 31 décembre 1963, sera de 349 km.

Prévisions de *mise en service* des autoroutes pendant l'année 1964 :

	Kilomètres.	
A 1	Roissy—Senlis .....	24
A 6	Saint-Germain—Ury .....	17
	Nitry—La Cerce .....	28
	Villefranche—Anse .....	13
A 7	Lyon—Vienne .....	15
	Le Péage—Valence .....	6
	Déviation d'Orange .....	11
A 13	Bonnières—Chaufour .....	6
	Sud de Rouen.....	2
A 35	Sud de Strasbourg.....	8
A 47	Givors—Rive-de-Gier .....	10
Total .....		140

Prévisions de *mise en service* d'autoroutes pendant l'année 1965 :

	Kilomètres.	
A 1	Paris—Saint-Denis .....	3
	Saint-Denis—Roissy .....	16
	Senlis—Roye .....	44
A 6	Ury—Nemours .....	12
	Appoigny—Venoy .....	13
A 7	Lyon—Vienne .....	16
	Le Péage—Valence .....	38
A 13	Orgeval—Mantes .....	22
A 25	Lille—Armentières .....	4
A 35	Sud de Strasbourg.....	7
Total .....		175

Total réalisé au 31 décembre 1965 : 664 kilomètres.