

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

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

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1968, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME IV

Équipement et Logement.

ROUTES ET 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, Emile Aubert, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Hailgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Marcel Mathy, François Monsarrat, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Puzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambreon, Robert Schmitt, Abel Sempé, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepiet, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

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

Sénat : 15 et 16 (tomes I, II et III, annexes 14) (1967-1968).

Lois de finances. — Routes - Voies navigables.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — <i>Les problèmes de personnel</i>	3
II. — <i>Les routes</i> :	
A. — Entretien	4
B. — Le Fonds routier et les crédits d'équipement.	
1° Le Fonds routier.....	5
2° Les crédits d'équipement.	
a) Voirie nationale.....	7
b) Voiries locales.....	7
C. — Principaux travaux intéressant les autoroutes et la voirie nationale :	
1° Autoroutes	9
2° Routes nationales.....	11
III. — <i>Voies navigables</i> :	
A. — Analyse sommaire des dotations budgétaires.....	14
B. — Evolution du trafic.....	15
C. — L'axe navigable « Mer du Nord—Méditerranée ».....	15
D. — La liaison Seine—Est.....	17

I. — LES PROBLÈMES DE PERSONNEL

Le regroupement des Départements des travaux publics et de la construction a entraîné, d'une part, une fusion des services correspondants de ces ministères et, d'autre part, une extension du domaine d'activité du corps des fonctionnaires de l'Équipement à l'ensemble des travaux intéressant l'infrastructure, qu'il s'agisse du domaine de l'État ou de celui des collectivités locales.

Ces modifications posent à tous les échelons de nombreux problèmes tenant en particulier à l'origine et à la formation différente des personnels et à l'insuffisance des effectifs.

Dans ces conditions, *nous nous étonnons*, comme l'a fait à l'Assemblée Nationale M. Catalifaud, Rapporteur pour avis de la Commission de la Production et des Echanges, *des mesures de compression qui frappent, en particulier, le corps des T. P. E.* que ne peut justifier, à notre avis, l'amélioration du rendement résultant d'une mécanisation plus poussée.

Nous souhaitons donc que le Gouvernement veuille bien nous indiquer *les grandes lignes de la politique qu'il entend suivre* en la matière sur le plan national, régional et départemental, compte tenu de l'importance des opérations en cours et à prévoir intéressant la mission essentielle du ministère de l'Équipement, qui est l'aménagement du territoire.

II. — LES ROUTES

A. — Entretien.

Les crédits d'entretien des routes nationales progressent cette année de manière sensible, du moins en apparence, la dotation passant de 508 millions de francs, en 1967, à 549,8 en 1968. Mais il convient de rappeler que 50 millions de crédits de l'exercice à venir ont été engagés dès juillet 1967.

Compte tenu de l'état général des chaussées, qui nécessite dans bien des cas d'importantes opérations de réfection, la majoration des dotations porte principalement sur *les grosses réparations* (220 millions contre 180).

Nous notons, par ailleurs, avec intérêt un accroissement sensible du crédit d'exploitation. L'Administration des Ponts et Chaussées s'est, en effet, rendu compte que, moyennant certains aménagements souvent peu coûteux et de réalisation facile et rapide — tels que la modification de couloirs de circulation — il était possible d'obtenir d'une section de route donnée un meilleur rendement. Elle a donc décidé de consacrer des crédits importants à *l'étude des problèmes de circulation* et à la mise en place éventuelle du personnel et du matériel nécessaires. Il sera ainsi possible, dans une certaine mesure, de pallier l'insuffisance des dotations d'équipement et, en attendant les travaux de modernisation indispensables, de tirer le meilleur parti de notre domaine routier.

Par ailleurs, de nouveaux moyens techniques mis au point par nos ingénieurs vont permettre une meilleure utilisation de notre effort d'entretien. C'est ainsi qu'une machine dite « déflectographe », en mesure « d'ausculter » un kilométrage important de chaussée, va rendre possible la définition d'une véritable « politique de renforcement » de nos routes principales visant à faire porter nos efforts, malheureusement limités pour des raisons pécuniaires, sur les secteurs les plus menacés.

Mais cette économie judicieuse de moyens ne doit pas faire oublier l'objectif à atteindre qui est, répétons-le, de parvenir à un niveau d'entretien suffisant pour rattraper le retard pris dans le passé et faire face à la fois aux intempéries et à une circulation qui double en moins de dix ans.

En résumé, votre Commission, si elle constate une majoration régulière des crédits d'entretien depuis quelques années, regrette à nouveau leur insuffisance pour le prochain exercice.

Notre réseau routier est ainsi maintenu sous la menace de nouvelles dégradations dont la réparation nécessiterait des crédits beaucoup plus importants que ceux que nous réclamons pour *une action préventive*.

Nous regrettons donc très vivement que, faute de dotations suffisantes, une telle action ne puisse être entreprise dès 1968.

*
* * *

B. — Le Fonds spécial d'investissement routier et les crédits d'équipement.

1° LE FONDS ROUTIER

Le taux de prélèvement sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants, qui était passé par paliers successifs de 7,7 % en 1960 à 13 %, en 1967, va s'élever pour 1968 à 16,40 %.

Toutefois, les ressources nouvelles dont bénéficiera le Fonds ne s'élèveront pas dans la même proportion car, en raison de l'incorporation de la T. V. A. aux impôts sur l'essence et le gas-oil, la taxe intérieure proprement dite se trouve légèrement réduite afin de maintenir le prix de vente du carburant à son niveau actuel.

Tout se passera donc en fait, pour le Fonds routier, comme si, sur la même base que l'an dernier, le taux de prélèvement était porté à 14,2 % seulement.

Compte tenu de ce relèvement, cependant sensible, les ressources du Fonds routier liées à la consommation des carburants atteindront, en 1968, 1.567,5 millions, contre 1.318 en 1967, les autorisations de programme passant pour leur part de 1.497 à 1.980,1 millions.

Si l'on considère maintenant *l'ensemble des crédits d'équipement routier* accordé au titre des Ministères de l'Équipement et du Logement, de l'Intérieur et des Finances et les recettes attendues de l'emprunt, on obtient le tableau comparatif suivant, qui fait ressortir une majoration de 22,5 % environ :

	1967		1968	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
Fonds routier (carburants).....	1.497	1.318	1.980	1.567,5
Crédits budgétaires.....	264,8	223	315	342
Emprunt	500	350	416	405
	2.261,8	1.891	2.711	2.314,5

2° LES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT

La moyenne des crédits d'équipement routier établie en fonction du montant total des dotations prévues au V^e Plan est, rappelons-le, de 2.960 millions. Or, en dépit d'un accroissement sensible par rapport à 1967, où les autorisations de programme n'auront pas dépassé 2.262 millions, *les engagements resteront encore, en 1968, en deçà du niveau correspondant au rythme d'exécution annoncé*, avec seulement 2.711 millions de francs. Ainsi apparaît-il improbable que les objectifs fixés puissent être atteints.

Nous allons tenter d'établir une comparaison entre les autorisations de programme et les crédits de paiement par nature de voirie, travail qui se trouve aujourd'hui compliqué par le fait que les opérations concernant les autoroutes de dégagement sont maintenant incluses dans la rubrique de la voirie nationale en milieu urbain.

a) Voirie nationale.

ORIGINE DES CREDITS et catégories d'ouvrage.	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1967	1968	1967	1968
<i>Fonds routier :</i>				
Réseau national (campagne et ville).	617	»	549	339,1
Autoroutes	615	»	522	415,9
Ponts détruits (voirie nationale) ...	20	20	27	20
Autoroutes de liaison	»	291	»	28
Réseau national (rase campagne) ..	»	480	»	198
Voirie nationale en milieu urbain (dont autoroutes de dégagement)..	16	910	»	304
Frais de fonctionnement du Fonds routier	»	»	12	12
			1.110	1.317
<i>Financement complémentaire des auto- routes (de liaison).</i>				
Emprunt	500	416	350	405
Crédits budgétaires	105,5	152	109	152
			459	557
Etudes générales d'infrastructure ..	»	»	8	»
Grands ensembles et villes nou- velles	25	45	6	20
	1.898,5	2.314	1.583	1.894

b) Voiries locales.

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1967	1968	1967	1968
<i>Fonds routier :</i>				
Réseau départemental	50	50	50	50
Réseau urbain	123	144,1	78	123
Réseau communal	68	68	68	65
Ponts	17	17	12	12
<i>Contributions budgétaires :</i>				
Intérieur et Finances	108	108	105	170
	366	387	313	420

En ce qui concerne l'affectation des crédits, on constate qu'un effort considérable est effectué sous des formules diverses en faveur de la voirie à l'intérieur des grandes agglomérations, qu'il s'agisse d'autoroutes de dégagement ou de voies nationales et communales.

Cependant, et en dépit de cette augmentation sensible de ces dotations, le pourcentage d'exécution du Plan concernant cette catégorie de voies n'atteindra, en fin 1968, que 46 % contre 57 % pour les autoroutes de liaison. Des mesures de rattrapage beaucoup plus importantes encore s'imposeront donc en 1969 et 1970 pour réaliser les travaux jugés indispensables.

Si on considère maintenant l'ensemble des crédits d'investissement affectés aux transports intérieurs, on obtient le tableau suivant :

	POURCENTAGE	RETARD
	d'exécution du Plan.	
	En p. 100.	En p. 100.
Autoroutes de liaison	57	>
Réseau de rase campagne	29,8	45
Voirie urbaine	46	20
Ports maritimes	53,3	7
Voies navigables	46,5	22
S. N. C. F.	58,2	>
R. A. T. P.	60	>

Nous constatons donc, une fois de plus, que les infrastructures intéressant les transports en progression rapide sont parmi les plus mal servies. Il en est ainsi, au premier chef, de notre réseau national « classique » qui sera, nous le craignons, le grand oublié de ce Plan, bien qu'il supporte plus de la moitié d'une circulation qui croît chaque année de 8 à 10 %.

*

* *

**C. — Principaux travaux intéressant les autoroutes
et la voirie nationale.**

1° AUTOROUTES.

a) Autoroutes mises en service au cours de l'année 1967 :

ITINÉRAIRES	SECTIONS OUVERTES
Paris—Lyon	Nemours—Appoigny 80 km
Paris—Tourcoing	Bapaume—Fresnes 27 —
Lyon—Marseille	Lyon—Vienne 3 —
Orange—Narbonne	Orange—Bedarides 15 —
	Déviation de Montpellier..... 15 —
Paris—Poitiers	Déviation de Tours..... 2 —
Lille—Dunkerque	Dunkerque—Bergues 12 —
Genève—Grenoble	Grenoble—Le Touvet 24 —
Grenoble—Voreppe	Grenoble—Veurey 12 —
Grenoble	Autoroute urbaine de Grenoble..... 7 —
Bordeaux—Cubzac	Nord de Bordeaux..... 6 —
	203 km

Du fait de ces réalisations, le développement de notre réseau d'autoroutes qui atteignait 768 km à la fin de 1966 sera de 971 km au 31 décembre 1967.

En outre, les travaux d'élargissement de l'autoroute du Sud, effectués actuellement entre Wissous et la R. N. 446 seront terminés le 15 décembre prochain.

b) *Chantiers ouverts ou devant l'être en 1967 :*

En rase campagne :

ITINERAIRES	SECTIONS OUVERTES	
Paris—Lyon	Athie—Tourry—Pouilly (Côte-d'Or).....	58 km
	Mâcon Sud—Villefranche (Saône-et-Loire et Rhône)	41 —
Lyon—Marseille	Bompas—Salon (Bouches-du-Rhône)	36 —
Paris—Normandie	Ponts d'Oissel et de Criquebeuf (Seine-Maritime)..	»
Strasbourg—Bâle	Habsheim—Bartenheim (Haut-Rhin).....	13 —
Côte basque.....	Contournement de Saint-Jean-de-Luz (Basses-Pyrénées)	7 —
		<hr/> 155 km

En zones urbaines :

— élargissement de l'autoroute du Sud (à 4 voies) entre Fresnes et la bifurcation de Wissous.

— élargissement de sections des autoroutes de l'Ouest et du Sud de Paris.

— complexe routier du rond-point de la Défense.

— A. 6 Lyon—Lagarde (Nord de Lyon).

— contournement d'Aix.

— A. 31 Nord de Nancy.

— A. 61 Sud de Bordeaux (jusqu'à Laprade).

— contournement de Saint-Etienne.

— rocade Nord de Bordeaux.

— carrefour du Gieres à Grenoble.

— A. 7 Vitrolles—Le Pennes-Mirabeau.

— A. 31 Champigneulle—Bouxières.

— B. 52 sortie Ouest de Toulon.

Compte tenu de ces travaux, le développement prévisible de notre réseau autoroutier se présenterait comme suit :

Fin 1968.....	1.140 km.
Fin 1969.....	1.330 —
Fin 1970.....	1.500 —

Dans ce domaine, les prévisions du Plan seraient donc réalisées avec, notamment, la mise en service de l'itinéraire Paris—Marseille, venant après celui de la liaison Paris—Lille, qui sera terminée, en principe, le 29 novembre 1967.

c) *Modifications envisagées au plan directeur 1960-1975.*

Un nouveau plan directeur couvrant la période 1970-1985 est actuellement en cours d'élaboration.

Dans ce cadre nouveau sont notamment à l'étude :

— la construction d'une autoroute Paris—Strasbourg, par Metz ou Nancy ;

— un nouveau tracé de l'autoroute Paris—Bordeaux, qui ne passerait plus, comme il était prévu, par Chartres, mais par Ablis et Orléans, pour rejoindre ensuite Tours, Poitiers et Angoulême.

Aucune modification ne serait apportée, en principe, à la liaison Paris—Le Mans.

Ces intentions témoignent du désir du Gouvernement de développer notre réseau d'autoroutes à une cadence plus rapide.

A ce sujet, votre Commission, qui a entendu récemment le Président et le Délégué général de la Fédération des travaux publics, rappelle que, suivant les informations qu'elle a recueillies auprès de ces personnalités, *nos entreprises de construction routière seraient en mesure de construire, dès maintenant, avec le matériel dont elles disposent, 275 kilomètres d'autoroutes par an, soit 80 à 90 de plus que la moyenne actuellement réalisée.*

2° ROUTES NATIONALES

Les principales opérations en cours sur le réseau national ont pour objet essentiel l'élargissement de certaines chaussées et le contournement d'agglomérations de traversée difficile. Compte tenu

de ces travaux, le gabarit de ces routes se présentera comme suit à la fin de 1967, non compris les routes en milieu urbain :

Routes à 4 voies.....	483 km.
Routes à 3 voies.....	2.843 km.
Routes à 2 voies.....	73.358 km.

Mais, s'il était tenu compte du réseau dans les agglomérations, on obtiendrait, en particulier pour les routes à 4 voies, un chiffre de l'ordre de 1.000 km.

Précisons, à ce propos, que votre Commission n'accorde pas aux routes à trois voies un préjugé favorable. Elle insiste donc à nouveau pour que les chaussées soient, dans la mesure du possible, élargies à quatre voies, ne serait-ce qu'en raison des dangers que fait courir aux usagers la formule des trois couloirs de circulation.

1. *Opérations en milieu urbain.*

Près de la moitié du crédit affecté aux opérations nouvelles est absorbé par la région parisienne mais il s'agit, pour une part importante, d'autoroutes de dégagement ou d'aménagements en rapport avec l'ouverture de ces voies nouvelles.

Parmi les autres régions faisant l'objet de travaux importants, nous avons noté la Lorraine (rocade Ouest et déviation Est de Metz), la Provence (couverture de la voie ferrée dans Cannes, rocade Sud à Arles et pont sur le Rhône, déviation d'Aix-en-Provence, etc.), le Nord, la Haute-Normandie et la région Rhône-Alpes.

2. *Voirie de rase campagne.*

Les opérations concernant le réseau de rase campagne n'intéressent naturellement que pour une faible part la région parisienne et, dans une proportion importante, les grandes liaisons radiales, en particulier les R. N. n° 4 Paris—Nancy, n° 7 Paris—Nice, n° 10 Paris—Bordeaux et n° 13 Paris—Cherbourg et quelques grandes transversales telles que la nationale 89 Bordeaux—Lyon ou 113 Toulouse—Nîmes.

En raison de la prochaine ouverture des Jeux Olympiques d'hiver, d'importants travaux sont également effectués dans la région de Grenoble.

On ne peut cependant, une fois de plus, que regretter le retard important qu'a pris, au cours des années, la modernisation de notre réseau routier de rase campagne, spécialement sur *des itinéraires transversaux* où les chiffres de circulation moyenne annuelle déjà élevés traduisent mal le niveau des pointes saisonnières. Il en est ainsi, en particulier, d'axes tels que Perpignan—Béziers—Montpellier, Biarritz—Pau— Lourdes ou Grenoble—Aix-les-Bains—Genève.

Compte tenu de cette insuffisance chronique des dotations, il est donc permis de se demander s'il ne convient pas de *reconsidérer la priorité sans doute excessive accordée aux autoroutes* et de donner dans un certain nombre de cas la préférence à l'aménagement de routes rapides à quatre voies, beaucoup moins coûteuses. Nous serions d'ailleurs particulièrement intéressés par les informations et les précisions que M. le Ministre de l'Équipement voudra bien nous fournir à ce sujet.

Par ailleurs, votre Commission rappelle qu'elle a toujours été hostile à la formule des routes à trois voies qu'elle juge particulièrement dangereuse. Elle reconnaît, cependant, l'utilité de la création, à titre provisoire, d'une « voie lente » sur certaines sections routières où les camions sont susceptibles de créer des « bouchons » importants.

III. — LES VOIES NAVIGABLES

A. — Analyse sommaire des dotations budgétaires.

Les crédits d'entretien dont nous avons souvent déploré l'insuffisance subissent cette année une augmentation notable en passant de 70,5 à 77,8 millions de francs. Les deux tiers de cette dotation sont affectés au dragage et à l'entretien des berges, le reste allant aux ouvrages.

Mais l'effort du Gouvernement est plus notable encore en ce qui concerne *les investissements* pour lesquels les crédits progressent de 241,4 à 266 millions de francs en autorisations de programme et de 266 à 310 millions en dépenses.

On peut seulement regretter que ce redressement se manifeste trop tardivement pour qu'il soit permis d'espérer que les objectifs du Plan seront atteints. Nous verrons, en effet, en particulier pour la liaison Mer du Nord—Méditerranée, que le taux de réalisation des travaux inscrits au V^e Plan ne pourra pas, au mieux, atteindre 60 %.

Il faut, par ailleurs, noter que cette évaluation ne tient pas compte du renchérissement du coût des travaux, qui se traduit, pour l'exercice à venir, par l'affectation de près de 39 millions de francs à la réévaluation d'opérations en cours.

Il convient toutefois d'ajouter à la dotation budgétaire ainsi amputée 55,3 millions de francs de fonds de concours.

Les principaux chantiers qui pourront ainsi être ouverts intéresseront la Seine, les voies du Nord, la Moselle et le Rhône. Nous noterons, enfin, que de nombreuses petites *opérations de restauration*, qui figurent pour un montant important, ressortent plus au gros entretien ou à la restauration qu'à la modernisation. C'est là sans doute la conséquence de l'insuffisance quasi permanente des crédits d'entretien que nous n'avons cessé de déplorer.

Tout en soulignant l'intérêt qui s'attache aux grandes liaisons votre Commission souhaite que ne soient pas négligés des canaux de moindre importance tels que ceux du Midi ou de Bourgogne qui jouent un rôle non négligeable pour l'économie locale.

*

* *

B. — Evolution du trafic.

Le trafic des voies d'eau qui n'avait progressé que de 0,3 % de 1964 à 1965 s'est accru un peu plus rapidement, soit de 1,1 %, de 1965 à 1966, mais ce taux reste notablement inférieur à celui prévu au Plan, soit 2,5 %.

Cependant, les résultats connus pour les neuf premiers mois de 1967 font apparaître une amélioration de la tendance avec un tonnage chargé en augmentation de 6 % et, si le trafic se maintient au même niveau, le rythme de progression annoncé par les experts se trouvera rétabli.

Par ailleurs, une analyse effectuée par nature de marchandises montre que la progression réalisée en 1966 et poursuivie en 1967 concerne, pour l'essentiel, les exportations de sables et graviers et les marchandises générales, tandis que la concurrence des oléoducs a pesé sur le trafic d'hydrocarbures.

Si l'on considère maintenant les différentes régions, on constate une régression assez nette d'activité sur les voies d'eau de la région du Nord due, notamment, à une baisse du trafic charbonnier qui a diminué de 1.700.000 tonnes, soit 38 % depuis 1961.

Par contre, la progression dépasse nettement la moyenne pour les voies d'eau des directions régionales de Nantes, Strasbourg, Nevers et Compiègne et surtout sur la Moselle où le tonnage transporté a dépassé 4 millions de tonnes en 1966 contre 3.110.000 l'année précédente.

*
* *

C. — L'axe navigable « Mer du Nord—Méditerranée ».

Le montant total des crédits d'engagement inscrits en 1968 pour cette liaison s'élève à 97 millions de francs, dont 10 millions de fonds de concours.

Si on ajoute à ce chiffre les autorisations de programme des deux années précédentes, on arrive à un total de 241,5 millions de francs, qui ne représentera pour les trois exercices 1966, 1967 et 1968 que 35 % des crédits prévus au Plan.

Votre Commission déplore très vivement cette situation et souhaite qu'un effort exceptionnel soit entrepris en 1969 et 1970 pour limiter ce retard.

Il apparaît donc dès maintenant que, même dans l'hypothèse d'un relèvement substantiel des dotations, le taux de réalisation du programme arrêté en 1964 ne dépassera pas 60 %, en volume de crédits, et 50 % en travaux.

Si on examine maintenant les crédits affectés par régions, on obtient le tableau suivant :

	INSCRIPTIONS au V ^e Plan.	EXERCICES 1967-1968
<i>Branche lorraine :</i>		
Metz—Frouard	90	77,8
Frouard—Toul	103	29,5
Port de Frouard	8	9
Toul—Neuves-Maisons	65	»
	266	116,3
<i>Branche meusienne :</i>		
Toul—Foug	50	»
<i>Branche alsacienne :</i>		
Berges du Rhin	3	1
Niffer—Mulhouse	5	5
Mulhouse—Altkirch	85	
	93	6
<i>Sillon rhodanien :</i>		
Lyon—Saint-Symphorien	100	22,2
Pierre-Bénite (réévaluation)	29	29
Aménagement du Rhône	100	60
Desserte de Marseille	43	8
	272	119,2

L'examen de ces chiffres permet de constater que deux secteurs ont été particulièrement négligés, celui de la Saône et la branche alsacienne.

Quant à la branche lorraine sur laquelle les travaux ont été poussés à un rythme plus encourageant, il ne faut pas oublier que la plus grande partie des opérations en cours, telles que la mise au grand gabarit de Metz—Frouard (au confluent de la Moselle et de la Meurthe) étaient déjà inscrites au IV^e Plan.

On peut regretter également que les infrastructures portuaires ne suivent pas les travaux d'aménagement de la rivière. C'est ainsi qu'à Metz, la construction du nouveau port vient seulement de démarrer alors qu'à Nuremberg, par exemple, l'aménagement des darses et des quais précède de plusieurs années la réalisation de la voie navigable.

Pour en revenir à la Saône, nous soulignons particulièrement le retard apporté à l'aménagement du bief supérieur qui permettrait de naviguer au grand gabarit, en amont de Chalon-sur-Saône, jusqu'à Saint-Symphorien, débouché du canal de Bourgogne et avant-port de Dijon. Il nous semble qu'il serait possible d'entreprendre les travaux nécessaires dans ce secteur avec l'aide du F. I. A. T., à condition de reporter sur 1969 une partie des crédits prévus pour le relèvement de deux ponts de Lyon, soit 11,75 millions de francs.

Enfin, une décision devra être prise rapidement pour l'aménagement du bief Toul-Foug, amorce à la fois de la branche meusienne et de la liaison Seine-Est.

*
* *

D. — Le projet de liaison Seine-Est.

A la suite des études techniques et économiques menées par la Commission des grandes liaisons fluviales en 1962-1963, le tracé Nord de la liaison fluviale à grand gabarit s'est révélé le plus avantageux pour la collectivité. Il faut remarquer à cet égard que la rentabilité de l'aménagement a été calculée d'une manière particulièrement sévère et sérieuse, puisque l'aménagement fluvial a été comparé systématiquement au transport ferroviaire le plus moderne.

On a vu également que le tracé Nord par l'Oise, l'Aisne et la Meuse présente l'intérêt essentiel d'utiliser la branche meusienne de la liaison Mer du Nord—Méditerranée.

Ce sont les raisons pour lesquelles l'Association Seine-Est qui groupe les représentants des Chambres de Commerce du Havre, de Rouen, Paris, Beauvais, Reims, etc., a entrepris, dès 1966, de poursuivre les études techniques et économiques sur le tracé Nord, de façon à présenter au VI^e Plan un programme susceptible d'être retenu dans ce cadre.

Ces efforts, ainsi que les observations que votre Commission m'a autorisé à présenter en son nom l'an dernier, ont produit leurs effets, car le Gouvernement, conscient de la nécessité de procéder à un aménagement du cours inférieur de l'Oise intégrable dans une liaison à grand gabarit, a décidé de remanier le programme primitivement arrêté.

Ainsi, au plan qui prévoyait de porter la voie à 2.000 tonnes par l'approfondissement des sept écluses existantes de 125 mètres × 12 mètres × 2,20 mètres se trouve substitué un programme comportant la construction de sept nouvelles écluses au gabarit de 3.200 tonnes, faisant de *l'Oise une véritable antenne de la Seine*.

Bien entendu, les frais à engager seront plus élevés, mais la rentabilité de l'opération reste excellente en tout état de cause, compte tenu de la montée constante du trafic en liaison avec celui de la Basse-Seine.

Par ailleurs, les études très poussées entreprises tout le long de la voie à réaliser jusqu'à la Meuse confirment les résultats de l'enquête économique effectuée dès 1962, sans même qu'il soit tenu compte de l'intérêt évident que présentera ce trait d'union navigable pour le Nord de la France après la réalisation du canal du Nord et, demain, de l'antenne Dunkerque—Valenciennes, complétée par Bauvin—Lille.

Sans attendre une décision définitive, les collectivités locales de la région ont d'ailleurs marqué leur intérêt pour cet ouvrage en décidant de participer financièrement à l'opération.

Mais puisque ces modifications de programme ont conduit à différer l'engagement des travaux prévus au V^e Plan pour *l'aménagement de l'Oise*, il importe au plus haut point que soit très prochainement décidée *l'inscription en priorité au budget de 1969 des crédits de programme nécessaires*.

Enfin, pour ceux que pourrait inquiéter le fait que la région champenoise ne bénéficie pas des avantages de la nouvelle liaison, précisons qu'une antenne reliant l'Aisne à Reims serait également incluse dans l'opération à entreprendre dans le cadre du VI^e Plan. Il faut noter que l'investissement nécessaire pour réaliser une voie à grand gabarit de Compiègne à Reims, qui est de l'ordre de 300 millions, ne paraît pas constituer un effort financier excessif pour le pays dans les cinq années du VI^e Plan.

Espérant voir entreprendre la réalisation de cette grande

liaison fluviale, à partir de 1969, nous attachons donc la plus grande importance aux déclarations que voudra bien nous faire, à ce sujet, M. le Ministre de l'Équipement.

*
* *

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 1968, adoptées par l'Assemblée Nationale et concernant les routes et les voies navigables.