

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1974

## 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 1975, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,  
Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES  
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 11  
EQUIPEMENT

Rapporteur spécial : M. Pierre BROUSSE.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Pierre Prost, Louis Talamoni, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscary-Monsservin, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yves Durand, Marcel Fortier, André Fosset, Roger Gaudon, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, René Monory, Mlles Odette Pagani, Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt Maurice Schumann.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5° législ.) : 1180 et annexes, 1230 (tomes I à III et annexe 17), 1235 (tome XI) et in-8° 169.

Sénat : 98 (1974-1975).

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

## SOMMAIRE

---

	pages
INTRODUCTION .....	3
CHAPITRE PREMIER. — Les services généraux du Ministère .....	7
CHAPITRE II. — Les voies navigables .....	11
CHAPITRE III. — Les routes .....	17
CHAPITRE IV. — Sauvegarde des ressources et protection contre les eaux .....	27
CHAPITRE V. — L'Institut géographique national .....	31
Auditon de M. Galley, Ministre de l'Équipement .....	33
Observations de la Commission des Finances .....	35
Dispositions spéciales .....	37
Annexes .....	39

---

MESDAMES, MESSIEURS,

Au préalable, il y a lieu de rappeler que le présent rapport sera consacré à l'ensemble des crédits du Ministère de l'Équipement à l'exclusion toutefois de ceux consacrés aux ports maritimes et qui sont examinés plus particulièrement par Mlle Rapuzzi. En outre, les dotations budgétaires destinées au Logement font l'objet d'un rapport particulier présenté séparément.

Le rapport traitera donc, dans un premier chapitre, des dépenses intéressant les services généraux du Ministère, puis trois autres sections seront consacrées aux dotations concernant les infrastructures : voies navigables, routes, défense contre les eaux. Un dernier chapitre sera consacré à l'Institut géographique national.

Indiquons, dès maintenant, que les dotations prévues pour l'ensemble du Ministère de l'Équipement, au titre de 1975, s'élèvent :

- en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 3.438 millions de francs contre 3.080 millions de francs pour 1974 ;
- pour les dépenses en capital, à 9.869 millions de francs en autorisations de programme et 8.293 millions de francs en crédits de paiement contre respectivement 8.177 millions et 7.141.

Les tableaux ci-après donnent la répartition, par titre et partie, de la totalité des crédits prévus au projet de budget du Ministère de l'Équipement.

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1974.	CREDITS PREVUS POUR 1975			DIFFERENCE entre 1974 et 1975.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
			(En francs.)		
<b>TITRE III. — Moyens des services.</b>					
Première partie. — Personnel, rémunérations d'activité .....	1.488.438.714	1.707.085.216	+ 24.739.785	1.731.825.001	+ 243.386.287
Deuxième partie. — Personnel en retraite, pensions et allocations .....	11.000	11.000	»	11.000	»
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite, charges sociales .....	186.254.772	203.044.521	+ 2.446.952	205.491.473	+ 19.236.701
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services .....	133.539.346	135.435.273	+ 18.839.591	154.274.864	+ 20.735.518
Cinquième partie. — Travaux d'entretien .....	847.281.379	847.281.379	+ 10.111.600	857.392.979	+ 10.111.600
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement..	88.841.001	96.649.856	+ 6.638.807	103.288.663	+ 14.447.662
Septième partie. — Dépenses diverses .....	126.939.169	131.962.087	+ 21.777.095	153.739.182	+ 26.800.013
<b>Totaux pour le titre III .....</b>	<b>2.871.305.381</b>	<b>3.121.469.332</b>	<b>+ 84.553.830</b>	<b>3.206.023.162</b>	<b>+ 334.717.781</b>
<b>TITRE IV. — Interventions publiques.</b>					
Troisième partie. — Action éducative et culturelle..	2.925.900	2.925.900	+ 300.000	3.225.900	+ 300.000
Quatrième partie. — Action économique, encouragements et interventions .....	206.269.357	207.370.817	+ 21.861.350	229.232.167	+ 22.962.810
Sixième partie. — Action sociale, assistance et solidarité .....	185.500	185.500	+ 15.000	200.500	+ 15.000
<b>Totaux pour le titre IV .....</b>	<b>209.380.757</b>	<b>210.482.217</b>	<b>+ 22.176.350</b>	<b>232.658.567</b>	<b>+ 23.277.810</b>
<b>Totaux pour les titres III et IV (dépenses ordinaires) .....</b>	<b>3.080.686.138</b>	<b>3.331.951.549</b>	<b>+ 106.730.180</b>	<b>3.438.681.729</b>	<b>+ 357.995.591</b>

NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		DIFFERENCES entre 1975 et 1974.	CREDITS DE PAIEMENT		DIFFERENCES entre 1975 et 1974.
	Votées pour 1974.	Prévues pour 1975.		Votés pour 1974.	Prévus pour 1975.	
	(En francs.)					
<b>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</b>						
Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications .....	1.966.710.000	2.512.613.000	+ 545.903.000	1.807.500.000	2.362.000.000	+ 554.500.000
Cinquième partie. — Logement et urbanisme .....	433.900.000	473.456.000	+ 39.556.000	311.000.000	390.000.000	+ 79.000.000
Septième partie. — Equipements administratifs et divers .....	94.665.000	88.931.000	— 5.734.000	58.700.000	75.679.000	+ 16.979.000
<b>Totaux pour le titre V .....</b>	<b>2.495.275.000</b>	<b>3.075.000.000</b>	<b>+ 579.725.000</b>	<b>2.177.200.000</b>	<b>2.827.679.000</b>	<b>+ 650.479.000</b>
<b>TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.</b>						
Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications .....	75.250.000	90.550.000	+ 15.300.000	58.100.000	77.621.000	+ 19.521.000
Cinquième partie. — Logement et urbanisme .....	5.583.613.000	6.677.895.000	+ 1.094.282.000	4.873.782.000	5.362.408.000	+ 488.626.000
Septième partie. — Equipements administratifs et divers .....	12.470.000	16.500.000	+ 4.030.000	10.500.000	11.000.000	+ 500.000
<b>Totaux pour le titre VI .....</b>	<b>5.671.333.000</b>	<b>6.784.945.000</b>	<b>+ 1.113.612.000</b>	<b>4.942.382.000</b>	<b>5.451.029.000</b>	<b>+ 508.647.000</b>
<b>Totaux pour les titres V et VI .....</b>	<b>8.166.608.000</b>	<b>9.859.945.000</b>	<b>+ 1.693.337.000</b>	<b>7.119.582.000</b>	<b>8.278.708.000</b>	<b>+ 1.159.126.000</b>
<b>TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.</b>						
<b>Totaux pour le titre VII .....</b>	<b>10.500.000</b>	<b>10.000.000</b>	<b>— 500.000</b>	<b>22.000.000</b>	<b>15.000.000</b>	<b>— 7.000.000</b>
<b>Totaux pour les dépenses en capital.</b>	<b>8.177.108.000</b>	<b>9.869.945.000</b>	<b>+ 1.692.837.000</b>	<b>7.141.582.000</b>	<b>8.293.708.000</b>	<b>+ 1.152.126.000</b>

## CHAPITRE PREMIER

### LES SERVICES GÉNÉRAUX DU MINISTÈRE

#### I. — Les dépenses ordinaires.

Dans le cadre des services votés, sont prévues différentes augmentations de crédits qui, pour l'essentiel, traduisent l'incidence, en année pleine, d'une part des majorations intervenues depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1973 en matière de rémunérations des agents de la fonction publique et de prestations sociales, et d'autre part d'un certain nombre de mesures à caractère catégoriel prises en cours d'année.

Quant aux mesures nouvelles, elles concernent l'administration centrale et les services extérieurs.

#### A. — L'ADMINISTRATION CENTRALE

Les principales mesures nouvelles, outre divers transferts réalisés au sein du budget de l'Équipement, portent :

- sur la transformation et la création d'un certain nombre d'emplois pour tenir compte des modifications intervenues dans l'activité et l'organisation des services (0,16 million de francs), et notamment dans la transformation des structures gouvernementales :
- transformation du Ministère des Transports en Secrétariat d'État et suppression du Secrétariat d'État au tourisme (décret du 1<sup>er</sup> mars 1974 - troisième cabinet Messmer (— 1,2 million de francs),
- diminution des moyens de fonctionnement des cabinets ministériels (— 0,16 million de francs) ;

- sur la mise en place de nouveaux grades, l'amélioration de certaines rémunérations ou indemnités (+ 0,1 million de francs) ;
- sur l'ajustement aux besoins réels des dotations relatives :
  - aux frais de fonctionnement (+ 6,47 millions de francs),
  - au développement de l'information statistique et des méthodes modernes de gestion (+ 2 millions de francs),
  - aux études et recherches entreprises dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (3,1 millions de francs),
  - à l'amélioration des moyens d'action sociale en faveur des personnels (6,3 millions de francs).

## B. — LES SERVICES EXTÉRIEURS

Le total des mesures nouvelles concerne les services extérieurs de l'Équipement, 37 millions de francs.

Parmi les principales mesures, il y a lieu de signaler :

- d'une part, des charges de personnel (+ 24,7 millions), au titre desquelles sont signalées :
  - l'incidence, en 1975, des augmentations de salaires des ouvriers des parcs et ateliers des ponts-et-chaussées intervenues ou à intervenir en 1974 et 1975. La rémunération des ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts-et-chaussées est liée à l'évolution des salaires minima du secteur « bâtiment et travaux publics » de la région parisienne (+ 17 millions de francs) ;
  - la transformation et la création de 1.320 emplois gagés partiellement par la suppression de 1.033 emplois (+ 2,95 millions de francs). A ce titre est poursuivi le reclassement indiciaire de plusieurs corps administratifs et techniques, des travaux publics de l'Etat, et notamment l'application des mesures de « permansation » entreprises depuis 1967, des emplois d'ouvriers des parcs et ateliers des ponts-et-chaussées (200 emplois pour 1975) ;
- d'autre part, des ajustements aux besoins des dotations de frais de fonctionnement et d'entretien du parc immobilier (12,3 millions de francs).

\*\*

Trois considérations générales paraissent devoir être faites en ces domaines : la première porte sur la nécessité de ne pas négliger le nombre, la qualification et la rémunération des fonctionnaires chargés

sur la route de l'entretien de celle-ci et notamment, comme l'a rappelé M. Raybaud devant la Commission, lorsqu'il s'agit de routes de montagne et sur la même nécessité en ce qui concerne le personnel d'entretien chargé de la conduite d'engins. La seconde porte sur la cohérence des études entreprises dans les domaines si variés relevant du Ministère de l'Équipement et sur la mesure nécessaire à trouver entre la routine et les expériences qui méritent avant d'être lancées d'être largement mûries. La troisième considération porte sur le très difficile et le très grave problèmes des « honoraires » qui, pour l'équipement comme pour les autres administrations locales ou nationales devraient, semble-t-il, être remplacés par une prime de technicité proportionnelle au salaire. Cette recherche, certes complexe, est indispensable pour assurer le maintien de cadres de haute qualité sans pour autant peser sur les projets.

## II. — Les dépenses en capital.

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

### 1° *L'information et le développement des méthodes modernes d'organisation et de gestion* (chap. 57-12).

En 1975, la dotation de ce chapitre s'élève à 4,6 millions de francs en autorisations de programme, en augmentation de 11,8 % sur celle de 1974.

Cette dotation est destinée essentiellement à poursuivre la mise en place des méthodes modernes de programmation et de gestion par le recours important à l'informatique, et à développer le traitement et la diffusion de l'information statistique dans le domaine de l'équipement et du logement.

### 2° *Études techniques et économiques.* *Actions globales de recherche* (chap. 57-13).

Ce chapitre est doté de 22,3 millions de francs en autorisations de programme et de 21,4 millions de francs en crédits de paiement.

Les moyens mis à la disposition des différents programmes d'études et de recherche sont en diminution de 21,2 %. Les principaux emplois retenus sont les suivants : 7,3 millions de francs seront mis à la disposition du laboratoire central des ponts-et-chaussées et 8 millions de

francs sont destinés à la recherche urbaine. Le solde, soit environ 6,4 millions de F, est destiné à financer différentes recherches concernant l'activité, l'appareil de production et la formation professionnelle dans les domaines du bâtiment et du génie civil.

3° *Equipement immobilier des services* (chap. 57-91).

Pour 1975 est reconduite la dotation en autorisations de programme, soit 62 millions de francs. Les crédits de paiement, majorés de 78,6 % s'élèvent à 50 millions de francs.

Le détail des opérations envisagées en 1975 est donné dans le tableau ci-après :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En millions F)
Administration centrale et services techniques centraux..	Mémoire
Services extérieurs (travaux et constructions) .....	37,0
Etablissement d'enseignement (travaux et constructions)	18,0
Service d'action sociale (travaux et constructions) .....	3,0
Mesures de défense .....	Mémoire
Centres d'études techniques de l'équipement .....	4,0
	62,0

## CHAPITRE II

### LES VOIES NAVIGABLES

#### A. — Le trafic.

Le trafic des voies navigables françaises connaît, à l'heure actuelle, une certaine stagnation comme en témoigne le tableau ci-après :

ANNEES	EN MILLIONS de tonnes.	EN MILLIONS de tonnes- kilomètres.
1967 .....	97,6	12.960
1968 .....	101,7	13.250
1969 .....	110,2	14.600
1970 .....	110,3	14.600
1971 .....	106,6	13.774
1972 .....	108,7	14.155
1973 .....	108,9	13.800
1974 (8 premiers mois) .....	75,4	9.378

De 1972 à 1973, l'ensemble du trafic a progressé de 0,2 % en tonnage mais a diminué de — 2,8 % en tonnes-kilomètres. (Un tableau joint en annexe présente l'évolution du trafic en 1972 et 1973 par catégorie de marchandises (Annexe I).

Trois grandes catégories de marchandises dominent largement l'ensemble du trafic par voie d'eau. Les matériaux de construction constituent la principale catégorie de marchandises transportées par voie d'eau (plus de 50 % du trafic total en tonnage). Viennent ensuite les produits pétroliers (19,9 %) et les produits agricoles (9,9 %). Les variations de trafic concernant ces produits évoluent peu d'une année sur l'autre : matériaux de construction (— 1,5 %), produits pétroliers (+ 0,9 %), produits agricoles (pratiquement nulle).

Trois produits, relativement peu importants, en tonnage (moins de 5 %), connaissent un trafic en progrès très net : produits métallurgiques (+ 9,4 %), minerais (+ 9,6 %), produits chimiques (+ 7,8 %).

Comparée à celle de nos voisins, l'évolution du trafic fluvial français est relativement satisfaisante. Durant la période 1968-1973, le trafic total en France a augmenté de + 7 %, en Belgique de + 4 %, en Hollande de + 2 % et en Allemagne de — 1 %.

Alors qu'il y a une dizaine d'années, le trafic import-export représentait, y compris les produits en transit, le quart du trafic de nos voies navigables ; il entraîne aujourd'hui près de 43 % de l'ensemble de l'activité observée sur nos voies d'eau. La voie d'eau devient un instrument important du commerce extérieur.

### B. — L'exportation réglementée des voies navigables.

Rappelons que ces crédits sont destinés à financer, d'une part, la partie des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée qui n'est pas couverte par le produit des taxes de visa et d'exploitation, d'autre part, la reconversion de la traction sur berges sur un certain nombre de voies : cette activité est, en effet, appelée à disparaître progressivement. mais cette reconversion nécessite le versement de subventions.

Le tableau ci-après donne la décomposition des crédits ouverts en 1974 et prévus pour 1975 au titre de l'exploitation réglementée des voies navigables.

	1974	1975
	(en francs.)	
1. — Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée .....	16.834.750	19.300.000
— Produits des visas d'affrètement et des taxes d'exploitation.....	— 6.220.000	— 6.800.000
— Parts des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée non couverte par les taxes .....	(1) 10.614.750	12.500.000
2. — Remboursement au Port autonome de Paris pour dépenses sur la voie navigable .....	730.000	800.000
Total des crédits du chapitre 44-31	11.344.750	13.300.000

(1) Y compris la dotation prévue par la loi de finances rectificative de juillet 1974.

### C. — Les dépenses d'entretien (chap. 35-31).

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien s'élèvent à 101,5 millions de francs, en augmentation de 8,1 millions de francs sur l'année précédente, soit 8,7 % contre 9,7 % en 1974 et 10,8 % en 1973.

Depuis plusieurs années, votre Commission a signalé l'insuffisance des travaux d'entretien réalisés sur notre réseau de navigation intérieure, eu égard à l'état de vétusté dans lequel se trouvent bon nombre de nos canaux, et a demandé, chaque fois avec insistance, à ce que cette situation soit réexaminée, la poursuite de ces errements risquant fort, à moyen terme, d'entraîner les plus fâcheuses conséquences.

En 1970, 1971 et 1972, l'augmentation de la dotation de ce chapitre par rapport à l'année précédente n'était que de l'ordre de 2 à 2,5 %. Après une amélioration sensible en 1973, à nouveau les crédits destinés à l'entretien de cet équipement structurant que sont les voies navigables semblent être accordés plus par simple reconduction qu'avec le souci de dégager les moyens susceptibles d'assurer au mieux l'exploitation du réseau.

Cependant, depuis cette année, les crédits d'entretien sont alloués en vue :

- d'une part, d'assurer les conditions satisfaisantes et modernes d'exploitation des infrastructures à grand ou moyen gabarit progressivement mises en service et de la partie du réseau à petit gabarit dont le niveau de trafic est relativement élevé ;
- d'autre part, de limiter les dépenses d'exploitation des autres voies à petit gabarit.

Parmi ces dernières, il convient de distinguer :

- celles dont la densité de trafic est comprise entre 0,3-0,4 million de tonnes et 1 million de tonnes par an : l'entretien y est réalisé en acceptant une réduction momentanée des caractéristiques d'exploitation de la voie par rapport aux caractéristiques théoriques ;
- celles dont la densité de trafic est inférieure à 0,3-0,4 million de tonnes pour lesquelles sont maintenues provisoirement des conditions d'exploitation minimales. Leur entretien a pour objectif d'éviter la fermeture définitive de la voie et d'assurer la sécurité des riverains. En effet, le niveau de trafic de

ces voies étant trop faible pour justifier leur maintien à la charge de la collectivité nationale, il est envisagé soit de déclasser les voies dont aucune utilisation satisfaisante n'apparaît possible, soit de confier la gestion de celles pour lesquelles des utilisations valables peuvent être trouvées — sur le plan touristique notamment — aux organismes directement intéressés.

#### D. — L'équipement.

L'essentiel des crédits d'équipement concernant les voies navigables est inscrit au chapitre 53-31. Les autorisations de programme s'élèvent pour 1975 à 371,8 millions de francs, en augmentation de 20 millions de francs sur celles de 1974, soit 5,7 % contre 6,6 % l'année dernière et 9,5 % en 1973.

Les crédits de paiement se montent à 350 millions de francs, en augmentation de 40 millions de francs par rapport au précédent budget, soit 13 % (+ 3 % en 1974).

Pour la deuxième année consécutive, et compte tenu de l'évolution des conditions économiques durant la même période, l'enveloppe en autorisations de programme reste d'un volume identique, voire, en termes constants, légèrement plus faible.

Il paraît difficile dans ces conditions que soit mené à bien, dans le délai prévu, l'ambitieux programme de grandes liaisons arrêté lors de l'élaboration du VI<sup>e</sup> Plan.

Les principaux investissements projetés sur les voies à grand gabarit en 1975 peuvent s'analyser ainsi :

— *Bassin du Nord* :

- Poursuite de la mise à grand gabarit de la section Haubourdin-Lille en assurant la desserte de la métropole lilloise par la canalisation de la Deûle ;
- Sur l'Escaut sera réalisée la canalisation de cette voie d'eau dans l'agglomération de Valenciennes.

— *Bassin de la Seine* :

- Poursuite de l'aménagement de la Seine à l'aval de Paris ;
- Poursuite de la canalisation de la Petite-Seine entre Montereau et Bray.

— *Bassin de la Moselle* :

- Poursuite de la mise à grand gabarit de la Moselle en amont de Frouard.

— *Bassin du Rhône et de la Saône* :

- Poursuite des travaux de mise à grand gabarit de la section Lyon-Auxonne de la Saône ;
- Participation du budget des voies navigables aux travaux de la compagnie nationale du Rhône qui permettra, notamment, de poursuivre les travaux à Péage-de-Roussillon et à Vaugris.

La liaison Rhin-Rhône aura un caractère prioritaire pour le VII<sup>e</sup> Plan. Elle devra être achevée en 1982 afin que sa mise en service s'effectue à la même date que celle de la liaison Rhin-Danube.

Les *voies à petit gabarit* font l'objet d'une attention plus soutenue depuis 1973. La progression des crédits affectés aux voies à petit gabarit a été rapide et implique que l'exécution du VI<sup>e</sup> Plan sera sensiblement plus avancée pour ces opérations que pour l'ensemble des voies navigables. En 1973 et 1974 ont été financés des travaux pour des volumes respectifs de 47 et 75 millions de francs.

Pour le budget de 1975, il est prévu d'affecter une dotation semblable à celle de 1974 aux travaux devant être réalisés sur le réseau des voies navigables à petit gabarit.

Les usagers de la voie d'eau sont tout particulièrement associés à l'élaboration du programme des travaux sur le réseau Freycinet et notamment à la répartition, tant en 1974 qu'en 1975, des dotations prévues. A cet effet, le Ministre de l'Équipement a créé en juillet 1973 un groupe de travail chargé :

- de procéder à l'inventaire de la totalité des travaux à effectuer sur le réseau des voies navigables au gabarit Freycinet en vue du rattrapage reconnu nécessaire ;
- de chiffrer le montant des crédits nécessaires pour réaliser ces travaux ;
- d'établir un programme pluriannuel, compte tenu de l'ordre d'urgence des diverses opérations et de leur intérêt pour l'économie nationale.

Le groupe de travail « du réseau Freycinet » a déposé ses conclusions au milieu de 1974 et elles ont été approuvées par le Ministre de l'Équipement en août dernier.

En outre, au chapitre 63-31, des autorisations de programme d'un montant global de 14,8 millions de francs (+ 11,3 %) sont prévues pour l'aménagement de ports fluviaux et de ponts dans l'intérêt de la voie navigable ainsi que pour l'amélioration des infrastructures fluviales de plaisance.

\*  
\*\*

Sur l'ensemble des crédits affectés aux voies navigables, il est juste de reconnaître que, dans l'enveloppe — hélas trop faible — affectée au Ministère de l'Équipement, les choix effectués l'ont été en fonction de l'avenir. Il ne semble pas inutile de suggérer que, compte tenu de la crise de l'énergie et du coût faible de transport par eau, le Ministère de l'Équipement détermine une action supplémentaire à engager dès 1975 et s'efforce, à l'occasion du collectif de juin, d'obtenir des crédits à cet effet.

## CHAPITRE III

### LES ROUTES

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

#### 1° *Les permis de conduire.*

Le chapitre 44-21, dont la dotation (68,7 millions de francs) est destinée à pourvoir aux remboursements des frais engagés par l'organisme chargé des examens du permis de conduire, bénéficie d'une augmentation de crédit de 9,9 % contre 7 % en 1974.

Cette année, la dotation est abondée pour tenir compte essentiellement des augmentations des prix et salaires, ainsi que des dépenses nouvelles relatives aux permis C1 et A.

Le permis C1 est destiné à s'assurer de l'aptitude à la conduite des véhicules de poids très lourds, supérieurs à 19 tonnes ou seulement à 12,5 tonnes pour les véhicules semi-articulés. Le permis A concerne l'aptitude à la conduite des motocyclettes ; ses modalités d'obtention ont été renouvelées.

#### 2° *La prévention routière.*

Le chapitre 63-20 « Subvention aux organismes chargés de la prévention des accidents » fait apparaître des autorisations de programme à hauteur de 1 million de francs dont 0,350 million de francs pour la recherche scientifique. Sur ce chapitre est inscrite la dotation affectée à l'Union technique de l'automobile, du motorcycle et du cycle (UTAC) qui effectue des recherches sur la sécurité des véhicules et met au point la réglementation et l'homologation technique des matériels.

## 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.

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

Les crédits d'entretien des routes sont inscrits principalement au chapitre 35-20, dont la dotation s'élève à 693,4 millions de francs contre 689,2 millions de francs en 1974, soit une augmentation de 0,6 % alors qu'elle avait été de 18,9 % en 1974 par rapport à 1973. Il faut préciser que la dotation de 1974 a subi une annulation par un arrêté d'économie du 26 février 1974 puis en application de l'article 32 de la loi de finances pour 1974 (11.282.000 F). Aussi, la dotation nouvelle proposée par rapport à la dotation initiale pour 1974 (700,5 millions de francs) marque une réduction de — 1,6 %.

En outre, sont inscrits à deux chapitres spécialisés les crédits individualisés intéressant la voirie de Paris et celle de l'ancien département de la Seine. La ville de Paris reçoit, pour l'entretien de ses chaussées, une subvention de 10,8 millions de francs (9,7 millions de francs en 1974) et l'ancien département de la Seine reçoit de l'Etat une participation de 8,7 millions de francs (7,5 millions de francs en 1974) pour les dépenses de personnel de voirie mises à la disposition des Directions départementales de l'équipement par la Préfecture de Paris.

	1974	1975	DIFFERENCE	
			En millions de francs	En pourcentage
Chapitre 35-20. — Entretien et exploitation du réseau routier	689,2	693,4	+ 4,2	+ 0,6
Chapitre 36-60. — Participation de l'Etat aux dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine .....	7,5	8,7	+ 1,2	+ 16
Chapitre 44-22. — Subvention pour l'entretien des chaussées de Paris .....	9,7	10,8	+ 1,1	+ 11,3

L'examen des crédits d'entretien ne peut être dissocié de celui de l'ensemble des crédits du « budget routier ». Les crédits destinés à la conservation du patrimoine routier forment un tout.

II. — LES DÉPENSES EN CAPITAL ET LE FONDS ROUTIER.

Depuis que le recours au régime de la concession a été pratiqué en matière de construction d'autoroutes, une partie des investissements routiers ne ressort plus au budget de l'Équipement et bénéficie de concours extérieurs très importants.

En outre, il faut noter que d'autres crédits intéressant le réseau routier sont disséminés dans les budgets d'autres départements ministériels ou des charges communes. Il a été relevé notamment :

	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS de paiement.	
	1974	1975	1974	1975
	(En millions de francs.)			
Agriculture :				
Chapitre 61-72, art. 10. — Voirie rurale.	19	19	6	16
Intérieur :				
Chapitre 63-50. — Subvention d'équipement pour la voirie départementale et communale .....	76,2	74	50	50
Charges communes :				
Chapitre 65-00. — Equipement de base des grands ensembles	80	108	84,7	50

De plus, il y a lieu de rappeler que le FIAT peut intervenir dans des opérations intéressant l'équipement routier.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent tant en ce qui concerne les crédits d'entretien que les crédits d'investissement d'origine extra-budgétaire ou disséminés dans les budgets d'autres départements ministériels, il y a lieu d'examiner plus particulièrement les crédits affectés à l'équipement routier et inscrits au budget de l'Équipement et au fonds routier.

L'ensemble de ces crédits s'élève, pour 1975, en autorisations de programme à 3.377 millions de francs contre 5.062 millions de francs, soit une progression de 6,2 % contre 14 % en 1974. Cette faible croissance globale masque, en fait, de fortes disparités de traitement entre les différents secteurs du réseau routier.

Le tableau ci-après indique la répartition de ces ressources par catégories d'opération et par origine :

Deux types d'opérations ont été privilégiés : l'entretien du réseau national de grandes liaisons (renforcements coordonnés) : + 21,3 % et les autoroutes de liaison : + 14,6 %. La voirie en milieu urbain voit ses dotations légèrement diminuer (— 4,1 %) tandis que le réseau de rase campagne ne reçoit qu'une enveloppe faiblement majorée (+ 6,9 %). Ce dernier choix est lourd de conséquences si l'on rapproche ces crédits de ceux destinés à l'entretien et qui sont reconduits au même niveau que l'année précédente (+ 0,6 %) (cf. *supra*). Compte tenu de l'évolution actuelle des conditions économiques, l'ensemble de ces crédits destinés à l'entretien et à la réfection du réseau secondaire est indiscutablement très insuffisant. Servant à provisionner en partie la subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972, il est à craindre que les collectivités départementales aient à supporter un fardeau financier supplémentaire dans une conjoncture où elles connaissent par ailleurs de grandes difficultés (cf. *infra*).

Compte tenu de la part plus ou moins importante du bitume dans les travaux entrepris, l'augmentation de prix due au seul pétrole est estimée à :

- 5 % pour les investissements,
- 13,5 % pour les renforcements coordonnés,
- 20,1 % pour l'entretien.

Cette double observation nous permet de conclure, qu'à partir de la prochaine année le réseau routier français va connaître une lente détérioration, anéantissant l'effort important effectué ces dernières années, et ce pendant combien d'années ?

	AUTORISATIONS de programme		DIFFE- RENCE %	CREDITS de paiement		Différence %
	1974	1975		1974	1975	
	(En millions de francs.)					
<b>I. — Opérations à caractère national.</b>						
<b>a) Autoroutes de liaison :</b>						
Fonds routier (chap. I, art. 4) ..	765,7	850		480	750	
Equipement (chap. 53-21, art. 10) .	20	50		20	50	
Sous-total a .....	785,7	900	+ 14,5	500	800	+ 60
<b>b) Réseau national de rase campagne :</b>						
Fonds routier (chap. I, art. 5) ..	1.135	1.037		1.085	1.000	
Equipement (chap. 53-21, art. 20) .	255	450		255	450	
Sous-total b .....	1.390	1.487	+ 6,9	1.340	1.450	+ 8,2
<b>II. — Opérations à caractère local.</b>						
<b>c) Voirie en milieu urbain :</b>						
Fonds routier (chap. I, art. 6) ..	1.492,5	1.331		1.484,5	1.451	
Fonds routier (chap. III) .....	223	219		180	170	
Equipement (chap. 53-20, art. 60) .	>	>		>	>	
Equipement (chap. 53-21, art. 30) .	167,5	233		167,5	233	
Equipement (chap. 55-41, art. 30) .	90	110		58	(80)	
Sous-total c .....	1.973	1.893	— 4,1	1.890	1.934	+ 2,3
<b>d) Voirie départementale et rurale :</b>						
Fonds routier (chap. II) .....	88,5	91		75	75	
Fonds routier (chap. IV) .....	55	56,5		55	60	
Sous-total d .....	143,5	147,5	+ 2,8	130	135	+ 3,8
<b>III. — Opérations spécifiques.</b>						
<b>e) Reconstruction et grosses réparations :</b>						
Fonds routier (chap. V) .....	40	46		30	30	
Equipement (chap. 53-20, art. 70) .	>	>		>	>	
Sous-total e .....	40	46	+ 15	30	30	>
<b>f) Renforcements coordonnés :</b>						
Fonds routier (chap. I, art. 8) ..	>	>		>	>	
Equipement (chap. 53-20, art. 30) .	630	764,5		560	(640)	
Sous-total f .....	630	764,5	+ 21,3	560	640	+ 14,3
<b>IV. — Divers.</b>						
Fonds routier (chap. VI) .....	>	>		16,5	18	
Fonds routier (chap. VII) .....	100	139,1		84	116	
Total général .....	5.062,2	5.377,1	+ 6,2	4.550,5	5.123	+ 12,6
dont :						
Fonds routier .....	3.899,7	3.769,6	— 3,4	3.490	3.670	+ 5,1
Equipement .....	1.162,5	1.607,5	+ 38,3	1.060,5	1.453	+ 37,0

### Les renforcements coordonnés.

Bien qu'il ne soit pas fait mention, dans le rapport général sur les objectifs et les actions prioritaires du VI<sup>e</sup> Plan, des « renforcements coordonnés » dans les secteurs programmés, ce document prévoit néanmoins que des opérations de cette nature seront réalisées « sur une part importante des voies inscrites au schéma directeur des routes nationales ».

La conservation du domaine routier et l'adaptation des chaussées aux besoins d'une économie moderne, qu'implique le développement du trafic routier, en particulier du trafic lourd, et son maintien en toutes saisons, imposent au plan de l'entretien un effort permanent et soutenu.

Les dotations budgétaires des six dernières années accusent une évolution particulièrement significative ; les crédits pour 1975, bien qu'en progrès, ne permettront pas de rénover une longueur de section aussi importante que l'année précédente.

ANNEES	DOTATIONS budgétaires. (En millions de francs.)	LONGUEUR des sections renforcées. (En kilomètres.)
1969 .....	100	330
1970 .....	180	590
1971 .....	300	720
1972 .....	455	1.050
1973 .....	555	1.350
1974 .....	630	1.550
1975 .....	764	1.300

Cette politique systématique de renforcements coordonnés a été amorcée en 1969. Appliquée sur des itinéraires entiers ou des portions d'itinéraires, elle assure le désenclavement de centres importants.

La technique des renforcements coordonnés paraît devoir être utilisée sur des sections d'une longueur totale de 20 à 21.000 kilomètres sur les 28.000 kilomètres que compte le schéma directeur. L'ensemble de l'opération devrait pouvoir être terminé en 1981.

## Le réseau national de rase campagne.

Le réseau national de rase campagne reçoit une dotation de 1.487 millions de francs en autorisations de programme pour 1975 contre 1.390 millions de francs en 1974. Cette augmentation modeste de l'ordre de 6,9 % (contre 17,1 % en 1974) est lourde de conséquences quant à l'avenir de notre réseau routier (Cf. *supra*).

## La voirie en milieu urbain.

Sur un total de 1.893 millions de francs d'autorisations de programme, soit une diminution de 4,1 % par rapport à 1974, l'essentiel de ces crédits, soit 1.331 millions de francs, est inscrit au fonds routier. Les crédits de paiement s'élèvent à 1.934 millions de francs contre 1.890 millions de francs en 1974.

Les premières études relatives à la répartition géographique des crédits pour 1975 donnent les résultats suivants :

	MILLIONS DE FRANCS
1. Région parisienne .....	690
2. Villes nouvelles de la région parisienne .....	80
3. Villes nouvelles hors région parisienne .....	30
4. Plan routier breton .....	70
5. Autres programmes spéciaux .....	124
6. Métropoles d'équilibre et villes assimilées .....	240
7. Autres agglomérations de plus de 20.000 habitants	300
8. Etudes et terrains .....	140

## Article 66 de la loi de finances 1972.

Le financement de la subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 relatif au transfert de 55.000 kilomètres de routes nationales dans la voirie départementale est assuré par un prélèvement sur les divers chapitres du budget routier du Ministère de l'Équipement.

A ce jour, 88 départements — sur les 91 concernés — ont accepté le transfert. Trois départements : l'Aude, les Bouches-du-Rhône et l'Essonne ne l'ont pas encore fait.

Les adhésions des départements se sont échelonnées comme suit :

— 13 en 1972 comportant .....	7.897,469 km
— 64 en 1973 comportant .....	35.421,300 »
— 11 en 1974 comportant .....	7.133,033 »
— 88 départements pour un total de .....	<u>50.451,802 km</u>
— 3.393,267 km de routes nationales secondaires restent à déclasser (y compris les étalements : 2.205 km) et ces routes demeurent pour le moment à la charge de l'Etat.	

Après trois années d'application, cette réforme se trouve réalisée en termes physiques à 92 %.

En termes financiers, la réforme s'analyse ainsi :

	1972	1973	1974	1975 (prévisions)
	(En millions de francs.)			
Subvention théorique globale inscrite au budget .....	300	310	325	345
Compte tenu des transferts effectifs ramenée à .....	»	255,6	316	335,1
Montant réel de la subvention compte tenu de l'étalement ..	4,8	244,6	301,9	324,6

### Réseau autoroutier.

La réalisation du réseau autoroutier est confiée pour l'essentiel à des sociétés d'économie mixte et au secteur privé.

Le budget de l'Etat mettra environ 900 millions de francs à la disposition de ce programme : 850 millions de francs proviendront du fonds routier, le solde étant inscrit au chapitre 53-21 du budget de l'Équipement. Les ressources privées dont disposeront les sociétés d'économie mixte et les sociétés privées devraient s'élever au total à 2.900 millions de francs contre 2.782 millions de francs en 1974.

Au 31 décembre 1973, 1.727 kilomètres d'autoroutes étaient en service, ainsi que 699 kilomètres de voies rapides. A la fin de l'année 1974, 317,5 kilomètres supplémentaires auront été mis à la disposition des usagers ainsi que 92 kilomètres de voies rapides.

Pour 1975, il est prévu l'ouverture à la circulation de 486 kilomètres d'autoroute et de 72 kilomètres de voies rapides.

Les principales mises en service envisagées dans le courant de l'année concernent :

- les sections Château-Thierry—Reims et Verdun—Metz, parties de la future autoroute Paris—Strasbourg ;
- la section Montpellier—Béziers qui assurera la continuité autoroutière jusqu'à Narbonne à partir de la Vallée du Rhône ;
- le prolongement jusqu'à La Ferté-Bernard de l'autoroute Paris—Chartres ;
- la section Bourneville—Troarn, qui marquera l'achèvement de l'autoroute Paris—Caen ;
- la prolongation jusqu'à Grenoble de l'autoroute Lyon—Bourgoin, tronc commun à Lyon—Grenoble et Lyon—Chambéry.

La crise de l'énergie ne devrait pas avoir d'effets importants sur la politique poursuivie en matière d'autoroutes de liaison. L'objectif fixé pour la fin de 1978 est maintenu : 5.400 kilomètres d'autoroute sur 6.000 kilomètres prévus seront ouverts à la circulation dès cette année-là, 600 kilomètres seront mis en service au plus avec quelques mois de retard. En revanche, au-delà de cet horizon, il est difficile de déterminer dès à présent, même de façon sommaire, la politique qui sera poursuivie. Les liaisons Poitiers—Bordeaux, Toulouse—Bayonne et Reims—Dijon demeurent des choix prioritaires au même titre que la liaison Paris—Espagne par l'Aquitaine dont l'équipement en voie rapide sera assuré.

Compte tenu du programme de construction arrêté jusqu'en 1978, la répartition du réseau autoroutier entre l'Etat, les sociétés d'économie mixte et les sociétés privées sera la suivante :

• Etat .....	10 %.
• Sociétés d'économie mixte .....	60 %.
• Sociétés privées .....	60 %.

La fréquentation des autoroutes concédées exploitées à péage a été affectée par la crise consécutive à la hausse du prix du pétrole et par les limitations successives de vitesse.

Alors que le trafic autoroutier s'accroissait de 9 à 10 % par an, avant la crise d'octobre 1973, on observe depuis cette période un ralentissement net de celui-ci. L'année 1974 devrait voir une quasi-stagnation par rapport à 1973, compte tenu d'une croissance de 6 % par an du trafic des poids lourds. Ce constat souligne le rôle économique primordial des autoroutes.

Les récentes hausses des coûts de travaux et des taux d'intérêt se traduisent par des charges financières accrues, alors que dans le même temps les recettes ne progressent plus guère. La situation financière des sociétés concessionnaires s'est détériorée. Mais à la différence des sociétés d'économie mixte qui, bénéficiant de recettes d'un réseau en service depuis longtemps, disposent de disponibilités de trésorerie, les sociétés privées sont dans une situation délicate.

L'Etat va devoir prendre des mesures susceptibles d'améliorer la situation des sociétés concessionnaires, afin de leur permettre de faire face à leurs engagements et de développer le réseau dont elles assurent la gestion.

Des études sont en cours et il est certain que les rapports financiers entre l'Etat et les concessionnaires évolueront par rapport à la période 1970-1974, époque de la libéralisation des sociétés d'économie mixte et de la concession d'autoroutes à des groupements privés.

Sur l'ensemble des crédits affectés aux routes et aux autoroutes, il est également juste de reconnaître que, dans l'enveloppe — hélas trop faible — affectée au Ministère de l'Equipement, les choix effectués, pour difficiles qu'ils aient été, l'ont été en fonction de l'avenir et que, notamment en ce qui concerne les autoroutes de liaison, vecteurs fondamentaux de l'aménagement du territoire, cet avenir a été sauvegardé.

## CHAPITRE IV

---

### SAUVEGARDE DES RESSOURCES ET PROTECTION CONTRE LES EAUX

#### I. — EN MÉTROPOLE.

L'ensemble des crédits relatifs aux problèmes de l'eau se répartissent en crédits destinés à des travaux d'entretien (chapitre 35-33) et en crédits d'équipement (chapitres 53-33 et 63-33).

##### a) *Crédits d'entretien.*

D'un montant global de 5,2 millions de francs, soit 6 % d'augmentation par rapport à 1974, ils sont destinés principalement à maintenir l'ensemble des activités des cellules anti-pollution, de soutenir les actions de police et de gestion des cours d'eau, d'assurer le fonctionnement des services d'annonces de crues et de réaliser l'entretien des ouvrages de défense contre les eaux.

##### b) *Crédits d'équipement.*

En ce qui concerne les investissements directs de l'Etat, les autorisations de programme demandées s'élèvent à 25,4 millions de francs en augmentation de 37,3 % sur 1974.

Elles concernent diverses opérations :

	EN MILLIERS DE FRANCS.
— Problèmes de l'eau — Etudes et recherches .....	6.605
Les études ayant pour objectif de préciser les connaissances techniques et économiques dans le secteur de l'eau seront poursuivies.	
— Sauvegarde des ressources en eau .....	2.300
La sauvegarde des ressources en eau sera améliorée par des équipements de jaugeage des cours d'eau, de télémesure dans le bassin de la Garonne, et de relevés de la pollution fluviale et marine.	
— Protection contre les eaux des rivières .....	16.000
La protection contre les eaux visera à améliorer la défense contre les risques d'érosion et d'inondations dus aux cours d'eau ainsi que la limitation des effets des tempêtes et de l'érosion de la mer.	
— Nettoyage du littoral .....	500
Les moyens de lutte contre la pollution accidentelle du littoral seront développés.	
Total .....	25.405

Les crédits de paiement sont de 20,3 millions de francs, soit une augmentation de l'ordre de 69,6 % par rapport au budget de 1974.

En outre, figurent au chapitre 63-33 des autorisations de programme d'un montant total de 39,5 millions de francs égal à celui de l'année précédente. Elles sont destinées à subventionner différents travaux de protection contre les eaux.

La répartition de ces autorisations de programme est la suivante :

— Barrages (opérations de catégorie I) :	
• Barrage de Villerest (travaux préparatoires).	3.000.000 F
• Barrage Aube (travaux préparatoires) .....	3.500.000 »
• Barrage de Froville .....	1.750.000 »
• Diverses études de barrages .....	250.000 »
Total .....	8.500.000 F

— Travaux de défense contre les eaux, autres que les barrages (opérations de catégorie II) .....	31.000.000 F
--	--------------

Les travaux concernent aussi bien la défense contre les rivières que la défense contre la mer. Il s'agit d'opérations déconcentrées pour lesquelles les autorisations de programme sont déléguées aux préfets de région. Leur nombre dépasse la centaine. Elles concernent essentiellement la protection des lieux habités contre les inondations et contre les tempêtes, et consistent en travaux de construction de digues, de protection des berges ou de rivages et de recalibrages de lits des cours d'eau.

Les autorisations de programme qui seront déléguées aux régions en 1975 tiendront compte des besoins exprimés par les instances régionales et des enveloppes prévues dans les programmes régionaux de développement et d'équipement (P.R.D.E.) dans le cadre du VI<sup>e</sup> Plan.

## II. — OUTRE-MER.

### a) *Crédits d'entretien.*

Ces crédits sont d'un montant de 818.000 F. Destinés à l'entretien courant des cours d'eau, ils n'ont pas encore fait l'objet d'affectation particulière dans les quatre départements.

### b) *Crédits d'équipement.*

1° Au titre des investissements directs de l'Etat, il est prévu 1,48 million de francs.

Une part importante de cette autorisation de programme sera déléguée à la Réunion pour les travaux destinés à améliorer l'écoulement des eaux dans les ravines.

Des crédits seront consacrés à des études et à des travaux de protection contre la mer à la Guyane et à la Guadeloupe ainsi qu'aux problèmes de la pollution.

2° Une dotation de 4,4 millions de francs est inscrite au titre des subventions d'équipement.

Les autorisations de programme seront, pour leur plus grande part, réparties entre la Martinique pour la poursuite des travaux de la rivière Madame et la Réunion pour les travaux de la rivière Saint-Etienne.

## CHAPITRE V

### L'INSTITUT GÉOGRAPHIQUE NATIONAL

Deux chapitres du budget de l'Équipement concernent l'Institut géographique national.

- le chapitre 36-15 relatif à la subvention de fonctionnement qui s'élève pour 1975 à 94.568.972 F, en augmentation d'environ 16,3 % par rapport au précédent budget. Les mesures nouvelles sont destinées, pour l'essentiel, à tenir compte des revalorisations de salaires et des prestations annexes en cours d'année (+ 5,5 millions de francs) et à l'augmentation des dépenses de fonctionnement (+ 1,3 million de francs). Au titre de la recherche scientifique, l'I.G.N. reçoit 143.000 F en supplément.

La mise à la disposition des services extérieurs de l'Équipement de cinq ingénieurs géographes entraîne une mesure négative de — 348.193 F. Cette affectation particulière est destinée à améliorer l'action de l'administration dans le domaine de l'urbanisme en utilisant les compétences particulières de ces fonctionnaires.

- le chapitre 67-15 a trait à la subvention d'équipement dont le montant est en autorisations de programme de 16,5 millions contre 12,4 millions l'année précédente, soit une progression de 33 % d'une année sur l'autre et un doublement de la dotation en deux ans.

Sous réserve d'un prélèvement de 1,5 million de francs destiné à la recherche scientifique, cette subvention est destinée à :

- engager les premières opérations prévues dans le plan de localisation dont le comité de décentralisation est actuellement saisi, la plus urgente étant celle du transfert à Saint-Mandé de l'imprimerie actuellement installée dans des locaux vétustes ;
- effectuer divers aménagements immobiliers dans les locaux existants ;

— procéder au renouvellement de matériels d'imprimerie, de prise de vues aériennes, d'appareils de restitution, et à l'acquisition de matériels de télédétection, de photogrammétrie, de cartographie automatique et de logistique.

Une note jointe en annexe donne le programme des activités de l'Institut géographique national en 1974 et les perspectives pour 1975 (Annexe 2).

## AUDITION DE M. GALLEY MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT

Votre Commission des finances a entendu, le 29 octobre 1974, M. Galley, Ministre de l'Équipement.

Dans un exposé liminaire, le Ministre de l'Équipement a donné les indications suivantes :

Compte tenu du renchérissement des produits pétroliers, le budget des routes faisait apparaître un souci de sélection des investissements, une priorité accordée aux autoroutes de liaison, une pause en matière de voirie urbaine, le maintien de l'entretien du réseau.

Les difficultés que connaissent les sociétés privées concessionnaires d'autoroutes sont liées à la diminution des recettes et dans le même temps à l'augmentation des charges financières. Les services examinent les conditions d'une aide à apporter à ces sociétés pour leur permettre de poursuivre un programme, peut-être par l'octroi d'une bonification d'intérêt ou d'apports en nature. Mais la perspective d'une baisse durable des taux d'intérêt est encourageante.

Il sera accordé des subventions aux villes qui développeront des plans de circulation donnant la priorité aux transports en commun. Dans le même esprit, les autoroutes de rocade seront privilégiées au détriment des autoroutes radiales en milieu urbain.

Dans le domaine des voies navigables, la liaison Rhin-Rhône aura un caractère prioritaire dans le VII<sup>e</sup> Plan, l'objectif étant l'achèvement des travaux à la date de mise en service de la liaison Rhin-Danube en 1982.

Des questions ont alors été posées et différentes observations ont été formulées par les membres de la Commission :

Votre Rapporteur spécial a interrogé le Ministre sur l'organisation des transports urbains, l'entretien des routes nationales et secondaires, les péages sur les autoroutes et la réforme du droit de l'eau.

MM. Amic et Monory ont regretté la séparation des responsabilités de l'aménagement du territoire et de l'équipement entre deux ministères. M. Monory s'est interrogé sur la rentabilité des autoroutes et il a souligné la faiblesse des crédits transférés pour l'entretien des routes nationales secondaires.

M. Coudé du Foresto, rapporteur général, a demandé des précisions sur l'importance des transferts de routes de l'Etat aux départements et sur l'exécution du VII<sup>e</sup> Plan.

M. Edouard Bonnefous, président, après avoir regretté la séparation des responsabilités dans les domaines de l'équipement et des transports a souligné l'importance du retard pris en matière d'équipement fluvial et a posé le problème du débouché sur Paris des autoroutes et notamment de l'A 8.

En réponse le Ministre a insisté sur le fait que les autoroutes ont conservé une certaine priorité. Il est inexact que les objectifs du programme de Provins seront réduits de 2.000 km ; compte tenu des programmes prévus pour 1975, 1976 et 1977, il est d'ores et déjà certain que 5.400 km d'autoroutes seront en service en 1978. Dans ces conditions, il n'est pas question d'un glissement de 2.000 km ; au pire, il ne serait que de 500 à 600 km, a affirmé avec force le Ministre :

- l'évolution du trafic sur les autoroutes privées, s'ajoutant à l'augmentation des charges financières dues à la hausse des taux d'intérêt, imposera sans doute une aide de l'Etat aux sociétés privées, sous diverses formes, notamment des bonifications d'intérêt ;
- il n'a pas été possible de prévoir davantage de crédits affectés aux collectivités locales pour l'entretien des routes nationales qui leur ont été transférées. C'eût été privilégier les voies secondaires par rapport aux voies principales ;
- l'extension du droit du littoral maritime aux grands fleuves fera l'objet de projets de loi.

## OBSERVATIONS DE LA COMMISSION DES FINANCES

Lors de l'examen de ces crédits par votre Commission des finances, un large débat s'est ouvert au cours duquel sont notamment intervenus le Président et le Rapporteur général ainsi que M. Raybaud.

Les membres de la Commission ont déploré la faiblesse des crédits réservés à l'entretien par les départements des routes nationales secondaires.

M. Bonnefous, président, a insisté sur la nécessité de mettre en œuvre rapidement une véritable politique de l'eau, notamment dans la perspective des pollutions supplémentaires qui vont provenir des centrales nucléaires.

M. Raybaud a, à nouveau, attiré l'attention de la Commission sur la faiblesse des moyens en personnel affecté à l'entretien des routes, notamment en zone de montagne.

Enfin, la Commission a souhaité que soit trouvée une solution rapide au problème des « honoraires » du personnel de l'Équipement.

\*  
\*\*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de l'Équipement pour 1975.

## DISPOSITIONS SPÉCIALES

### *Article 50 A (nouveau).*

#### INSTITUTION DE PÉAGES ET TAXES D'USAGE AU PROFIT DES COLLECTIVITÉS OU ÉTABLISSEMENTS PUBLICS CONCESSIONNAIRES DE L'AMÉNAGEMENT, DE L'ENTRETIEN ET DE L'EXPLOITATION DE VOIES NAVIGABLES

Texte proposé initialement  
par le Gouvernement

Texte adopté par l'Assemblée Nationale  
et proposé par votre Commission

Il est inséré, dans la loi n° 53-301 du 9 avril 1953, un article 10 *bis* ainsi rédigé :

« Art. 10 bis. — Les dispositions des articles premier à 10 et 12 de la présente loi ne sont pas applicables aux voies ou sections de voies navigables dont l'aménagement, l'entretien et l'exploitation font l'objet d'une concession à une collectivité ou un établissement public, une entreprise nationale industrielle et commerciale ou une société d'économie mixte.

« Dans ce cas, des péages et taxes d'usage sur le trafic commercial et la navigation sportive et de plaisance peuvent être institués après enquête, sur proposition et au profit des concessionnaires. Le produit de ces péages et taxes est affecté à l'aménagement, l'entretien et l'exploitation des voies ou sections de voies concédées.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités d'application des présentes dispositions. »

#### Commentaires :

Une loi du 9 avril 1953 avait autorisé la perception de taxes sur les transports par navigation intérieure afin d'abonder « les dotations de l'Etat à l'amélioration et à la modernisation des voies navigables ».

L'Assemblée Nationale a modifié et adopté un amendement présenté par le Gouvernement qui prévoit que les collectivités publiques concessionnaires de voies ou sections de voies navigables peuvent percevoir des péages et taxes dont le produit sera affecté à l'entretien et à la modernisation des voies concédées.

La Commission des Finances propose au Sénat l'adoption du présent article.

*Article 50.*

**SUBVENTIONS AUX COLLECTIVITÉS LOCALES  
POUR LA PRISE EN CHARGE DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL DÉCLASSÉ**

**Texte :**

La subvention prévue par l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1975, à 345.000.000 F dans l'hypothèse d'un déclassement de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires autorisé par ce texte.

**Commentaires :**

L'article 66 de la loi de finances pour 1972 a prévu le transfert de 55.000 kilomètres de routes nationales secondaires dans la voirie départementale. Ce transfert peut être échelonné sur huit années. A la fin de l'année 1974, 88 départements auront pris en charge 50.452 kilomètres de routes nationales.

Chaque année, la loi de finances doit préciser le montant de la subvention accordée par l'Etat aux départements dans l'hypothèse d'un transfert total des 55.000 kilomètres de routes concernées. Cette subvention ne saurait être inférieure au montant retenu en 1972, soit 300 millions de francs.

Il est proposé de fixer cette subvention à 345 millions de francs pour 1975.

La Commission des finances propose au Sénat l'adoption du présent article.

ANNEXE I

Evolution du trafic de 1972 à 1973  
sur l'ensemble du réseau des voies navigables.

TRAFIC par catégories de marchandises	EVOLUTION du tonnage (en millions de tonnes)			EVOLUTION du tonnage kilométrique (en milliards de t/km)		
	1972	1973	%	1972	1973	%
Matériaux de construc- tion .....	55,6	54,8	— 1,5	14,2	4,5	— 6,3
Produits pétroliers ....	21,4	21,6	+ 0,9	3,0	3,1	+ 3,3
Produits agricoles, den- rées alimentaires et engrais .....	16,4	16,4	»	3,9	3,8	— 2,6
Combustibles minéraux	5,8	5,7	— 1,8	0,7	0,7	»
Autres marchandises ..	9,5	10,4	+ 9,4	1,8	1,7	— 5,6
Toutes marchandises ..	108,7	108,9	+ 0,18	14,2	13,8	— 2,8

## ANNEXE II

### I. — ACTIVITÉS DE L'IGN EN FRANCE EN 1974 ET PERSPECTIVES POUR 1975

Conformément au programme fixé par le Comité central des travaux géographiques en décembre 1973, les travaux suivants concernant l'équipement géographique de base du territoire national sont en cours ou sont prévus :

#### *Géodésie et nivellement.*

Les travaux de géodésie porteront en 1974 sur 13.600 km<sup>2</sup> de triangulation dont 5.800 km<sup>2</sup> concernent la réfection de travaux très anciens. Au 1<sup>er</sup> janvier 1975, il restera à observer 20.000 km<sup>2</sup> de triangulation pour compléter le réseau national.

Pendant certaines parties du réseau (dans le Nord, l'Est et le Sud-Est du pays), représentant environ 140.000 km<sup>2</sup>, dont la précision est inférieure à celle exigée par les utilisateurs, devront être réobservées dans les années à venir. Le taux de réalisation du plan est de 82 %.

Les travaux de nivellement de précision portent en 1974 sur 7.000 km. Les observations de 8 marégraphes et de 5 médimarémètres seront exploitées. Le taux de réalisation du plan est de 54 %.

#### *Topographie.*

La stéréopréparation (équipement au sol de la couverture photographique aérienne au 1/30.000) portera sur 22.500 km<sup>2</sup> laissant à couvrir au cours des prochaines années 1.100 km<sup>2</sup> au titre des levés nouveaux et 70.000 km<sup>2</sup> au titre des levés anciens (1888-1914) à refaire. Le taux de réalisation du plan est de 60 %.

Le levé proprement dit (restitution photogrammétrique) s'étendra à 26.700 km<sup>2</sup> laissant 24.000 km<sup>2</sup> à faire dans les années à venir auxquels s'ajoutent 83.000 km<sup>2</sup> de levés anciens à refaire. Le retard est important ; taux de réalisation du plan 67 %.

Les travaux de révision de la carte sont encore loin d'atteindre la cadence désirable (152 feuilles au 1/25.000 en 1974) ; taux de réalisation du plan 56 %.

#### *Cartographie.*

L'IGN rédigera en 1974, 278 feuilles au 1/25.000 (dont 137 feuilles nouvelles et 141 feuilles révisées), 87 feuilles au 1/50.000 (dont 30 feuilles nouvelles et 57 feuilles révisées), 15 feuilles régulières aux échelles de 1/100.000 et 1/500.000.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1975, il restera à publier 555 feuilles au 1/25.000 (sur un total de 4.210) et 151 feuilles au 1/50.000 (sur un total de 1.100 feuilles) pour achever la couverture du territoire national ; taux de réalisation du plan 50 %.

#### *Couverture photographique.*

En 1974, le service des activités aériennes aura photographié 102.000 km<sup>2</sup> au 1/30.000 sur émulsion panchromatique ; taux de réalisation du plan 138 %.

En dehors des travaux d'équipement de base, l'IGN remplit les tâches de vacation qui lui sont dévolues par son statut ; ces tâches sont les suivantes :

*Conservation.*

Fonctionnement et développement de la photothèque nationale, de la carto-  
thèque nationale, de la documentation géodésique et de la documentation  
générale.

*Formation.*

Fonctionnement de l'Ecole nationale des sciences géographiques qui a  
accueilli 277 élèves et stagiaires au cours de l'année scolaire 1973-74. On notera  
que la liste des anciens élèves et stagiaires ne comprend pas moins de 81  
nationalités.

*Recherche.*

Les actions de recherche concernent certains objectifs retenus par le plan :  
géodésie spatiale, cartographie automatique, télédétection, photogrammétrie spé-  
ciale, ainsi que l'amélioration des matériels et des méthodes de travail.

..

L'IGN exécute également dans les domaines de sa compétence, un très  
grand nombre de travaux facturés qui, avec la vente des cartes, lui procurent  
l'essentiel de ses ressources propres. Ces travaux très variés et d'importances  
très diverses sont effectués pour le compte d'administrations, de services publics  
et d'organismes ou personnes privés.

*Perspectives pour 1975 pour la France métropolitaine.*

Elles se décomposent ainsi :

- géodésie : 13.200 km<sup>2</sup> ;
- nivellement : 7.000 km ;
- levé photogrammétrique : 26.600 km<sup>2</sup> ;
- vérification sur le terrain : 20.000 km<sup>2</sup> ;
- révision : 160 feuilles au 1/25.000 et 80 feuilles au 1/50.000 ;
- cartographie : 143 feuilles nouvelles et 160 feuilles révisées au 1/25.000,  
35 feuilles nouvelles et 80 feuilles révisées au 1/50.000 ;
- poursuite des activités de conservation, de formation et de recherche ;
- exécution de travaux facturés à la demande de tiers.

**H. — ACTIVITÉS DE L'IGN HORS DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE EN 1974  
ET PERSPECTIVES POUR 1975**

L'IGN poursuit en 1974 son œuvre cartographique dans les pays issus de  
l'ancienne communauté française. Les crédits du FAC qui lui ont été attribués  
à cet effet s'élèvent à 3 millions de F.

Il effectue également des travaux géodésiques en Nouvelle Calédonie et de  
rédaction cartographique aux Nouvelles-Hébrides, sur crédits du FIDES s'éle-  
vant à 1,2 million de F.

Aucun programme n'a été prévu dans les départements d'outre-mer financés  
par le FIDOM, mais des travaux sont effectués pour des besoins particuliers en  
Guyane (mission spatiale en collaboration avec le CNES, télédétection) et à la  
Réunion (photographie aérienne).

En dehors des Etats de l'ancienne communauté des DOM, TOM, l'IGN est intervenu dans de nombreux pays étrangers, en général pour exécuter des prises de vues aériennes, suivies de travaux de terrain (stéréopréparation) et d'atelier (calculs et établissement de documents cartographiques).

Le tableau ci-après indique la liste de ces pays et l'objet de l'intervention.

ETAT	NATURE DES TRAVAUX
Algérie .....	Photographie aérienne.
Arabie .....	Photographie aérienne.
Burundi-Rwanda .....	Photographie aérienne.
Cameroun .....	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Congo .....	Cartographie.
Côte-d'Ivoire .....	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Dahomey .....	Photographie aérienne.
Egypte .....	Protection de monuments.
Ethiopie .....	Cartographie.
Gabon .....	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Grèce .....	Photographie aérienne, télédétection.
Guinée .....	Cartographie.
Haute-Volta .....	Photographie.
Indonésie .....	Protection de monuments.
Iran .....	Photographie aérienne, cartographie.
Irlande .....	Photographie aérienne.
Jordanie .....	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Libye .....	Photographie aérienne.
Luxembourg .....	Cartographie.
Madagascar .....	Photographie aérienne.
Mali .....	Topographie.
Maroc .....	Photographie aérienne, topographie, cartographie, géodésie, télédétection.
Ile Maurice .....	Photographie aérienne, cartographie.
Mauritanie .....	Cartographie.
Népal .....	Protection de monuments.
Niger .....	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
République Centrafricaine..	Photographie aérienne, topographie.
Sénégal .....	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Tchad .....	Photographie aérienne.
Togo .....	Photographie aérienne.
Tunisie .....	Photographie aérienne, cartographie.

*Perspectives pour 1975, hors France métropolitaine.*

Les programmes en cours FAC et FIDES se poursuivront en 1975 et de nouvelles tranches viendront s'y ajouter. Aucun programme FIDOM n'est actuellement prévu.

Par ailleurs, la plupart des pays mentionnés dans la liste ci-dessus auront de nouveau recours aux techniques mises en œuvre par l'IGN. Viendront s'y ajouter, dans la mesure où les négociations en cours aboutiront, le Zaïre et l'Italie ainsi que des pays d'Amérique latine parmi lesquels l'Equateur vient de passer une commande importante (7 millions de francs) qui devrait être suivie de trois autres.

### III. — SITUATION FINANCIÈRE

Le budget de l'exercice 1972 comportait une prévision de recettes et de dépenses de 128.209.839 F. Le compte financier de l'exercice 1972 faisant ressortir un excédent de 463.454 F à la section de fonctionnement, mais un déficit de 1.867.904 F pour les opérations en capital; il se soldait ainsi par une diminution du fonds de roulement de 1.404.450 F.

Le budget primitif de l'exercice 1973 comportait une prévision de recettes et de dépenses de 136.029.637 F. Le compte financier de l'exercice 1973 indique une amélioration sensible de la situation : un excédent de 3.556.626 F à la section de fonctionnement et un excédent de 3.801.940 F pour les opérations en capital ont accru le fonds de roulement de 7.358.566 F.

Pour l'année 1974, le budget primitif, d'un montant de 159.353.764 F, comporte notamment, en recettes, une contribution financière de l'Etat (fonctionnement) de 84.390.864 F (en augmentation de 14.722.227 F sur celle de 1973) et des ressources propres — provenant essentiellement de travaux facturés en France et à l'étranger et de la vente de cartes — dont le montant s'élève environ à 64.900.000 F (en augmentation de 8.000.000 F approximativement sur celui de 1973).

En raison notamment de la concurrence de plus en plus vive des firmes étrangères dans les pays francophones d'Afrique où l'IGN bénéficiait jusqu'à ces dernières années d'un monopole de fait, les recettes provenant de travaux facturés marquent une certaine stagnation.

En revanche, la vente des cartes est actuellement en pleine expansion.

Au total, l'ensemble des recettes (budget de l'Etat compris) ne progresse pas plus vite que les dépenses de personnel en francs courants et à effectif constant. Aussi celles-ci continuent-elles, comme les années précédentes, à représenter plus des trois quarts des dépenses, ce qui oblige à des économies drastiques sur les autres postes.

En ce qui concerne l'équipement, l'autorisation de programme de 11.000.000 F accordée par l'Etat en 1974 est consacrée à l'acquisition, actuellement en cours, d'un deuxième avion *Mystère 20*, dont les performances sont particulièrement adaptées à la photographie aérienne et qui permettra à l'IGN non seulement d'accroître la qualité de ses travaux métropolitains, mais aussi de mieux résister à la concurrence étrangère dans les travaux menés hors de France.

Quant à l'autorisation de programme de 15.000.000 F inscrite dans le projet de loi de finances pour 1975, elle servira à renouveler les matériels de prises de vues aériennes, de restitution et d'impression et surtout à entreprendre la réalisation du programme de localisation actuellement soumis à l'examen du Comité de décentralisation.