

N° 62

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1975.

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 1976, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Par M. René MONORY,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III.

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES

(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 12

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*; Yves Durand, Roger Gaudon, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, *secrétaires*; René Monory, *rapporteur général*; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscary-Monsservin, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yvon Coudé du Foresto, Marcel Fortier, André Fosset, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Fernand Lefort, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, Mlle Odette Pagani, M. Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 1880 et annexes, 1916 (tomes I à III et annexe 17), 1921 (tome XI) et in-8° 360.

Sénat : 61 (1975-1976).

Lois de finances. — Équipement 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	13
CHAPITRE III. — Les routes	23
CHAPITRE IV. — Sauvegarde des ressources en eau et protection contre les eaux ..	35
CHAPITRE V. — L'Institut géographique national	37
Audition de M. Galley, Ministre de l'Équipement	39
Observations de la Commission des Finances	47
Dispositions spéciales	49
Annexes	51

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 destinés 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. Dans un dernier chapitre seront examinés les crédits relatifs à l'Institut géographique national.

Indiquons, dès maintenant, que les dotations prévues pour l'ensemble du Ministère de l'Équipement, au titre de 1976, s'élèvent :

- en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 4.367 millions de francs contre 3.438 millions de francs pour 1975, soit + 27 % ;
- pour les dépenses en capital, à 10.035 millions de francs en autorisations de programme et 8.497 millions de francs en crédits de paiement contre respectivement 9.902 millions et 8.296, soit + 1,3 % en autorisations de programme et + 2,6 % en crédits de paiement.

Mais il est important de rappeler que les premier et troisième collectifs pour 1975 ont augmenté les dotations pour 1975 :

- *dépenses ordinaires* : + 300 millions (entretien des routes) ;
- *dépenses en capital* : + 2.422 millions de francs en autorisations de programme dont 1.232 millions de francs pour l'urbanisme et le logement ;

et + 2.372 millions de francs en crédits de paiement dont 1.053 millions de francs pour l'urbanisme et le logement.

Au total le budget initial de 1975 a été majoré de 24 % en autorisations de programme et 28,6 % en crédits de paiement. Les dépenses ordinaires ont été majorées de 8,7 %.

Mais il est juste de dire que ce troisième collectif sera exécuté en fait au début de 1976.

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 DÉPENSES	CRÉDITS votés pour 1975	CRÉDITS PRÉVUS POUR 1976			DIFFÉRENCE entre 1975 et 1976
		Services votés	Mesures nouvelles	Total	
<i>Titre III. — Moyens des services.</i>					
Première partie. — Personnel, rémunérations d'activité..	1.731.825.001	2.026.277.188	+ 141.042.523	2.167.319.711	+ 435.494.710
Deuxième partie. — Personnel en retraite, pensions et allocations	11.000	11.000	»	11.000	»
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite, charges sociales	205.491.473	235.142.188	+ 12.971.978	248.114.166	+ 42.622.693
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services	154.274.864	163.048.680	+ 86.097.957	249.146.637	+ 94.871.773
Cinquième partie. — Travaux d'entretien	857.392.979	857.392.979	+ 251.024.071	1.108.417.050	+ 251.024.071
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement	103.288.663	113.847.986	+ 1.783.328	115.631.314	+ 12.342.651
Septième partie. — Dépenses diverses	153.739.182	152.219.072	— 3.812.201	148.406.871	— 5.332.311
Totaux pour le titre III	3.206.023.162	3.547.939.093	+ 489.107.656	4.037.046.749	+ 831.023.587
<i>Titre IV. — Interventions publiques.</i>					
Troisième partie. — Action éducative et culturelle	3.225.900	3.225.900	— 1.735.900	1.490.000	— 1.735.900
Quatrième partie. — Action économique, encouragements et interventions	229.232.167	232.141.057	+ 65.895.123	298.036.180	+ 68.804.013
Sixième partie. — Action sociale, assistance et solidarité	200.500	200.500	— 5.500	195.000	— 5.500
Septième partie. — Action sociale, prévoyance	»	»	+ 30.298.357	30.298.357	+ 30.298.357
Totaux pour le titre IV	232.658.567	235.567.457	+ 94.452.080	330.019.537	+ 97.360.970
Totaux pour les titres III et IV (dépenses ordinaires)	3.438.681.729	3.783.506.550	+ 583.559.736	4.367.066.286	+ 928.384.557

— 4 —

Dépenses en capital.

(En francs.)

NATURE DES DÉPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME		DIFFÉRENCES entre 1976 et 1975	CREDITS DE PAIEMENT		DIFFÉRENCES entre 1976 et 1975
	Votées pour 1975	Prévues pour 1976		votés pour 1975	Prévus pour 1976	
Titre V. — Investissements exécutés par l'Etat.						
Troisième partie. — Transports, communications et télé-communications	2.512.613.000	1.745.910.000	— 766.703.000	2.362.000.000	1.595.402.000	— 766.598.000
Cinquième partie. — Logement et urbanisme	473.456.000	370.038.000	— 103.418.000	390.000.000	428.681.000	+ 38.681.000
Septième partie. — Equipements administratifs et divers.	88.931.000	140.438.000	+ 51.507.000	75.679.000	117.871.000	+ 42.192.000
Totaux pour le titre V	3.075.000.000	2.256.386.000	— 818.614.000	2.827.679.000	2.141.954.000	— 685.725.000
Titre VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.						
Troisième partie. — Transports, communications et télé-communications	90.550.000	73.100.000	— 17.450.000	77.621.000	76.400.000	— 1.221.000
Cinquième partie. — Logement et urbanisme	6.709.895.000	7.638.579.000	+ 928.684.000	5.365.408.000	6.215.864.000	+ 850.456.000
Septième partie. — Equipements administratifs et divers.	16.500.000	56.975.000	+ 40.475.000	11.000.000	48.705.000	+ 37.705.000
Totaux pour le titre VI	6.816.945.000	7.768.654.000	+ 951.709.000	5.454.029.000	6.340.969.000	+ 886.940.000
Totaux pour les titres V et VI	9.891.945.000	10.025.040.000	+ 133.095.000	8.281.708.000	8.482.923.000	+ 201.215.000
Titre VII. — Réparation des dommages de guerre.						
Totaux pour le titre VII	10.000.000	10.000.000	»	15.000.000	14.000.000	— 1.000.000
Totaux pour les dépenses en capital ..	9.901.945.000	10.035.040.000	+ 133.095.000	8.296.708.000	8.496.923.000	+ 200.215.000

— 5 —

CHAPITRE PREMIER

LES SERVICES GENERAUX DU MINISTERE

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 en matière de rémunérations des agents de la fonction publique jusqu'au 31 décembre 1975 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.

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

— A l'administration centrale.

— 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, 2,9 millions de francs,

— sur l'ajustement aux besoins réels des dotations relatives :

- aux frais de fonctionnement (+ 3 millions de francs) ;
- au développement de l'information statistique et des méthodes modernes de gestion (+ 0,2 million de francs) ;
- aux études et recherches entreprises dans le secteur du bâtiment et des travaux publics (+ 1,1 million de francs) ;
- à l'amélioration des moyens d'action sociale de formation et de recrutement en faveur des personnels (+ 4,2 millions de francs).

Cette année, afin d'améliorer la présentation budgétaire des crédits de recherche scientifique et technique, les dotations jusqu'alors réparties dans divers chapitres ont été regroupées au sein d'un seul chapitre nouveau n° 37-17. Par transferts des anciens chapitres, la dotation s'élève à 29,3 millions de francs pour 1976.

— *Dans les services extérieurs.*

Le total des mesures nouvelles concernant les services extérieurs de l'Équipement s'élève à 226,4 millions de francs.

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

— d'une part, des charges de personnel (+ 143 millions de francs) au titre desquelles sont signalées :

- de très nombreuses créations d'emplois nouveaux partiellement gagées par des suppressions d'emplois (cf. ci-dessous) ;
- la poursuite d'actions antérieures notamment au titre du reclassement indiciaire de plusieurs corps administratifs et techniques des travaux publics de l'État.

— d'autre part, des ajustements aux besoins des dotations de frais de fonctionnement et d'entretien du parc immobilier (+ 83,2 millions de francs).

Pour 1976, on observera une augmentation importante des personnels de l'Équipement qui permettra de satisfaire aux besoins essentiels des services nés de l'accroissement du volume et de la complexité des tâches. Au total 2.437 emplois seront créés et gagés partiellement par la suppression de 966 emplois. Ces derniers sont pour la plupart transformés, mais 1.479 emplois seront véritablement nouveaux :

- 150 emplois de catégorie A,
- 484 emplois de catégorie B,
- 546 emplois de catégories C et D,
- 79 emplois d'agents contractuels,
- 220 emplois d'ouvriers permanents des parcs et ateliers.

En outre, le budget 1976 traduira la poursuite de l'amélioration de la situation statutaire ou indemnitaire de certaines catégories d'agents. A cet effet les mesures suivantes sont proposées :

A. — MESURES CATÉGORIELLES

— Réforme du corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat comportant, d'une part, la création d'un emploi de chef d'arrondissement limité à 190 postes réservés à des ingénieurs divisionnaires placés à la tête des plus importantes unités des services extérieurs, et, d'autre part, l'augmentation de 10 unités de l'effectif des ingénieurs divisionnaires des T.P.E. (incidence financière : 4.775.740 F).

— Constitution du corps interministériel de l'inspection du travail dans lequel seront intégrés les fonctionnaires du corps de l'inspection du travail et de la main-d'œuvre des transports, conformément aux dispositions du décret n° 75-273 du 21 avril 1975 portant statut particulier de l'inspection du travail (incidence financière : 364.034 F).

— Aménagement de la carrière des agents des travaux publics de l'Etat (incidence financière : 16.624.000 F).

— Aménagement du classement indiciaire des conducteurs principaux des T.P.E. par le prolongement de l'échelle actuelle jusqu'à l'indice brut 474 au 1^{er} juillet 1976 (correspondant en fait à l'indice terminal du premier niveau de grade de la catégorie B), soit un gain au sommet de 30 points d'indice brut par rapport au classement actuel (incidence financière : 1.100.000 F).

— Augmentation du taux de la prime de rendement des ouvriers permanents des parcs et ateliers dont le taux moyen sera porté de 6 à 8 % du salaire de base (incidence financière : 1.965.000 F).

— Création du grade de dessinateur principal réservé aux dessinateurs d'exécution chargés de tâches plus complexes que celles définies par le statut, limité à 20 % de l'effectif total du corps (incidence financière pour 1976 : 180.000 F).

— Mise en place du grade de chef surveillant prévu par le décret n° 71-989 du 13 décembre 1971 relatif aux dispositions statutaires applicables aux corps d'agents de service des services extérieurs par création de 27 emplois de chefs surveillants (incidence financière : 187.148 F).

— Poursuite de la réforme des personnels d'exploitation des services routiers et de la navigation par la transformation de 110 emplois de conducteurs de T.P.E. et de 450 emplois d'agents de T.P.E. en 110 emplois (incidence financière : 993.706 F).

B. — MESURES INDEMNITAIRES

— Ajustement de la dotation de l'indemnité d'astreinte aux conducteurs et agents des T.P.E. afin de répondre aux conditions d'organisation de la permanence de l'exploitation sur le réseau routier national (incidence financière : 1.532.300 F).

— Augmentation de la dotation de la prime pour services rendus pour tenir compte du nombre réel d'agents des T.P.E. pouvant y prétendre (incidence financière : 839.702 F).

— Extension aux personnels contractuels à vocation technique soumis au régime du décret du 18 juin 1946 des indemnités pour travaux supplémentaires (incidence financière : 196.124 F).

— Revalorisation des indemnités pour sujétions spéciales du personnel des phares et balises, et de la prime de service et de sujétions aux officiers de port pour tenir compte des conditions économiques (incidence financière : 302.000 F).

En plus des mesures concernant la gestion du personnel, les actions entreprises dans le domaine de l'action sociale seront maintenues et développées de manière à conforter et prolonger les résultats déjà acquis. Une part importante des mesures nouvelles sera consacrée aux cantines (1.730.778 F), à la prévention médico-sociale (450.000 F) et aux associations à but social, culturel ou sportif (400.000 F).

Dans le cadre du recrutement et de la formation, un effort particulier sera fait en faveur de l'Ecole nationale des travaux publics de l'Etat qui fonctionnant précédemment à Paris, dans des conditions très insuffisantes au sein d'un établissement privé, se verra dotée, dans la périphérie lyonnaise, de locaux et de moyens modernes adaptés à sa mission et devant permettre ainsi une très sensible amélioration des conditions de formation des élèves ingénieurs (incidence financière : 8.500.000 F).

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 1976, la dotation de ce chapitre s'élève à 3,9 millions de francs en autorisations de programme. Elle 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 les domaines de l'équipement et du logement, notamment pour la mise en place du nouveau système automatisé sur les statistiques des opérations de construction « SIROCO ».

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

Ce chapitre qui concerne des études entreprises notamment par le laboratoire central des Ponts et Chaussées est doté de 6,2 millions de francs en autorisations de programme et de 4,2 millions de francs en crédits de paiement.

Les principaux emplois retenus sont les suivants :

— 0,6 million de francs servent à définir les objectifs pour les actions prioritaires déterminées au VII^e Plan.

— 5,6 millions de francs sont destinés à financer différentes recherches concernant l'activité, l'appareil de production et la formation professionnelle dans les domaines du bâtiment et du génie civil.

En annexe, sont reproduites les observations présentées par la Cour des comptes dans son rapport pour 1975 au sujet des crédits d'études (annexe n° 1).

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

Pour 1976 la dotation en autorisations de programme s'élève à 81,3 millions de francs. Les crédits de paiement s'élèvent à 69 millions de francs.

Le détail des opérations envisagées en 1976 est donné dans le tableau ci-après :

	AUTORISATIONS de programme
	(En millions de francs.)
Services extérieurs (travaux et constructions)	38,7
Etablissement d'enseignement (travaux et constructions)	38
Service d'action sociale (travaux et constructions)	2
Centres d'études techniques de l'équipement	2,6
	81,3

CHAPITRE II

LES VOIES NAVIGABLES

A. — La voie d'eau : un mode de transport économique sous-employé.

Une infrastructure fluviale importante :

Le réseau navigable français comprend essentiellement :

— 1.463 kilomètres de voies à grand gabarit, accessibles aux convois de 3.000 tonnes et plus de port en lourd (essentiellement la Seine, l'Oise, le Rhône, le Rhin, la Moselle et le canal Dunkerque-Valenciennes),

— 896 kilomètres de voies accessibles aux péniches ou convois de 600 tonnes (essentiellement le canal du Nord et pour quelques années encore certaines sections du Rhône et de la Saône),

— 4.234 kilomètres de voies accessibles aux bateaux de 250 à 300 tonnes,

— 2.030 kilomètres de voies accessibles aux bateaux de moins de 250 tonnes.

Disponible pour un mode de transport économique...

Le principal atout du transport des marchandises par voies navigables est son faible prix de revient. A titre indicatif, l'on peut donner l'échelle suivante comme reflet de la hiérarchie des prix pratiqués :

— transport par grandes barges	6
— transport par automoteurs	10

— transport par trains complets ou rames techniques (valeur moyenne)	16
— transport par camion gros porteur à longue distance	20

Le transport par voies navigables est un faible consommateur de main-d'œuvre. Dans l'état actuel des choses, malgré l'existence d'un parc de petits bateaux de 300 tonnes encore important par rapport au parc de grandes barges, 15.000 personnes environ permettent de produire en un an 10 milliards de tonnes-kilomètres. Pour la voie d'eau, l'indice d'emploi de la main-d'œuvre est donc de 1,5 personne pour 1 million de tonnes-kilomètres par an alors que ce chiffre est de l'ordre de 2,5 personnes pour le chemin de fer par exemple.

Le transport par voies navigables est par ailleurs un faible consommateur d'énergie. Des études récentes montrent en effet que les consommations en grammes — équivalents-charbon (1) par tonne-kilomètre offerte sont de l'ordre de :

— pour un convoi poussé de 5.000 tonnes	5 gec
— pour un train complet (traction électrique) ..	6 gec
— pour un camion de 25 tonnes de charge utile .	24 gec

mais qui, en dépit de la crise demeure sous-utilisé.

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

ANNÉES	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	109,3	13.740
1974 (premier semestre)	57	7.146
1975 (premier semestre)	50	6.270

(1) 1 tonne de produit pétrolier = 1,5 tonne équivalent charbon.

De 1973 à 1974, l'ensemble du trafic a progressé de 0,4 % en tonnage mais a diminué de — 0,4 % en tonnes-kilomètres.

Si le trafic à réglementation internationale sur le Rhin et la Moselle poursuit sa progression (+ 2,8 %), le trafic à réglementation nationale poursuit sa régression (— 0,5 %) malgré le maintien du volume des exportations.

Des quatre grandes catégories de marchandises qui dominent l'ensemble du trafic par voie d'eau (matériaux de construction, produits pétroliers, produits agricoles, denrées alimentaires et engrais, combustibles minéraux), seuls les produits se rattachant à l'agriculture (+ 2,5 % en tonnage et + 2,7 % en tonnes-kilomètres) et les combustibles minéraux (+ 17,7 % en tonnage et 13,2 % en tonnes-kilomètres) voient leur trafic augmenter.

Les matériaux de construction poursuivent leur régression (— 1,8 % en tonnage et parité en tonnes-kilomètres) tandis que les produits pétroliers accusent une baisse de 4,7 % en tonnage et de 7,6 % en tonnes-kilomètres.

La progression des produits rattachés à l'agriculture résulte d'une augmentation du trafic à l'exportation des produits agricoles (+ 3,6 %), des produits alimentaires (+ 12,5 %) et des engrais (+ 11,6 %).

La progression des combustibles minéraux est le résultat de la nette croissance du trafic intérieur (+ 25,6 %), des importations (+ 12,4 %), du transit (+ 95 %), les exportations ayant au contraire diminué de 57 %.

La diminution enregistrée sur les transports de matériaux de construction, qui constituent la principale catégorie des marchandises transportées par voie d'eau (environ 50 % du trafic total), est due à la régression du trafic intérieur (— 1,6 %) des exportations (— 4,3 %), alors que les importations augmentent de 4,3 % et le transit de 4,5 %.

Le recul des produits pétroliers est sensible particulièrement dans le trafic intérieur (— 7,9 %), dans les exportations (— 5,9 %), les importations se développant de 8,8 % ainsi que le transit (+ 16,3 %).

Les éléments qui précèdent sont le reflet de la crise économique et énergétique que commençait à éprouver notre pays en 1974 ; baisse générale du trafic malgré une comparaison avantageuse avec 1973, année au cours de laquelle le trafic fut perturbé par d'importantes grèves de la batellerie, baisse du trafic pétrolier, augmentation substantielle du trafic des combustibles minéraux.

Il n'en demeure pas moins que nos équipements fluviaux restent sous-utilisés alors qu'ils sont particulièrement économiques notam-

ment pour l'énergie et qu'ils recèlent de vastes possibilités de développement.

Certes la part de la voie d'eau dans le transport de marchandises est importante : le trafic total annuel actuellement de l'ordre de 110 millions de tonnes et de 14 milliards de tonnes-kilomètres représente les 2/5 des tonnes chargées sur wagons et en tonnes-kilomètres un cinquième du trafic ferroviaire.

Le transport fluvial est plus utilisé chez nos partenaires européens du nord de l'Europe qui développent autour du Rhin et des fleuves adjacents un réseau navigable moderne et cohérent.

Par rapport à l'ensemble du trafic effectué par les trois moyens de transports terrestres (route, rail et voie navigable), le trafic fluvial représente :

- 40 % des tonnes transportées pour les Pays-Bas,
- 20 % pour la Belgique,
- 10 % pour la R.F.A.

et seulement :

- 5 % pour la France.

Et cependant la part de la voie d'eau dans le transport de marchandises pourrait être plus grande : la plupart des voies navigables sont très loin d'être saturées alors que de nombreuses routes le sont et que certaines lignes de chemins de fer commencent à l'être. Des terrains industriels sur berges sont disponibles, sur des axes économiques importants où les chefs d'entreprise sont assurés de pouvoir choisir en permanence le moyen de transport le mieux adapté à leurs problèmes particuliers grâce à l'option offerte par la voie d'eau. De plus, les voies à grand gabarit présentent le plus grand intérêt pour le déplacement des masses indivisibles lourdes et encombrantes tels les éléments pré-assemblés d'une usine. L'emploi de barges, et même d'automoteurs, permet de réaliser des stockages flottants à bon compte. Enfin, le transport des marchandises par voie d'eau se fait en site propre. Il n'apporte aucune gêne à d'autres activités humaines et ceci est particulièrement sensible pour la desserte des grandes agglomérations urbaines.

Dans la conjoncture actuelle, les considérations relatives à l'environnement et à la crise de l'énergie devraient amener un développement notable du transport fluvial.

B. — L'exploitation 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 1975 et prévus pour 1976 au titre de l'exploitation réglementée des voies navigables.

	1974	PREVISIONS primitives 1975	PREVISIONS rectifiées 1975	PREVISIONS primitives 1976
	(En francs.)			
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée	16.834.750	19.300.000	20.269.000	23.220.000
Produit des taxes de visa et des taxes d'exploitation	— 6.220.000	— 6.800.000	— 5.469.000	— 7.220.000
Part des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée non couverte par les taxes..	(1) 10.614.750	12.500.000	(2) 14.800.000	16.000.000
Remboursement au Port autonome de Paris pour dépenses sur la voie navigable	730.000	800.000	800.000	920.000
Totaux des crédits du chapitre 44-31 ..	11.344.750	13.300.000	15.600.000	16.920.000

(1) Y compris la dotation inscrite dans la loi de finances rectificative de juillet 1974.

(2) Y compris la dotation supplémentaire prévue pour 1975.

C. — Les dépenses d'entretien.

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien s'élèvent à 121,5 millions de francs, en augmentation de 20 millions de francs sur l'année précédente, soit 19,7 % contre 8,7 % en 1975 et 9,7 % en 1974.

Depuis plusieurs années, votre Commission signalait 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. Il semble qu'elle ait été entendue.

Les dotations de ces dernières années n'ont pas permis d'assurer un entretien satisfaisant des voies navigables car leurs augmentations successives ont été inférieures à l'évolution des coûts salariaux et des coûts de travaux.

Le budget 1976 marque un net tournant par rapport à la politique antérieurement suivie.

Les titularisations d'agents auxiliaires affectés à des tâches permanentes (notamment pour le remplacement des agents d'exploitation pendant leurs congés et leurs repos hebdomadaires) diminueront la part des coûts salariaux, dans l'utilisation des crédits d'entretien et permettront donc d'augmenter la part des travaux d'entretien proprement dits dans une forte proportion.

Une action de modernisation de l'exploitation des voies navigables, notamment par des automatisations d'écluses financées sur le chapitre 53-31, sur les canaux à petit gabarit où la densité des écluses est forte, va être entreprise à partir de 1976. Cette action devrait permettre de réduire progressivement le nombre d'agents affectés à des tâches d'exploitation, et par conséquent d'accroître le nombre des agents affectés à des tâches d'entretien.

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 1976 à 346 millions de francs, contre 371,8 millions de francs en 1975, soit apparemment une diminution de 25 millions de francs. Cependant il y a lieu de rappeler que la troisième loi de finances rectificative pour 1975 a prévu à ce titre 100 millions de francs supplémentaires en autorisations de programme et 106 millions de francs en crédits de paiement. Compte tenu des dates effectives d'engagement des opérations autorisées, nous pouvons considérer que les facultés de dépenses nouvelles d'équipement sont *accrues de près de 20 %*.

Les principaux investissements projetés sur les voies à grand gabarit en 1976 peuvent s'analyser ainsi :

1° Sur les crédits du troisième collectif pour 1975 il est envisagé de lancer les opérations suivantes :

Bassin du Nord.

Sur l'Escaut, poursuite de l'aménagement à grand gabarit par la continuation de la traversée d'Usinor, la réalisation des sections Folie-Folien et Vert-Gazon-Notre-Dame, la construction des barrages Folie-Folien.

Bassin de la Seine.

Sur la Seine à l'aval de Paris, construction d'un garage à bateaux à Amfreville et première tranche de dragages complémentaires du chenal de la Basse-Seine.

Sur la Seine à l'amont de Paris, exécution de défenses de berges entre Marolles et Montereau ainsi que des réparations d'anciens ouvrages et de maisons éclusières.

Sur la Marne, dragages et rescindements entre Saint-Maur et Chalifert.

Voies à petit gabarit.

Un crédit de 29 millions de francs leur est destiné pour l'essentiel à des travaux de défense et de renforcement de berges sur diverses voies des bassins du Nord, de la Seine, de la Moselle et du Centre.

2° Les crédits 1976 seraient répartis ainsi :

Bassin de la Seine.

— sur la Basse-Seine, amélioration du calibrage entre Cléon et Rouen ;

— sur l'Oise, achèvement de l'aménagement du chenal ;

— sur la Seine, à l'amont de Paris, poursuite de l'aménagement Montereau-Bray par des dragages et rescindements (deuxième tranche) ;

— sur la Marne, construction d'une nouvelle écluse de 125 × 12 mètres à Neuilly-sur-Marne.

Bassin de la Moselle.

Poursuite de l'aménagement à grand gabarit de la section Toul-Neuves-Maisons de la Moselle.

Bassin du Rhin.

Aménagement du Rhin à l'aval de Strasbourg : participation à la réalisation de la chute de Neuburgweir, dans le cadre de l'accord franco-allemand (première tranche).

Bassin du Rhône et de la Saône.

— sur la Saône, continuation de l'aménagement à grand gabarit de la section Lyon-Auxonne principalement par des dragages dans le bief de Couzon ;

— participation du budget des voies navigables aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône qui permettra de poursuivre les travaux à Péage-de-Roussillon et d'entreprendre la réalisation de la chute de Vaugris.

Voies à petit gabarit.

La progression très rapide des crédits affectés aux voies à petit gabarit au cours des dernières années (47 millions de francs en 1973, 75 millions de francs en 1974, 87 millions de francs en 1975) implique que l'exécution du VI^e Plan sera sensiblement plus avancée pour ces opérations que pour l'ensemble des voies navigables.

Prévisions du VI ^e Plan	216,5 MF
Travaux réalisés de 1971 à 1975 ..	237,96 MF 1970
Taux de réalisation du Plan	100 %

Cet effort sera poursuivi en 1976 où la dotation réservée sera de l'ordre de 65 millions de francs, à laquelle s'ajoute en fait la dotation du plan de soutien de l'économie examinée précédemment. En outre le « redéploiement » d'une partie des dotations en capital opéré en 1976 au profit des crédits d'entretien permettra de réaliser sur le réseau Freycinet des opérations d'entretien exceptionnel et de grosses réparations pour une quinzaine de millions de francs environ.

Il convient peut-être de rappeler que les usagers de la voie d'eau sont tout particulièrement associés à l'élaboration du programme des travaux sur le réseau Freycinet. En effet, le Ministre de l'Équipement a créé, dès 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 indispensable ;

— 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.

Ce groupe de travail du « réseau Freycinet » a déposé ses conclusions au milieu de 1974 et celles-ci ont été approuvées par le Ministre de l'Équipement en août de la même année.

Les usagers seront donc appelés à participer à la répartition de la dotation envisagée pour 1976 tout comme ils l'ont été pour les dotations de 1974 et 1975.

En outre, au chapitre 63-31, des autorisations de programme d'un montant global de 16 millions de francs (+ 8,1 %) 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.

*
**

L'aménagement des grandes vallées de communication se poursuit donc, mais il reste à entreprendre le franchissement des seuils des liaisons Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône.

Du point de vue de l'économie des transports, ces trois liaisons sont rentables surtout dans une perspective à long terme qui fait ressortir les avantages particuliers de la voie d'eau (faible consommation d'énergie, peu de pollution et d'atteinte à l'environnement). Les coûts de réalisation de ces liaisons sont de 770 millions de francs pour Compiègne-Reims, 2.300 millions de francs pour Seine-Nord et 5.600 millions de francs pour Rhin-Rhône. Compte tenu de l'ampleur de l'effort financier nécessaire pour effectuer ces travaux, un ordre de priorité devra être retenu.

Devant l'assemblée interrégionale siégeant à Dijon le 24 novembre dernier, Monsieur le Président de la République a déclaré qu'il était d'intérêt européen et national que la liaison Rhin-Rhône soit établie ; la réalisation d'un tel projet mobiliserait une fraction appréciable des ressources que l'Etat peut consacrer à l'effort d'infrastructure.

Il a précisé que :

— à sa demande, le Ministre de l'Équipement allait approuver l'avant-projet technique du canal ;

— les travaux seraient entrepris en commençant par l'Alsace au cours du VII^e Plan lui-même ;

— le gros de l'ouvrage devra être réalisé pendant le VIII^e Plan.

Il est très important que soit affirmée, au plus haut niveau, une fois de plus la volonté française de « désenclaver » par voie d'eau toute la moitié Est de la France. Il y a là, au-delà du problème de la voie d'eau, un acte positif fondamental d'aménagement du territoire. Mais, dans cet esprit, n'oublions pas que ce grand projet doit être harmonisé avec les autres ambitions d'équipement national. La symétrie entre la réalisation de cet équipement à l'Est et l'aménagement de notre façade maintenue à l'Ouest doit être assurée.

CHAPITRE III

LES ROUTES

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

1° Les permis de conduire.

Le chapitre 44-21, dont la dotation (88 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 crédits de 28 % contre 9,9 % en 1975.

Cette année, la dotation est substantiellement augmentée pour tenir compte essentiellement des variations des prix et salaires, ainsi que pour la mise en application du nouveau statut du personnel.

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 0,5 million de francs, la dotation affectée à l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (U.T.A.C.) 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.

Les crédits destinés à la conservation du patrimoine routier forment un tout : crédits d'entretien, crédits d'équipement, crédits disséminés dans les budgets d'autres départements ministériels, concours extra-budgétaires auxquels il faut ajouter les investissements réalisés par les collectivités locales, départementales et communales et qui ne sont pas compris dans les crédits de l'Équipement.

Pour la commodité de l'examen de ces crédits, nous grouperons les crédits publics 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 911,6 millions de francs contre 693,4 millions de francs en 1975, soit une augmentation de 31,5 % alors que l'année précédente elle avait été inférieure à 1 %. Toutefois, il est important de rappeler que ce même chapitre a reçu par la troisième loi de finances rectificative une dotation complémentaire de 300 millions de francs. Ce complément associé aux crédits demandés pour 1976 va permettre d'affecter à l'entretien des routes plus d'un demi-milliard de francs supplémentaires par rapport aux crédits prévus initialement pour 1975.

Cependant il ne faut pas surestimer l'impact d'un tel effort financier sur le plan des réalisations concrètes dans la mesure où en un an le prix du bitume a triplé, et le prix d'entretien des routes a augmenté, toutes charges comprises, de 30 à 35 %.

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 14,3 millions de francs (10,8 millions de francs en 1975) et l'ancien département de la Seine reçoit de l'État une participation de 10,4 millions de francs (8,7 millions de francs en 1975) pour les dépenses de personnel de voirie mises à la disposition des Directions départementales de l'équipement par la Préfecture de Paris.

II. — LES DÉPENSES EN CAPITAL ET LE FONDS ROUTIER

Tous les investissements routiers ne ressortissent pas du budget de l'Équipement. Le recours à la concession en matière de construction d'autoroutes a permis de mobiliser des concours extérieurs importants. Enfin dans le cadre même du budget de l'État, de nombreuses dotations intéressant le réseau routier sont disséminées dans les budgets d'autres départements ministériels. Il a été relevé notamment :

(En millions de francs.)

	AUTORISATIONS de programme		CREDITS de paiement	
	1975	1976	1975	1976
<i>Agriculture :</i>				
Chapitre 61-72, article 10. — Voirie rurale ..	19	20	16	21,5
<i>Intérieur :</i>				
Chapitre 63-50. — Subvention d'équipement pour la voirie départementale et communale.	74	74	50	60
<i>Charges communes :</i>				
Chapitre 65-00. — Equipement	108	108,5	50	62,8

De plus, il y a lieu de rappeler que le F.I.A.T. intervient dans des opérations intéressant l'équipement routier. Votre Commission n'a pu, ce qui n'est pas normal, obtenir que difficilement et partiellement la liste des opérations concernées et le montant des dépenses engagées (cf. Annexe n° 2).

	AUTORISATIONS de programme		DIFFERENCE %	CRÉDITS de paiement		DIFFERENCE %
	1975	1976		1975	1976	
I. — Opérations à caractère national.						
a) Autoroutes de liaison :						
Fonds routier (chap. I, art. 4)	850	1.054		750	929	
Equipement (chap. 53-21, art. 10) ..	50	11		50	11	
Sous-total a	900	1.065	+ 18,3	800	940	+ 17,5
b) Réseau national de rase campagne :						
Fonds routier (chap. I, art. 5)	1.037	1.272		1.000	1.345	
Equipement (chap. 53-21, art. 20) ..	450	25		450	25	
Sous-total b	1.487	1.297	— 12,8	1.450	1.370	— 5,6
II. — Opérations à caractère local.						
c) Voirie en milieu urbain :						
Fonds routier (chap. I, art. 6)	1.331	1.632		1.451	1.478	
Fonds routier (chap. III)	219	227		170	174	
Equipement (chap. 53-21, art. 30) ..	233	20,5		233	20,5	
Sous-total c	1.783	1.879,5	+ 5,4	1.854	1.672,5	— 9,8
d) Voirie départementale et rurale :						
Fonds routier (chap. II)	91	91		75	78	
Fonds routier (chap. IV)	56,5	65		60	55	
Sous-total d	147,5	156	+ 5,7	135	133	— 1,5
III. — Opérations spécifiques.						
e) Reconstruction et grosses réparations :						
Fonds routier (chap. V)	46	50		30	20	
Sous-total e						
f) Renforcements coordonnés :						
Equipement (chap. 53-20, art. 30) ..	764,5	750		644,5	(660)	
Sous-total e + f	810,5	800	— 1,3	674,5	680	+ 0,8
IV. — Divers.						
Fonds routier (chap. VI)	*	*		18	22	
Fonds routier (chap. VII)	139,1	199,5		116	154	
Total général	5.267,1	5.397	+ 2,4	5.047,5	4.971,5	— 1,5
dont :						
Fonds routier	3.769,6	4.590,5	+ 21,8	3.670	4.255	+ 15,9
Equipement	1.497,5	806,5	— 46,2	1.377,5	710,5	— 48,4

L'ensemble des crédits affectés à l'équipement routier et inscrits au budget de l'Équipement et au Fonds routier s'élève pour 1976, en autorisations de programme à 5.397 millions de francs contre 5.267 millions de francs l'année précédente soit une augmentation de 2,4 % contre 6,2 % en 1975 et 14 % en 1974. (Cf. le tableau ci-dessus).

En fait pour pouvoir apprécier véritablement l'effort fait pour l'équipement routier, il est nécessaire d'ajouter à ces dotations, les crédits complémentaires prévus par la troisième loi rectificative de finances qui s'élève à 1.160 millions de francs en autorisations de programme dont 430 millions au titre du F.S.I.R., soit pratiquement une amélioration de 22 % par rapport au budget initial.

Compte tenu du « calendrier » effectif d'engagement de ces crédits, il est permis d'estimer que la dotation de 1976 est en fait en progression d'un cinquième par rapport à 1975 et que l'effet s'en fera sentir dès le début de l'exercice. Toutefois, là non plus, il ne faut surestimer le volume complémentaire de travaux susceptible d'être entrepris par rapport à 1975 dans la mesure où en un an le coût des constructions neuves de routes a crû de 15 à 20 % et celui des renforcements coordonnés de 25 à 30 %. Depuis 1973, bien que les dotations des routes aient été accrues chaque année comme il est rappelé ci-dessus le volume global des travaux correspondant n'a pas beaucoup augmenté.

Les renforcements coordonnés.

Bien qu'il ne soit pas fait mention, dans le rapport général sur les objectifs et les actions prioritaires du VI^e 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 ».

ANNÉES	DOTATIONS budgétaires (en millions de francs)	LONGUEUR des sections renforcées (en kilomètres)
1969	100	} 3.200
1970	180	
1971	300	
1972	455	
1973	555	1.400
1974	630	1.350
1975 initiale	764	1.670
Troisième loi de finances rectificative	440	1.700
1976	750	800
		1.700

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 20.000 à 25.000 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 1.297 millions de francs en autorisations de programme pour 1976 contre 1.487 millions de francs en 1975 soit une diminution de l'ordre de 13 %. En fait, par nécessité conjoncturelle, une fraction importante de la dotation prévue a été engagée par anticipation par le troisième « collectif » pour 1975. En effet 720 millions de francs d'autorisations de programme supplémentaires ont été engagés dès septembre 1975, soit 50 % de la dotation initiale de 1975. Dans ces conditions, et compte tenu des hausses de prix, les crédits susceptibles d'être affectés au réseau national de rase campagne en 1976 sont importants.

La voirie en milieu urbain.

La voirie en milieu urbain recevra 1.879,5 millions de francs d'autorisations de programme pour 1976 contre 1.783 millions de francs en 1975, soit une augmentation de 5,4 %.

La répartition des ressources budgétaires demandées en 1976 pour l'amélioration et l'extension de la voirie urbaine entre les différentes catégories d'agglomérations distinguées pourrait être la suivante (millions de francs) :

EMPLOIS PRÉVUS	AUTORISATIONS de programme
— Région parisienne	710
— Métropoles d'équilibre (et villes assimilées)	205
— Villes de plus de 20.000 habitants	344
— Voirie primaire des villes nouvelles	80
— Autres emplois	393,6
dont :	
— Etudes et acquisitions foncières	(263)
— Plans de circulation	(60)
— S.D.A.U. et P.O.S.	(35)
— Viaducs métalliques et passages supérieurs à gabarit réduit	(25)
— Pistes cyclables et opérations de sécurité	(10)

A ces affectations doivent être ajoutés les 227 millions de francs prévus au titre du plan de décongestion de la circulation dans les centres urbains.

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.

Au terme de la quatrième année d'application 53.331 kilomètres (dont 1.567 kilomètres avec étalement) de routes nationales secondaires auront été transférés aux départements. Demeurent encore à la charge de l'État 525 kilomètres de routes inscrits dans le plan initial de déclassement (Bouches-du-Rhône : 324 kilomètres ; Essonne : 201,4 kilomètres).

En termes financiers, la réforme s'analyse ainsi :

(En millions de francs.)

	1972	1973	1974	1975	1976 (prévisions)
Subvention théorique globale inscrite au budget	300	310	325	345	380
Compte tenu des transferts effectifs ramenée à	»	255,6	316	339,49	373,8
Montant réel de la subvention compte tenu de l'étalement	4,8	244,6	301,9	328,84	367,6

Le projet de loi de finances pour 1976 avait prévu à l'article 69 une subvention d'un montant de 367 millions de francs en augmentation de 6,34 % sur l'année précédente, soit un taux du même ordre que l'ensemble du budget routier.

Lors de l'examen de cet article devant l'Assemblée Nationale, le Gouvernement a proposé par amendement de porter cette subvention à 380 millions (+ 10 % par rapport à 1975).

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 1.065 millions de francs à la disposition de ce programme : 1.054 millions de francs proviendront du fonds routier, le solde étant inscrit au chapitre 53-21 du budget de l'Equipement.

(En kilomètres.)

	1973	1974	1975 (1)	1976 (1)
Autoroute de liaison (2)	1.727	2.035	2.420	2.948
Voies rapides urbaines (V.R.U.)	699	795	867	935
Total	2.426	2.830	3.287	3.883

(1) Prévisions.

(2) Y compris les routes express intégrables ultérieurement.

Au 31 décembre 1974, 2.035 kilomètres d'autoroutes étaient en service, ainsi que 795 kilomètres de voies rapides. A la fin de l'année 1975, 363,5 kilomètres supplémentaires auront été mis à la disposition des usagers ainsi que 72 kilomètres de voies rapides.

Pour 1976, il est prévu l'ouverture à la circulation de 528 kilomètres d'autoroutes et de 68 kilomètres de voies rapides.

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

AUTOROUTES DE LIAISON	KILOMETRES	DATES (Année 1976.)
A. 4. — Noisy-le-Grand - Meaux	28	Fin
Meaux - Lucy-le-Bocage (Château-Thierry)	34,5	Octobre
A. 4. — Traversée de Reims	8	Fin
A. 4. — Reims - Les Islettes	83,8	Octobre
A. 4. — Les Islettes - Verdun	28,3	Avril
A. 4. — Contournement de Metz (A. 31/A. 32)	12,5	Septembre
A. 8. — Villeneuve-Loubet - Nice-Ouest	7	Juillet
A. 8. — Saint-Isidore - Le Paillon	10,5	Fin de l'été
B. 9. — Rivesaltes - Le Boulou - Le Perthus ..	39,5	Fin
A. 13. — Clarbec - Troarn	27	Fin
A. 13. — Bretelle de Deauville	5	Fin
A. 13. — Bourneville - Surville	33,5	Eté
A. 34. — Reichstett - Freyming	105	Décembre
A. 36. — Belfort - Mulhouse	33	Deuxième semestre
B. 41. — Sallanches-Nord - Le Fayet	9,5	Eté
B. 52. — Aubagne - Bandol	30	Début
B. 52. — Rocate Est d'Aubagne	5	
A. 63. — Saint-Jean-de-Luz - Frontière espagnole	7	
A. 64. — Déviation d'Orthez	14	
Total	521	
<i>Route express intégrable :</i>		
A. 64. — Martres-Tolosane Est - Roquefort Nord	7	Fin
<i>Voies rapides urbaines</i>	68	
Total	596	

Pour les exercices 1975 et 1976, le financement prévu des autoroutes concédées s'analyse ainsi :

(En millions de francs.)

	SOCIÉTÉS d'économie mixte (y compris la S.T.M.B.)	SOCIÉTÉS PRIVÉES
<i>Exercice 1975.</i>		
<i>Dépenses :</i>		
Investissements	2.028	1.896
<i>Ressources :</i>		
F.S.I.R. (C.P.)	373	105
Emprunts garantis	1.013	1.304
Emprunts non garantis	542	45
Autres ressources	»	156
<i>Exercice 1976 (prévisions).</i>		
<i>Dépenses :</i>		
Investissements	2.844	1.545
<i>Ressources :</i>		
F.S.I.R. (C.P.)	291	294
Emprunts garantis	2.034	1.285
Emprunts non garantis	244	»
Autres ressources	»	152

Au cours des années 1974 et 1975 la situation financière des sociétés concessionnaires s'est détériorée. Des mises en chantier ont été retardées.

Actuellement le Ministère de l'Équipement étudie les moyens susceptibles de porter remède à ces difficultés.

Votre Commission estime que s'il est nécessaire de régler rapidement ce problème, il est non moins indispensable que la solution qui y sera apportée respecte, dans le temps, le principe de l'affectation des fonds publics aux ouvrages publics.

En raison des incidences de la crise de l'énergie sur le développement du programme autoroutier, l'objectif des 6.000 kilomètres pour 1978 fixé en 1973 sera réalisé avec un décalage de l'ordre de 10 %, soit avec un retard d'environ un an.

Dans ces conditions, la longueur du réseau autoroutier devrait atteindre 5.400 kilomètres à la fin de 1978 ou au début de 1979.

A long terme, le réseau autoroutier desservira les principales régions françaises et sera relié aux réseaux de nos voisins européens.

Il devrait notamment :

1° assurer les liaisons radiales : Paris - métropoles régionales.

2° assurer de grandes transversales indispensables à un véritable aménagement du territoire comme :

- Bayonne - Pau - Toulouse,
- Bordeaux - Toulouse - Carcassonne - Narbonne,
- Valence - Grenoble - Chambéry - Genève,
- Luxembourg - Metz - Nancy - Langres - Dijon,
- Calais - Saint-Omer - Arras - Cambrai - Reims - Châlons - Troyes - Langres - Dijon,
- Tours - Angers - Nantes.

CHAPITRE IV

SAUVEGARDE DES RESSOURCES EN EAU ET PROTECTION CONTRE LES EAUX

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

a) *Crédits d'entretien.*

D'un montant global de 6,3 millions de francs, soit 21,1 % d'augmentation par rapport à 1975, ils sont destinés principalement à maintenir l'ensemble des activités des cellules anti-pollution, à soutenir les actions de police et de gestion des cours d'eau, à assurer le fonctionnement des services d'annonces de crues et à 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 31 millions de francs en augmentation de 24 % sur 1975 contre + 37,3 %.

Elles concernent diverses opérations :

En milliers de francs

— Problèmes de l'eau - Etudes et recherches	5.900
Les études ayant pour objectif de préciser les connaissances techniques et économiques dans le secteur de l'eau, tant générales que par bassin, seront poursuivies.	

— Sauvegarde des ressources en eau	4.400
La sauvegarde des ressources en eau, en quantité, sera améliorée par l'installation d'équipements de mesures de débit et d'eaux polluées ainsi que de télémesures dans différents bassins. L'équipement des laboratoires et des cellules départementales d'intervention contre la pollution sera poursuivi. On procédera à un nouvel inventaire du degré de pollution des eaux superficielles (art. 3 de la loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964).	
— Protection contre les eaux	16.100
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	4.600
Les moyens de lutte contre la pollution accidentelle du littoral et des voies d'eau intérieures seront développés.	
<hr/>	
Total	31.000
<hr/> <hr/>	

En outre, figurent au chapitre 63-33 des autorisations de programme d'un montant total de 43 millions de francs en augmentation de 8,8 %. Elles sont destinées à subventionner différents travaux de protection contre les eaux et plus particulièrement des barrages qui permettent d'améliorer la défense contre les vagues d'érosion et les inondations dues à la mer et aux cours d'eau notamment.

Il a été posé au Ministre le problème de la sauvegarde et du droit des eaux sur lequel celui-ci a apporté un certain nombre d'informations (cf. audition du Ministre reproduite à la fin de ce rapport).

Mais le problème du droit des eaux, notamment pour le bassin méditerranéen où le régime torrentiel des eaux pose des problèmes beaucoup plus difficiles, n'est toujours pas réglé et constitue donc un grave obstacle à une maîtrise convenable des eaux dans ce bassin et conduit à des dépenses d'indemnisation en cas d'inondation qui seraient infiniment mieux employées à des équipements correcteurs des cours d'eau méditerranéens.

CHAPITRE V

L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

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

— Le chapitre 36-15 relatif à la subvention de fonctionnement qui s'élève pour 1976 à 105,2 millions de francs, en augmentation d'environ 11,2 % par rapport au précédent budget. L'essentiel des crédits supplémentaires demandés est constitué par des mesures acquises (8,9 millions de francs, nécessaires notamment à la revalorisation des rémunérations publiques. Au titre des mesures nouvelles (1,8 million de francs) des provisions pour dépenses de personnel et de fonctionnement. A noter quelques transformations d'emplois pour le personnel de direction qui, bien qu'assorties d'une mesure nouvelle négative de 46.231 francs, procureront à leurs bénéficiaires des améliorations de carrière.

— Le chapitre 67-15 a trait à la subvention d'équipement dont le montant est en autorisations de programme de 18 millions de francs contre 16,5 millions de francs l'année précédente, soit une progression de 9 %.

Cette dotation 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 de l'installation à Blois d'une unité de production cartographique ;

— 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 1975 et les perspectives pour 1976 (cf. Annexe n° 3).

AUDITION DE M. ROBERT GALLEY MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT

RÉPONSES AUX QUESTIONS PRÉSENTÉES PAR VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL

Question n° 1 :

Fin 1974, il avait déclaré que la liaison Rhin-Rhône aurait un caractère prioritaire pour le VII^e Plan ; sa mise en service devant s'effectuer en 1982, date d'achèvement de la liaison Rhin-Danube. Or il semblerait qu'aucune décision n'ait été arrêtée à ce sujet.

Dans quel ordre de priorité envisage-t-on de réaliser les liaisons Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône? Pour chacun de ces projets, quel est le coût global des travaux à engager? Un calendrier de réalisation a-t-il été établi?

Réponse :

L'inscription de la réalisation de Rhin-Rhône au VII^e Plan fera précisément l'objet des débats du VII^e Plan ; aucune décision n'a encore été prise à ce sujet. Il convient cependant de noter qu'au budget 1976 les dotations consacrées à l'axe Mer du Nord-Méditerranée (Rhin, Saône, Rhône) représentent 160 millions de francs soit 43 % du budget d'investissement des voies navigables, ce qui est la marque d'une priorité certaine donnée à cet axe.

Du point de vue de l'économie de transports, toutes les grandes liaisons envisagées (Rhin-Rhône, Seine-Nord, Compiègne-Reims) sont rentables, surtout dans une perspective à long terme, perspective dans laquelle apparaissent particulièrement importants certains des avantages de la voie d'eau (faible consommation d'énergie, peu de pollution, peu d'atteinte à l'environnement).

Une décision positive pour la réalisation de Rhin-Rhône marquerait la reconnaissance de l'intérêt de la voie navigable ; elle devrait donc entraîner une inflexion de la politique en matière d'investissement sur la voie d'eau.

Les coûts de réalisation de ces liaisons sont de 770 millions de francs pour Compiègne-Reims, 2.300 millions de francs pour Seine-Nord et 5.600 millions de francs pour Rhin-Rhône.

L'échéancier une fois arrêté devra être tenu, car les voies navigables ne peuvent être réalisées par tronçons, contrairement au cas des autoroutes, puisque sur un trajet donné le matériel doit être adapté aux caractéristiques les plus médiocres rencontrées. Par conséquent, les grandes liaisons, une fois engagées, doivent être réalisées le plus vite possible, ce qui impliquerait une croissance considérable des crédits d'équipement.

Question n° 2 :

En collaboration avec le Ministère des Transports a-t-il été défini une place nouvelle pour la voie d'eau compte tenu de son intérêt indiscutable notamment en matière de dépense d'énergie ?

Réponse :

Il est difficile de donner des chiffres précis sur les consommations énergétiques des différents modes de transports, ces consommations variant beaucoup avec les conditions d'exécution des transports. Mais on peut dire en première approximation que la consommation énergétique du transport par eau est du même ordre que celle du transport par fer et inférieure de 75 % à celle du transport routier. Ces différences se répercutent au niveau des coûts.

Par ailleurs, la consommation d'énergie n'est pas le seul élément à prendre en compte pour apprécier l'intérêt économique des différents modes de transports, les critères portant par exemple sur les ruptures de charges terminales ; le conditionnement des marchandises et la vitesse d'acheminement interviennent également.

Il est toutefois certain qu'à terme le renchérissement de l'énergie favorisera la compétitivité du transport fluvial par rapport à la route et par conséquent son développement.

Question n° 3 :

Quelles sont les mesures envisagées, voire déjà arrêtées pour apporter des solutions aux problèmes de la batellerie (difficultés sociales, développement du dynamisme commercial, aide financière pour le développement de la flotte fluviale) ?

Réponse :

Les problèmes de la batellerie relèvent du Secrétariat d'Etat aux Transports. Il est toutefois évident que la politique en matière d'infrastructures ne peut être indifférente aux problèmes de l'exploitation commerciale de la voie navigable.

C'est pourquoi le Ministre de l'Equipement suit avec intérêt le projet de création d'une chambre de la batellerie qui est étudiée par le Secrétaire d'Etat aux Transports afin de permettre une véritable représentation au plan national et au plan régional de l'artisanat batelier.

Il faut par ailleurs éviter une lutte stérile entre l'artisanat batelier et la navigation industrielle, dont les activités sont en fait complémentaires, en favorisant l'exécution en commun de contrats de transport, comme cela commence à se faire. Les investissements lourds consentis par la collectivité pour les voies navigables, n'ont de sens que si l'organisation commerciale de la profession en permet une utilisation optimale ; la profession semble avoir pris nettement conscience de ce problème et devrait donc participer activement à sa solution.

Sur le plan administratif la réforme de l'Office National de la Navigation (O.N.N.), qui est en cours de mise au point, permettra, grâce à l'entrée de la profession dans son Conseil d'administration, une participation directe de celle-ci à l'élaboration et à la mise en œuvre de la réglementation commerciale du transport par eau.

Questions n° 4 et 5 :

Compte tenu des difficultés financières rencontrées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, quels sont les nouveaux rapports qui sont susceptibles d'être établis entre ces sociétés (privées ou d'économie mixte) et l'Etat ? Quelle forme est susceptible de prendre l'aide financière publique qui leur sera éventuellement accordée ?

Quel est le nouveau programme de réalisation des autoroutes (volume annuel et dates de mise en service) ? Quels sont les projets susceptibles d'être annulés ou différés ?

Réponse :

Au cours de l'année 1974, la situation financière des sociétés d'autoroutes s'est détériorée :

- hausse des coûts de construction ;
- hausse du taux des emprunts ;
- moindre croissance du trafic.

La situation semble à présent redevenue normale. Les taux d'intérêt ont baissé, les coûts de construction se sont stabilisés, enfin la croissance du trafic a repris à son rythme antérieur.

Il reste cependant que les concessionnaires d'autoroutes connaissent des difficultés. Les sociétés d'économie mixte, de constitution ancienne, ont en général un réseau en exploitation leur procurant suffisamment de recettes pour supporter les difficultés actuelles. Mais il n'en est pas de même pour les sociétés de constitution plus récente, en général les sociétés privées.

Il reste également que, dans la plupart des cas, les perspectives d'exploitation des autoroutes ne sont plus aussi bonnes que par le passé. En particulier, les premières années d'exploitation risquent d'être difficiles.

Dans ces conditions, il est apparu nécessaire d'apporter aux sociétés concessionnaires le concours financier de l'Etat, afin de poursuivre la construction des autoroutes.

Le concours de l'Etat prendra la forme d'une avance à la société concessionnaire. Il s'agit bien d'une avance, c'est-à-dire d'une aide remboursable, et non d'une subvention à fonds perdus.

Cette avance sera modulée en fonction des recettes de péages constatées. Elle sera remboursée par les sociétés, une fois passées les premières années d'exploitation, généralement déficitaires. Et elle sera remboursée en valeur réelle. C'est dire que l'avance de l'Etat sera indexée sur l'évolution des coûts de construction.

Enfin l'Etat, s'étant trouvé en quelque sorte associé aux difficultés des sociétés concessionnaires, devra être associé à leurs bénéfices, le moment venu. Aussi est-il prévu que le concours de l'Etat sera attribué moyennant une participation aux bénéfices des sociétés, participation dont le montant sera progressif, en fonction des bénéfices réalisés.

Ces dispositions devraient permettre la poursuite du programme autoroutier, à un rythme qui pourrait être équivalent au rythme actuel (550 kilomètres par an). Naturellement, ce rythme reste à arrêter, et ce sera l'objet des travaux préparatoires du Plan.

Question n° 6 :

Est-il envisagé de réaliser une péréquation nationale des tarifs de péages sur autoroutes ?

Réponse :

L'idée d'une péréquation des tarifs de péage est intéressante, car elle répond au désir d'égalité que partagent tous les Français. Elle permettrait, en outre, de résoudre certains cas difficiles, et de réaliser plus commodément des liaisons très coûteuses ou peu rentables.

Mais la péréquation suppose, en l'état actuel, une compensation financière entre les diverses sociétés concessionnaires, qu'il est impossible de réaliser. En outre, le degré même de cette péréquation ne peut être défini aisément : il est difficile de ne pas conserver un certain rapport entre le coût de construction de l'autoroute, les résultats d'exploitation de celle-ci et les péages.

S'il faut rechercher une péréquation, c'est probablement à l'intérieur même de chacune des sociétés concessionnaires qu'il faut le faire. Il suffit — pour cela — et tel est le sens de la politique actuelle — de concéder à une société, qui exploite un réseau rentable, un réseau moins rentable. Ainsi, les sociétés sont-elles amenées à investir leurs bénéfices dans de nouvelles sections.

Question n° 7 :

Est-il envisagé dans un proche avenir une solution d'équité pour l'ensemble des autoroutes de dégageant qui sont soumises à des régimes différents d'utilisation (avec ou sans péage) ?

Réponse :

Le régime (péage ou non) des autoroutes de dégagement tient pour une large part à des circonstances historiques ; les plus anciennes sont libres de péage, mais cet avantage a été en général acquis par une participation financière des collectivités locales ; il semble difficile d'envisager maintenant le péage, sauf à rembourser ces collectivités. En outre, cette mesure peut conduire à bouleverser les situations actuelles.

En revanche, elle peut leur permettre, par les ressources dégagées, une réalisation accélérée du réseau de voirie urbaine.

Aussi, aucune solution générale ne peut être imposée ; une mise à péage éventuelle des autoroutes de dégagement existantes ne peut être envisagée qu'avec l'accord des collectivités.

Question n° 8 :

Est-il prévu un effort particulier pour compléter et améliorer la signalisation routière au sol qui demeure jusqu'à présent très insuffisante ?

Réponse :

La signalisation horizontale a un rôle très important à jouer en matière de sécurité routière. Aussi a-t-elle bénéficié au cours des dernières années d'un gros effort de la part de la Direction des routes.

L'objectif poursuivi consiste à doter d'un marquage complet (c'est-à-dire axial et latéral) tous les itinéraires supportant un trafic d'au moins 4.000 véhicules par jour, y compris dans les traversées d'agglomération de moins de 2.000 habitants, de telle sorte qu'aucune rupture dans le marquage n'apparaisse sur le même itinéraire. En dessous de ce seuil de trafic, seul un marquage axial est prescrit.

L'ensemble des routes nationales (27.000 kilomètres) et des autoroutes reçoit désormais, dans la pratique, un marquage satisfaisant.

En 1973, à l'occasion de cet effort de rénovation du marquage routier, de nouvelles normes ont été prescrites, comportant d'assez nombreuses innovations :

- monochromarisme blanc pour le marquage axial et latéral ;
- présignalisation des lignes continues par des flèches de rabattement ;
- amélioration des normes d'implantation des lignes continues et de leur présignalisation ;
- amélioration des normes de marquage latéral, ainsi que celle de stationnement et des passages réservés aux piétons.

Question n° 9 :

Quelles actions compte engager le Ministère de l'Équipement pour réglementer, voire supprimer, l'installation d'équipements publicitaires qui rendent difficile la perception de la signalisation routière sur panneaux, soit que ces équipements privés forment écran, soit qu'ils lassent l'attention des usagers ?

Réponse :

Un décret qui a déjà été examiné par le Conseil d'Etat sera incessamment publié. Ce texte a pour but :

- d'une part, de garantir la spécificité et l'efficacité de la signalisation routière ;
- d'autre part, de protéger l'utilisateur contre les sollicitations d'attention dangereuses pour la circulation ;
- accessoirement, de sauvegarder, dans le même esprit, l'intégrité du domaine public.

En ce qui concerne la protection de la signalisation routière, il interdit tout dispositif publicitaire :

- qui comporte une indication de localisation complétée soit par une flèche, soit par une indication kilométrique ;
- qui reproduit un signal routier ou un schéma de présignalisation ;
- dont les formes, les couleurs, le texte, les symboles ou les dimensions sont de nature à induire l'usager en erreur ;
- dont l'emplacement risque de réduire la visibilité ou l'efficacité des panneaux réglementaires.

Il institue également une servitude de reculement de 20 mètres en bordure des voies publiques ordinaires en rase campagne ; en bordure des voies rapides, cette largeur est portée à 40 mètres en agglomération et à 200 mètres en rase campagne.

Il prévoit aussi l'assujettissement à certaines normes et conditions des dispositifs publicitaires dont les éléments lumineux ou rétro réfléchissants sont de nature à éblouir ou gêner les usagers. Il rappelle enfin les modalités d'exécution d'office en cas d'urgence.

Les sanctions qu'il prévoit sont particulièrement sévères puisque les contrevenants sont passibles d'une amende de 600 à 1.000 F et d'un emprisonnement de 8 jours (il s'agit de contraventions de 5^e classe).

La publication du décret sera l'occasion d'une action systématique. Les services recevront des directives très fermes à ce sujet.

Question n° 10 :

La subvention prévue au titre de la participation de l'Etat au financement des travaux engagés par les départements sur les routes nationales déclassées par application de l'article 66 de la loi de finances pour 1972 n'augmente que faiblement d'année en année : 3,8 % en 1973 ; 4,8 % en 1974 ; 6,1 % en 1975 et 6,34 % prévus pour 1976. Ces augmentations sont sans rapport avec l'augmentation du coût d'entretien des routes qui est de l'ordre de 30 à 35 % depuis 1974. Quelles mesures nouvelles envisage de prendre le Ministère de l'Equipement pour permettre aux départements de maintenir effectivement en état les routes qui leur ont été confiées ?

Réponse :

Le projet de budget prévoyait que la subvention versée aux départements, pour les anciennes routes nationales secondaires, serait de 367 F. La subvention connaissait ainsi une progression rigoureusement égale à celle de l'ensemble du budget routier.

Cette manière de procéder avait d'ailleurs été déjà retenue dans les précédents budgets.

Il reste cependant que le plan de développement de l'économie a affecté au réseau routier national d'importants crédits complémentaires.

Les collectivités locales n'ont pas été oubliées. Dans le même temps elles ont bénéficié d'une enveloppe de prêts supplémentaires de 2 milliards (Caisse des dépôts et Crédit agricole) et des crédits du Fonds d'équipement des collectivités locales (1 milliard). Ces moyens financiers leur ont permis de faire de nouveaux travaux, et en particulier des travaux de voirie.

Le Gouvernement a cependant été sensible à la demande d'une augmentation de la subvention inscrite à l'article 69 de la loi de finances. Bien que cette augmentation soit faite au détriment des routes du schéma directeur, il a accepté, à titre exceptionnel, de déroger à la règle qu'il s'était fixée (progression identique des crédits routiers et de la subvention). Il a proposé à l'Assemblée Nationale de porter cette subvention de 367 MF à 380 MF, ce que l'Assemblée Nationale a accepté.

Question n° 11 :

Est-il envisagé par le Ministère de l'Equipement de réviser le cadre annuel du budget pour engager les travaux routiers et de mettre au point des programmes budgétaires effectifs pluriannuels ?

Réponse :

Il serait certes souhaitable pour un meilleur déroulement des travaux de pouvoir s'engager sur des programmes pluriannuels ; mais une telle procédure serait contraire au principe de l'annualité budgétaire, et elle ne permettrait pas les ajustements correcteurs que peut rendre nécessaire l'évolution conjoncturelle.

En tout état de cause, la programmation interne au Ministère de l'Équipement est toujours faite dans une perspective pluriannuelle.

Question n° 12 :

Quelles actions ont été entreprises par le Ministère de l'Équipement pour réviser le droit des eaux et assurer la sauvegarde effective des ressources et la protection contre les eaux ?

Réponse :

Les actions du Ministère de l'Équipement pour réviser le droit des eaux, assurer la sauvegarde effective des ressources en eau et la protection contre les eaux, s'inscrivent dans le cadre de la coordination interministérielle dans le domaine de l'eau.

1° La première action est la mise en application du décret du 23 février 1973 relatif aux déversements d'eaux polluées, à la suite des arrêtés interministériels du 13 mai 1975 pris pour son application. Des circulaires ministérielles à cet effet ont été diffusées en juillet 1975 : les rejets en mer font désormais l'objet d'une réglementation ; la modification (ou le retrait d'office) des autorisations de rejet dans les cours d'eau est possible.

2° La seconde action est la poursuite de la mise en place des cellules départementales d'intervention contre la pollution marine, au sein des services maritimes du Ministère de l'Équipement. Ces cellules sont dotées de moyens accrus. Leur rôle est d'assurer la surveillance des rejets, d'effectuer les études du milieu nécessaires et de proposer les remèdes, l'objectif étant l'établissement de schémas d'assainissement littoraux.

3° La troisième action est d'accroître les moyens des Services de navigation par la création ou le développement de cellules d'intervention pour la lutte contre la pollution des cours d'eau dont ils assurent la police et la gestion, selon des modalités voisines de celles qui commencent à faire leurs preuves pour la mer.

4° Pour donner à la lutte contre la pollution toute l'efficacité et la cohérence désirables, le Ministère de l'Équipement a créé une mission spécialisée de lutte contre la pollution marine et fluviale, qui a été confiée à un ingénieur général des ponts et chaussées.

5° A la fin de 1975, sera lancée, en collaboration avec les Services du Ministère de la Santé publique, une enquête sur la situation des ports de plaisance, concédés ou non, vis-à-vis de la réglementation imposée par le nouvel article 80 *bis* des règlements sanitaires départementaux (installations sanitaires minimales).

6° Le Ministère de l'Équipement a prévu, à partir de 1976, d'affecter spécialement des crédits pour lutter contre les pollutions accidentelles dans les voies navigables et les cours d'eau domaniaux (nettoyage des berges, évacuation des poissons morts, élimination des produits nocifs).

7° Les Services maritimes du Ministère de l'Équipement participent au plan Polmar, destiné à combattre les pollutions massives par hydrocarbures, pour ce qui concerne le stockage et la mise en œuvre des barrages flottants et des produits dispersants.

8° Des instructions détaillées sur la propreté des ports ont été données aux services de l'Équipement. Ces instructions portent sur les dispositions réglementaires, les mesures à prendre pour le ramassage et l'évacuation des huiles usées et des ordures, et le nettoyage des plans d'eau portuaires, l'assainissement des installations portuaires terrestres et les mesures particulières pour les ports pétroliers.

9° Au plan international, le Ministère de l'Équipement participe en liaison avec les autres ministères intéressés, à l'élaboration et à la mise en œuvre des conventions ou accords destinés à promouvoir la lutte contre la pollution, tant des cours d'eau internationaux que des eaux littorales (immersions en mer à partir des navires et aéronefs, prévention de la pollution marine d'origine tellurique, lutte contre la pollution de la mer par les hydrocarbures).

Parmi les actions spécifiques, on peut citer le plan Ramoge (Côte d'Azur), la Commission du Lac Léman, la Commission du Rhin et la Commission tripartite des eaux polluées pour les cours d'eau intéressant la France, la Belgique et le Luxembourg.

10° Eo 1976, le Ministère de l'Équipement participera au second inventaire du degré de pollution des eaux superficielles, par la prise en charge des observations en 700 points, sur un total de 1.200 points (à 50 %, le reste étant financé sur le FIANE).

11° Sont poursuivies les études fondamentales sur la diffusion des effluents en mer, en vue de permettre aux maîtres d'ouvrage d'établir rationnellement leurs rejets. Des méthodes simplifiées, plus pertinentes que celles qui étaient utilisées jusqu'ici, sont d'ores et déjà disponibles. En 1976, sera engagée une campagne de mesures *in situ*, en accord avec les autres organismes intéressés, destinée à fournir des évaluations des coefficients de dispersion pour différentes conditions hydrologiques et météorologiques.

12° La révision des méthodes de prévision et d'annonce des crues, ainsi que la création de réseaux d'observation automatiques est engagée. Elle a pour but d'obtenir une précision et des délais de prévision meilleurs, ainsi qu'une plus grande sécurité dans les transmissions des avis aux responsables.

13° Le Ministère de l'Équipement participe activement aux travaux de la Commission Loriferne, qui siège au Ministère de l'Intérieur, en vue de la mise au point de nouvelles instructions techniques portant sur l'assainissement pluvial. Un réseau de bassins urbains est en cours de définition, dans le but d'effectuer des observations permanentes qui permettront une amélioration des projets.

14° Parmi les travaux de défense contre les eaux il faut citer l'engagement du barrage de Villerest, cofinancé avec le Ministère de la Qualité de la vie, barrage qui permettra d'écrêter les grandes crues dommageables pour les Vals de Loire (tout en relevant sensiblement les débits d'étiage), ainsi que la poursuite des travaux de renforcement des levées de la Loire.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION DES FINANCES

Après avoir présenté l'analyse et l'emploi des crédits 1976, votre Rapporteur spécial a fait part de plusieurs observations.

Evoquant la question des honoraires des corps techniques, il a exprimé le souhait, repris par l'ensemble de la Commission, que le système actuel soit transformé afin que la technicité fasse l'objet d'un supplément de salaire proportionnel au traitement de base.

Il a souligné tout particulièrement l'intérêt présenté par la voie d'eau compte tenu des récents relèvements des tarifs de l'énergie. Lors de l'examen des crédits « routiers », il a attiré l'attention de la Commission sur l'insuffisance de la subvention aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau routier national déclassé qui, malgré son augmentation, reste insuffisante.

Au sujet des crédits relatifs au service du permis de conduire, s'est ouvert un large débat auquel ont pris part outre votre Rapporteur spécial, MM. Monory, Amic, Fortier et Schumann pour souligner les imperfections du système actuel de préparation du permis de conduire.

Mlle Rapuzzi, MM. Chochoy, Coudé du Foresto, Fortier, Monichon, Raybaud et Monory, Rapporteur général, ont critiqué l'importance des fonds de concours demandés aux collectivités locales et ont jugé très insuffisantes les majorations de crédits prévues pour la voirie départementale et rurale.

Sous ces réserves, la Commission des Finances propose l'adoption du budget de l'Équipement pour 1976.

DISPOSITIONS SPÉCIALES

Subvention aux collectivités locales pour la prise en charge du réseau routier national déclassé.

Texte proposé initialement par le Gouvernement

La subvention prévue à l'article 66 de la loi de finances pour 1972 est fixée, pour 1976, à 367 millions de francs dans l'hypothèse d'un déclassement de la totalité du réseau national secondaire autorisé par ce texte.

Texte adopté par l'Assemblée Nationale

La subvention...
... pour 1976, à 380 millions de francs...

... 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 1975, 89 départements auront pris en charge 53.331 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.

Le projet de loi de finances pour 1976 avait prévu à l'article 69 une subvention d'un montant de 367 millions de francs en augmentation de 6,34 % sur l'année précédente, soit un taux de même ordre que l'ensemble du budget routier.

Lors de l'examen de cet article devant l'Assemblée Nationale le Gouvernement a proposé par amendement de porter cette subvention à 380 millions (+ 10 % par rapport à 1975).

ANNEXES

ANNEXE N° 1

RAPPORT DE LA COUR DES COMPTES DE 1975

Ministère de l'Équipement et Secrétariat d'Etat aux Transports.

CRÉDITS D'ÉTUDES

Dispersion des crédits.

1. Au Ministère de l'Équipement, 8 chapitres budgétaires sont réservés aux études. 7 autres chapitres, sans leur être exclusivement affectés, contribuent à leur financement.

De plus, des dépenses d'études sont fréquemment imputées sur 6 autres chapitres.

2. Les indications portées dans la « liste des organismes privés ayant effectué des études en 1973 » adressée au Parlement sont erronées :

Les dépenses correspondant au chapitre 55-41 sont évaluées à 200.000 F alors qu'elles ont atteint, en réalité, 11.490.000 F.

3. Il existe au Ministère de l'Équipement d'autres sources de crédits ; en particulier, pour les études localisées. Ainsi, pour la réalisation des études d'urbanisme, les collectivités locales fournissent des ressources complémentaires évaluées à 56.200.000 F en 1973 (la même année le montant des crédits inscrits au budget du Ministère de l'Équipement pour les études localisées était de 54.828.000 F).

4. Au Ministère des Transports, les dépenses d'études qui se sont élevées à 44,6 millions en 1973 sont imputées sur 8 chapitres budgétaires différents. Cette dissémination a facilité l'apparition de multiples irrégularités budgétaires (non-respect de la spécialité des chapitres budgétaires et de la distinction entre les différents titres de dépenses).

5. A la suite des multiples observations de la Cour, le Premier Ministre a donné pour instructions aux Ministères d'effectuer le recensement des crédits d'études générales et de « procéder à l'annulation des deux tiers des crédits de paiement et des autorisations de programme encore disponibles » (instructions du 27 juin 1974). En donnant un sens restrictif au terme d'étude générale, le Ministère de l'Équipement a calculé l'abattement prescrit sur 6 millions alors que les autorisations de programme disponibles se montaient à 18 millions de francs.

Exécution par des organismes extérieurs d'études qui incombent normalement aux administrations.

Le service mis en cause ici est le service des Affaires économiques et internationales (S.A.E.I.) qui est un service commun aux Ministères de l'Équipement et des Transports.

6. Bien qu'en quatre ans le nombre des agents du S.A.E.I. ait progressé de 80 à 167, le nombre des contrats d'études passés par ce service s'est accru de 42 à 119.

7. Une étude des procédures de la planification dans le secteur des transports n'a donné lieu qu'à une note de quelques pages résumant les données des IV^e et V^e Plans (coût : 60.000 F).

8. Un bureau d'études a été chargé de suivre l'exécution d'un contrat entre l'Etat et la communauté urbaine du Mans (coût : 50.000 F).

9. Une étude d'un coût de 119.000 F a été commandée pour l'exploitation de documents relatifs à la modernisation des méthodes de gestion et pour leur diffusion auprès des directeurs départementaux. Le titulaire du marché a utilisé des documents établis par les agents du service précisément chargé de cette question et fait assurer la diffusion dans une revue financée par le Ministère de l'Équipement.

10. Le Ministère des Transports a chargé une société privée d'effectuer une enquête sur l'opinion des chefs de services locaux quant à la politique menée par leur propre administration (coût : 50.000 F).

11. La même société s'est vue chargée par le S.G.A.C., d'une part, d'établir des dossiers de servitudes aéronautiques de dégagement des aérodromes ; d'autre part, d'étudier les aménagements des aérodromes (coût : 359.668 F).

Octroi de subventions déguisées sous les apparences de marchés d'études.

12. Le S.A.E.I. confie parfois la même étude à deux organismes différents. Ainsi, en 1972, ce service a conclu, à quelques jours d'intervalle, deux marchés de 150.000 F et de 73.000 F sur les coûts de l'urbanisation avec deux associations.

Deux marchés portant sur la planification urbaine et s'élevant chacun à 100.000 F ont été passés, la même année, avec deux bureaux d'études.

Choix des titulaires des marchés d'études.

13. Au Ministère de l'Équipement figurent depuis plusieurs années sur les états du personnel, trois agents rémunérés par des bureaux d'études avec lesquels le S.A.E.I. conclut des marchés sans appel à la concurrence.

Imprécision de la définition des études à accomplir.

14. La Direction des routes conclut, par exemple, des marchés pour des études du « développement économique et urbain », ou encore pour un « recensement des piétons ».

15. Le S.A.E.I. a passé trois marchés (coût global 168.000 F) ayant pour objet de « sensibiliser l'encadrement » et d'« enrichir les fonctions » de la direction des Transports terrestres.

Laxisme dans la fixation des prix.

16. Au Secrétariat général à l'aviation civile, le pourcentage des frais généraux dans les marchés d'études varie entre 24 % et 105 %.

Absence de pénalités pour retard.

17. Alors que les retards devraient donner lieu à pénalités il arrive qu'ils deviennent le prétexte d'une rémunération supplémentaire.

Ainsi, le coût d'un marché conclu par le S.A.E.I. avec un Institut d'urbanisme parisien a été porté de 70.000 à 90.000 F pour permettre une prolongation d'étude de deux mois ; la rémunération mensuelle du chargé d'étude est passée par la même occasion de 9.097 F à 13.000 F.

Manque de coordination entre les services d'un même Ministère.

18. Dans son rapport public de 1967 la Cour avait exprimé l'espoir que la création du Ministère de l'Équipement permettrait la coordination des études lancées par les Directions qu'il recouvrait. Il n'en a rien été. Les efforts faits depuis cinq ans en vue de la création

d'un fichier central n'ont pas encore abouti. Les services manifestent des réticences à la création d'un répertoire unique et font valoir, notamment, que le nombre des études générales, seules susceptibles, selon eux, de double emploi, est très limité. Les constatations de la Cour infirment cette thèse.

19. Au Secrétariat général à l'aviation civile, le service des études économiques et du Plan (S.E.E.P.) a, en principe, une compétence exclusive pour toutes les études d'intérêt commun. Malgré cela 11 marchés relatifs à l'influence économique des aéroports et au bruit des avions ont été passés de 1971 à 1973, les uns par ce service, les autres par plusieurs directions, dont celle des Transports aériens.

Inutilité de nombreuses études.

20. Dans son rapport public de 1967 la Cour avait signalé l'utilisation d'une « phraséologie qui dissimule de simples réflexions de bon sens, sinon des lieux communs ».

Pour le compte du Ministère de l'Équipement, le S.A.E.I. a passé, en 1972 et 1973, deux contrats avec un même bureau d'études (montant total : 290.000 F) ayant l'un et l'autre pour objet « les concepts utilisés par les architectes modernes dans leurs écrits théoriques ».

Dans les conclusions de ces études, la Cour relève cette perle :

« Ces réflexions amènent à considérer le modèle comme problématique centrale. De la même manière que nous distinguons le concept architecturologique de proportion (comme lieu d'effectuation du passage du visible au dicible) du concept architectural de proportion, de même il faut distinguer le modèle formel du modèle de forme... »

EQUIPEMENT ET TRANSPORTS

Réponses de l'Administration.

Point 1. — Les objections faites par le ministère au regroupement des crédits d'études ne sont pas dénuées de fondements (mais on observera que dans d'autres ministères ces objections ont été levées).

Point 4. — La démonstration présentée page 132 du rapport et expliquant que les études s'étalant sur plusieurs années doivent nécessairement être imputées sur le titre V (alors que les études d'une durée inférieure à un an peuvent s'imputer au titre III) est convaincante.

Point 6. — Le gonflement des effectifs du S.A.E.I. s'explique essentiellement par le développement de la R.C.B.

Point 7. — Selon l'Administration, l'étude comportait une synthèse de 32 pages et une annexe (que la Cour semble ignorer) de 270 pages.

Point 8. — L'Administration nie que l'étude en cause ait eu l'objet indiqué par la Cour.

Point 9. — Cette étude a permis la réalisation de trois numéros de la revue « Objectif ».

Point 12. — *Premier alinéa.* La réponse de l'Administration est assez convaincante (à noter que l'étude de 73.000 F n'a coûté, selon le ministère, que 50.000 F).

Point 13. — Cette critique doit être annulée ou, plutôt, placée sous la rubrique « recrutement irrégulier de personnel au moyen de crédits d'études ». A l'origine, les agents en cause étaient rémunérés sur crédits d'études et travaillaient à temps plein au ministère. Depuis, ils ont été intégrés dans le personnel du ministère.

Point 17. — L'argumentation de l'Administration semble difficilement réfutable.

Point 18. — Selon le ministère, des progrès sont en cours.

Point 19. — Les marchés cités avaient des objets très différents les uns des autres.

ANNEXE N° 2

Interventions du F.I.A.T. dans le secteur routier en 1975.

C.I.A.T. D'AVRIL 1975

Communications-transport.

- Aménagement de l'aéroport de Quimper : 0.48 MF.
- *Aménagements routiers*
 - de l'autoroute A. 31 (Nancy-Metz-Thionville) aux abords de Thionville : 2,9 MF ;
 - de la R.N. 107 bis entre Florac et Sainte-Cécile d'Andorge (Lozère) : 1 MF.

C.I.A.T. DE JUILLET 1975

Aménagements routiers.

- Amélioration de la route nationale 77 entre Troyes et Auxerre : 3 MF.
 - Amélioration de la liaison Epinal - Saint-Dié : 2 MF.
 - Construction de la liaison entre Draguignan et l'autoroute provençale : 3 MF.
 - Construction de la rocade sud de Draguignan : 2 MF.
-

ANNEXE N° 3

I. — ACTIVITÉS DE L'I.G.N. EN FRANCE EN 1975 ET PERSPECTIVES POUR 1976

Le programme des travaux correspondant à l'équipement géographique de base du territoire national entrepris au cours de l'année 1975 est le suivant :

Géodésie et nivellement.

Les travaux de géodésie porteront en 1975 sur 8.000 kilomètres carrés de triangulation dont 5.000 kilomètres carrés concernent la réfection de travaux très anciens et sur l'observation de deux complexes géodésiques pour remise à l'échelle (mesures d'angles et de distances). Au 1^{er} janvier 1976 il restera à observer 11.500 kilomètres carrés de triangulation pour compléter le réseau national.

Cependant certaines parties du réseau (dans le Nord, l'Est et le Sud-Est du pays), représentant environ 140.000 kilomètres carrés, dont la précision est inférieure à celle exigée par les utilisateurs, devront être réobservées dans les années à venir.

Les travaux de nivellement de précision portent en 1975 sur 3.900 kilomètres. Les observations de 8 marégraphes et de 5 médimarémètres seront exploitées.

Topographie.

La stéréopréparation (équipement au sol de la couverture photographique aérienne au 1 : 30.000), portera sur 9.900 kilomètres carrés. Par ailleurs, la stéréopréparation au 1 : 12.500 en vue de la carte au 1 : 5.000 portera sur 1.970 kilomètres carrés.

Le levé proprement dit (restitution photogrammétrique) s'étendra sur 26.950 kilomètres carrés.

Les travaux de révision de la carte porteront en 1975, sur 197 feuilles au 1 : 25.000 et 34 feuilles au 1 : 50.000.

Cartographie.

L'I.G.N. rédigera, en 1975, 303 feuilles au 1 : 25.000 (dont 143 feuilles nouvelles et 160 feuilles révisées), 99 feuilles au 1 : 50.000 (dont 35 feuilles nouvelles et 64 feuilles révisées) et 18 feuilles régulières aux échelles du 1 : 100.000 et 1 : 500.000.

Au 1^{er} janvier 1976, il restera à publier 523 feuilles au 1 : 25.000 (sur un total de 4.204), et 149 feuilles au 1 : 50.000 (sur un total de 1.099) pour achever la couverture du territoire national.

Couverture photographique.

En 1975, le service des activités aériennes aura photographié 40.200 km² au 1 : 30.000 sur émulsion panchromatique, et 1.600 km² au 1 : 8.000 et au 1 : 15.000.

En dehors des travaux d'équipement de base, l'I.G.N. remplit les tâches de vocation qui lui sont dévolues par son statut ; ces tâches sont les suivantes :

Conservation.

Fonctionnement et développement de la photothèque nationale, de la cartotheque nationale, de la documentation géodésique et de la documentation générale.

Formation.

Fonctionnement de l'École nationale des sciences géographiques qui accueilli 304 élèves et stagiaires au cours de l'année scolaire 1974-1975.

Recherche.

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

L'I.G.N. exécute également en France, 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.

Dans les circonstances actuelles, priorité est cependant donnée aux activités à l'étranger, dont il sera parlé plus loin, en raison des rentrées de devises qu'elles comportent.

Perspectives en 1976 pour la France métropolitaine.

Elles se décomposent ainsi :

- géodésie : 11.000 kilomètres carrés ;
- nivellement : 5.500 kilomètres carrés ;
- levés photogrammétriques : 14.850 kilomètres carrés ;
- vérification sur le terrain : 18.800 kilomètres carrés ;
- révision : 174 feuilles au 1 : 25.000 et 36 feuilles au 1 : 50.000 ;
- cartographie : 140 feuilles nouvelles et 200 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 (moyennant toujours la même priorité pour les travaux facturés à l'étranger).

**II. — ACTIVITÉS DE L'I.G.N. HORS DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE
EN 1975 ET PERSPECTIVES POUR 1976**

L'I.G.N. poursuit en 1975 son œuvre cartographique dans les pays issus de l'ancienne communauté française. Les crédits du F.A.C. qui lui ont été attribués à cet effet s'élèvent à 3,5 millions de francs.

Il effectue également des travaux géodésiques en Nouvelle-Calédonie et de rédaction cartographique aux Nouvelles-Hébrides, sur crédits du F.I.D.E.S. s'élevant à 1,2 million de francs.

Aucun programme n'a été prévu dans les départements d'outre-mer financé par le F.I.D.O.M., mais des travaux sont effectués pour des besoins particuliers en Guyane (mission spatiale en collaboration avec le C.N.E.S., télédétection) et à la Martinique (photographie aérienne).

En dehors des Etats de l'ancienne communauté et des D.O.M.-T.O.M., l'I.G.N. 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, géodésie, aérotriangulation.
Arabie	Photographie aérienne.
Belgique	Photographie aérienne.
Burundi-Rwanda	Mosaïques photographiques.
Cameroun	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Côte-d'Ivoire	Photographie aérienne, cartographie.
Dahomey	Topographie, cartographie.
Egypte	Protection de monuments.
Equateur	Photographie aérienne, géodésie, cartographie.
Gabon	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Grèce	Photographie aérienne, télédétection.
Guinée	Cartographie.
Haute-Volta	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Irak	Photographie aérienne.
Iran	Photographie aérienne, cartographie.
Irlande	Photographie aérienne.
Jordanie	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Libye	Photographie aérienne, géodésie, cartographie.
Luxembourg	Cartographie.
Mali	Topographie, photographie aérienne, cartographie.
Maroc	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Ile Maurice	Photographie aérienne, cartographie.
Mauritanie	Cartographie, photographie aérienne.
Népal	Protection de monuments.
Niger	Photographie aérienne, topographie, cartographie, nivel- ment.
République Centrafricaine	Photographie aérienne.
Sénégal	Photographie aérienne, topographie, cartographie.
Syrie	Photographie aérienne, sites archéologiques.
Tchad	Photographie aérienne.
Togo	Photographie aérienne, topographie.
Tunisie	Photographie aérienne, cartographie.
Zaire	Cartographie.

Perspectives pour 1976, hors France métropolitaine.

Les programmes en cours F.A.C. et F.I.D.E.S. se poursuivront en 1976 et de nouvelles tranches viendront s'y ajouter.

Par ailleurs, grâce à des efforts particuliers de prospection commerciale, la plupart des pays mentionnés dans la liste ci-dessus auront de nouveau recours aux techniques mises en œuvre par l'I.G.N. ; d'autres pays devraient également lui confier des travaux.

III. — SITUATION FINANCIERE

1. Exercice 1974

Le compte financier 1974 est résumé dans l'annexe I ci-jointe.

A. — *Fonctionnement (première section).*

La prévision budgétaire initiale équilibrait les recettes et les dépenses à hauteur de 151.000.764 F.

Les recettes comptabilisées durant l'exercice n'ont pas atteint le chiffre prévu en raison essentiellement :

- d'une part du versement reporté en 1975 de la part de contribution financière de l'Etat correspondant aux crédits de répartition 1974 (2,4 millions de francs) ;
- d'autre part d'un produit de vente des cartes sensiblement inférieur à l'estimation initiale (— 2,5 millions de francs).

Par contre la compression des dépenses de fonctionnement décidée dans le dernier trimestre par la direction de l'établissement a permis, en définitive, d'équilibrer à 329.432 F près le compte d'exploitation.

B. — *Opérations en capital (deuxième section).*

Le report en 1975 du règlement de la première échéance concernant l'achat du second *Mystère 20* (5,5 millions de francs) fait que les dépenses comptabilisées en 1974 sont nettement inférieures aux recettes en capital.

L'équilibre général du compte financier 1974 entraîne finalement un versement au fonds de roulement de 5.161.767 F.

2. Exercice 1975

Les prévisions budgétaires pour l'exercice 1975 sont résumées dans l'annexe II.

A. — *Fonctionnement (première section).*

Les prévisions initiales équilibrant les recettes et dépenses pour un montant de 174.566.662 F n'offraient, pour les dépenses de fonctionnement autres que de personnel, qu'un crédit de 32.107.866, soit 4 % de plus qu'en 1974. Cette progression étant inférieure au taux d'inflation, ce crédit a dû être révisé pour être porté à 39.380.548 F dans une décision modificative approuvée par le Conseil d'administration le 30 mai 1975.

Malgré la majoration de recettes due au report sur 1975 des crédits de répartition 1974 (+ 2,4 millions de francs), il s'ensuit un déséquilibre prévisionnel du compte d'exploitation de 4.751.805 F, qui doit être prélevé sur la deuxième section.

B. — *Opérations en capital (deuxième section).*

Compte tenu du règlement en 1975 du premier acompte sur l'achat du second *Mystère 20* (initialement prévu en 1974), les dépenses de la deuxième section excèdent les recettes de 11.152.179 F, qui devront être mis sur le fonds de roulement.

Ce dernier, ayant été abondé de 5.161.676 F fin 1974, se trouve provisoirement amputé de 6 millions de francs.

Les achats d'équipements prévus comprennent, outre l'acquisition du second *Mystère 20* qui entrera en service vers la fin de l'année, la poursuite de la modernisation du parc d'avions et des appareils de prises de vues aériennes, de restitution et d'impression, modernisation indispensable pour que l'Institut demeure à la pointe des techniques et puisse ainsi lutter efficacement à l'étranger contre la concurrence internationale.

Compte financier 1974.

Dépenses

Recettes

		<i>Première section.</i>			
Personnel titulaire et contractuel	48.001.793	Vente de cartes		15.389.986	
Personnel ouvrier	55.050.768	Travaux spéciaux facturés		40.700.187	
Personnel Services activités aériennes	11.524.600	Autres recettes commerciales		4.452.492	
Sous-total frais de personnel	114.587.161	Sous-total recettes commerciales		60.542.665	
Autres frais de fonctionnement	30.844.614	Contribution financière de l'Etat		81.361.424	
Amortissements	4.119.335	Recettes diverses		7.317.589	
Total dépenses première section	149.551.110	Total recettes première section		149.221.678	
	149.551.110	Prélèvement sur deuxième section pour équi- libre		329.432	
				149.551.110	
		<i>Deuxième section.</i>			
Achat sur subvention	5.137.032	Subvention équipement		10.500.000	
Achats sur ressources propres	1.178.351	Amortissements		4.119.334	
Augmentation stocks	284.828	Sous-total		14.619.334	
Reprise d'amortissement	2.528.015	Versement au fonds de roulement		— 5.161.676	
Sous-total deuxième section	9.128.226	Total		9.457.658	
Virement à première section	329.432				
Total deuxième section	9.457.658				

Budget 1975.

Dépenses

Recettes

Première section.

	Initial	2 DM		Initial	2 DM
Personnel titulaire et contractuel ..	57.953.741	58.459.791	Vente de cartes	21.000.000	21.000.000
Personnel ouvrier	66.615.855	66.625.855	Travaux spéciaux facturés	44.000.000	44.000.000
Personnel Services activités aériennes	13.440.000	14.049.000	Autres recettes commerciales	4.915.000	5.133.000
Sous-total frais de personnel .	138.009.596	139.134.046		69.915.000	70.133.000
Autres frais de fonctionnement	32.107.866	39.380.548	Contribution financière de l'Etat ..	98.541.062	100.988.489
Amortissements	4.449.200	4.449.200	Recettes diverses	6.110.600	7.091.100
Total dépenses première section	174.566.662	182.964.394	Total recettes première section	174.566.662	178.212.589
			Prélèvement sur deuxième section .	»	4.751.805
	174.566.662	182.964.394		174.566.662	182.964.394

Deuxième section.

Achats sur subvention	11.000.000	17.241.203	Subvention équipement	11.000.000	11.000.000
Achats sur ressources propres	2.159.100	1.817.771	Amortissements	4.449.200	4.449.200
Reprise d'amortissement	2.290.100	2.790.600			
Sous-total dépenses deuxième section	15.449.200	21.849.574	Sous-total	15.449.200	15.449.200
Virement à première section		4.751.805	Prélèvement sur fonds de roulement	»	+ 11.152.179
Total deuxième section	15.449.200	26.601.379	Total	15.449.200	26.601.379