

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 novembre 1965.

## 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 1966, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

EXAMEN DES CREDITS  
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 28

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

*Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI*

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents ; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Pierre Carous, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, André Dulin, André Fosset, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Marcel Martin, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jacques Richard, François Schleiter, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) : 1577 et annexes, 1588 (tomes I à III et annexe 25), 1594 (tomes XIV et XV) et in-8° 423.

Sénat : 30 (1965-1966).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	5
<b>PREMIÈRE PARTIE. — Analyse du budget de 1966</b> .....	10
I. — Les services généraux du Ministère.....	10
II. — L'Institut géographique national.....	14
III. — Les voies navigables.....	15
IV. — Les ports maritimes.....	19
V. — La signalisation maritime.....	24
VI. — La défense contre les eaux.....	26
VII. — Les routes.....	27
<b>DEUXIÈME PARTIE. — Examen du budget par la Commission des Finances</b> ....	33
I. — Les aspects positifs de ce budget.....	33
II. — Notre réseau de voies navigables sera-t-il sacrifié aux autres infrastructures ?.....	35
III. — La politique routière.....	38
<b>ANNEXES</b> .....	45

---

Mesdames, Messieurs,

Les crédits figurant au projet de budget des Travaux publics, pour 1966, s'élèvent en ce qui concerne les dépenses ordinaires à 5.369.171.296 F, en augmentation de 793.834.190 F par rapport au budget voté de l'année précédente.

Pour les dépenses en capital, les autorisations de programme proposées par le Gouvernement se montent à 784.175.000 F contre 677 millions de francs en 1965, soit une augmentation d'environ 107 millions de francs.

Quant aux crédits de paiement prévus pour 1966, ils se montent à 676.600.000 F, en augmentation de 77 millions de francs sur ceux de l'année précédente.

Les tableaux ci-après donnent la décomposition, par titre et par partie, des crédits prévus, telle qu'elle figure dans le projet déposé par le Gouvernement.

**Dépenses ordinaires.**

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1965.	CREDITS PREVUS POUR 1966			DIFFERENCES entre 1965 et 1966.
		Services votés.	Mesures nouvelles.  (En francs.)	Total.	
<b>TITRE III. — MOYENS DES SERVICES</b>					
Première partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.....	619.613.834	651.694.072	— 17.384.405	634.309.667	+ 14.695.833
Deuxième partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations .....	939.500	1.040.040	»	1.040.040	+ 100.540
Troisième partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	114.623.756	119.783.171	— 2.594.473	117.188.698	+ 2.564.942
Quatrième partie. — Matériel et fonctionnement des services...	52.469.682	52.694.182	+ 5.805.000	58.499.182	+ 6.029.500
Cinquième partie. — Travaux d'entretien.....	505.375.770	505.265.770	+ 68.518.000	573.783.770	+ 68.408.000
Sixième partie. — Subventions de fonctionnement.....	14.354.264	14.473.445	+ 2.900.000	17.373.445	+ 3.019.181
Septième partie. — Dépenses diverses.....	5.238.000	7.438.000	— 241.000	7.197.000	+ 1.959.000
<b>Totaux pour le titre III.....</b>	<b>1.312.614.806</b>	<b>1.352.388.680</b>	<b>+ 57.003.122</b>	<b>1.409.391.802</b>	<b>+ 96.776.996</b>
<b>TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES</b>					
Troisième partie. — Action éducative et culturelle.....	103.500	103.500	»	103.500	»
Quatrième partie. — Action économique. — Encouragements et interventions .....	23.217.200	23.454.000	+ 51.499.394	74.953.394	+ 51.736.194
Cinquième partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	2.927.951.600	2.927.882.600	+ 630.315.000	3.558.197.600	+ 630.246.000
Sixième partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité....	311.000.000	311.000.000	+ 15.000.000	326.000.000	+ 15.000.000
Septième partie. — Action sociale. — Prévoyance.....	450.000	525.000	»	525.000	+ 75.000
<b>Totaux pour le titre IV.....</b>	<b>3.262.722.300</b>	<b>3.262.965.100</b>	<b>+ 696.814.394</b>	<b>3.959.779.494</b>	<b>+ 697.057.194</b>
<b>Totaux pour les dépenses ordinaires.....</b>	<b>4.575.337.106</b>	<b>4.615.353.780</b>	<b>+ 753.817.516</b>	<b>5.369.171.296</b>	<b>+ 793.834.190</b>

1  
9  
1

Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres,	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		votées pour 1965.	prévues pour 1966.	Différence.	votés pour 1965.	prévus pour 1966.	Différence.
		(En francs.)					
	<b>TITRE V</b>						
	<b>Investissements exécutés par l'Etat.</b>						
	<b>3<sup>e</sup> PARTIE. — Transports, communications et télécommunications.</b>						
53-20	Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations .....	12.000.000	12.000.000	»	12.000.000	12.400.000	+ 400.000
53-22	Bureaux régionaux de fret.....	Mémoire.	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
53-26	Participations aux dépenses du fonds spécial d'in- vestissement routier (autoroutes).....	143.000.000	150.000.000	+ 7.000.000	143.000.000	150.000.000	+ 7.000.000
53-30	Voies de navigation intérieure. — Equipement..	200.000.000	202.000.000	+ 2.000.000	156.900.000	219.485.000	+ 62.585.000
53-32	Travaux de défense contre les eaux.....	7.500.000	7.500.000	»	5.000.000	7.900.000	+ 2.900.000
53-34	Ports de commerce. — Equipement.....	141.500.000	173.500.000	+ 32.000.000	117.800.000	128.700.000	+ 10.900.000
53-36	Ports de pêche. — Equipement.....	5.500.000	5.800.000	+ 300.000	6.000.000	8.700.000	+ 2.700.000
53-38	Etablissements de signalisation maritime.....	9.000.000	10.700.000	+ 1.700.000	7.500.000	11.400.000	+ 3.900.000
	Totaux pour la 3 <sup>e</sup> partie.....	518.500.000	561.500.000	+ 43.000.000	448.200.000		+ 90.385.000
						538.585.000	
	<b>7<sup>e</sup> PARTIE. — Equipements administratifs et divers.</b>						
57-50	Institut géographique national. — Equipement..	2.500.000	3.000.000	+ 500.000	2.000.000	2.675.000	+ 675.000
57-90	Services des travaux publics et des transports. — Acquisition de terrains et constructions immo- bilières .....	15.600.000	24.500.000	+ 8.900.000	13.300.000	21.000.000	+ 7.700.000
	Totaux pour la 7 <sup>e</sup> partie.....	18.100.000	27.500.000	+ 9.400.000	15.300.000	23.675.000	+ 8.375.000

	<b>8<sup>e</sup> PARTIE. — Investissements hors de la métropole.</b>						
58-30	Equipement des établissements de signalisation maritime outre-mer.....	5.500.000	5.500.000	>	5.500.000	6.240.000	+ 740.000
	Totaux pour le titre V.....	542.100.000	594.500.000	+ 52.400.000	469.000.000	568.500.000	+ 99.500.000
	<b>TITRE VI</b>						
	<b>Subventions d'investissement accordées par l'Etat.</b>						
	<b>3<sup>e</sup> PARTIE. — Transports, communications et télécommunications.</b>						
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers...	134.900.000	189.675.000	+ 54.775.000	113.100.000	98.500.000	- 14.600.000
	Totaux pour les titres V et VI.....	677.000.000	784.175.000	+ 107.175.000	582.100.000	667.000.000	+ 84.900.000
	<b>TITRE VII</b>						
	<b>Réparation des dommages de guerre.</b>						
	<b>3<sup>e</sup> PARTIE. — Transports, communications et télécommunications.</b>						
73-41	Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général.	>	>	>	17.500.000	9.600.000	- 7.900.000
	Totaux généraux.....	677.000.000	784.175.000	+ 107.175.000	599.600.000	676.600.000	+ 77.000.000

Comme les années précédentes, notre collègue, M. Courrière, a été chargé de rapporter devant vous les chapitres du budget des Travaux publics qui concernent les Chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens. Nous nous limiterons donc, dans le cadre du présent rapport, à l'examen des crédits relatifs aux autres activités du département des Travaux publics.

Nous examinerons d'abord les crédits ayant trait aux services généraux du Ministère, c'est-à-dire l'administration centrale, le contrôle des transports, le service des Ponts et Chaussées, puis nous analyserons ceux affectés plus spécialement à une action déterminée : Institut géographique national, ports, voies navigables, routes, etc.

## PREMIERE PARTIE

### ANALYSE DU BUDGET DE 1966

#### I. — Les Services généraux du Ministère.

##### A. — LES DÉPENSES ORDINAIRES

###### *Les mesures acquises.*

Dans le cadre des services votés, les crédits affectés aux Services généraux du Ministère sont en augmentation, pour tenir compte des améliorations d'ordre général apportées aux rémunérations de la fonction publique, de l'augmentation des prestations familiales et sociales ainsi que de certaines transformations d'emplois et revisions indiciaires, notamment en ce qui concerne les secrétaires administratifs de l'administration centrale et les agents des services des Ponts et Chaussées.

Sont également en augmentation les crédits destinés au paiement des loyers des services des Ponts et Chaussées pour tenir compte des hausses constatées sur ces loyers.

###### *Les mesures nouvelles.*

Dans leur ensemble, les mesures nouvelles sont de peu d'amplitude. Elles portent principalement sur les points suivants :

##### 1° A l'administration centrale :

En matière de personnel, la transformation de quatre emplois d'agent supérieur en trois emplois d'attaché d'administration, la création de six emplois de programmeur nécessitée par la mise en service le 1<sup>er</sup> janvier 1967 d'un ordinateur et la suppression,



en contrepartie, de neuf emplois d'agent contractuel de 2<sup>e</sup> catégorie ; enfin, au titre des économies, la suppression jugée possible de huit emplois :

- 1 emploi d'agent contractuel de 2<sup>e</sup> catégorie ;
- 2 emplois d'agents contractuels de 3<sup>e</sup> catégorie ;
- 1 emploi de contrôleur général des transports ;
- 4 emplois d'adjoints administratifs.

Par ailleurs, certains crédits de matériel sont en augmentation, notamment pour faire face au développement des études et recherches poursuivies par le service des Affaires économiques et internationales.

2° *Dans les services extérieurs :*

L'institution de fonds de concours versés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour couvrir les frais d'entretien de ces autoroutes engagés par le service des Ponts et Chaussées doit permettre une réduction de 600.000 F des dépenses à la charge du Ministère des Travaux publics.

Compte tenu de l'évolution technique, il est apparu nécessaire d'affecter au service des ports et des voies navigables un personnel plus qualifié. Par ailleurs, en vue d'une unification du recrutement et des situations administratives des personnels relevant du Ministère des Travaux publics, il est envisagé de classer les agents des ports maritimes et des voies navigables dans les mêmes corps que les conducteurs des travaux publics de l'Etat et les agents de travaux. Cette réforme se traduit par les transformations d'emplois suivantes :

— *emplois créés :*

- 38 conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat ;
- 342 conducteurs des travaux publics de l'Etat, ME-1 ;
- 115 agents de travaux brevetés ES-2 ;
- 1.146 agents de travaux ES-1.

— *emplois supprimés :*

- 5 conducteurs des ports maritimes, ME-1 ;
- 78 mécaniciens, ME-1 ;
- 183 éclusiers, ES-1 ;
- 297 chefs pontiers du Rhin, conducteurs des voies navigables et conducteurs du Rhin, ME-1 ;
- 20 pontiers du Rhin, ES-1 ;
- 1.328 éclusiers pontiers barragistes, ES-1.

Enfin, est jugée possible la suppression de 155 agents des Ponts et Chaussées : 13 conducteurs de travaux publics de l'Etat et 142 agents de travaux.

En ce qui concerne les crédits de matériel, certaines dotations des services extérieurs sont en augmentation, notamment un supplément de crédits de 800.000 F est prévu pour le laboratoire central des Ponts et Chaussées, en vue de l'accroissement de ses moyens de recherche et un autre, de même montant, en faveur des services des Ponts et Chaussées au titre des recherches effectuées dans le domaine du calcul électronique des tracés des autoroutes et dans celui de l'étude de la circulation routière.

### 3° *Autonomie des ports maritimes :*

L'application à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1966 de la loi sur le régime de l'autonomie des ports maritimes entraîne le transfert du Titre III au Titre IV des crédits de personnel, de fonctionnement et d'entretien des quatre ports précédemment gérés par l'Etat et devenus autonomes. Ces crédits qui sont transférés au chapitre « subventions aux ports autonomes » portent sur un total de 48.899.394 F.

## B. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

Les autorisations de programme concernant les opérations immobilières intéressant les services généraux du Ministère des Travaux publics et inscrites au chapitre 57-90 s'élèvent, pour 1966, à 24.500.000 F.

Les crédits de paiement sont de 21 millions de francs dont 8.750.000 F au titre des services votés.

Les opérations nouvelles se décomposent comme suit :

— *acquisitions de terrains et constructions immobilières :*

— réévaluations d'opérations en cours.....	1.000.000 F.
— complément de travaux pour les centres de formation professionnelle de Nantes et Marseille .....	1.200.000
— installation d'un ordinateur électronique pour l'ensemble du Ministère des Travaux publics et des Transports.....	1.200.000

— crédits d'études et premières acquisitions foncières en vue de la préparation de grandes opérations immobilières (installations des services techniques centraux à Palaiseau, nouveau Ministère des Travaux publics, boulevard Garibaldi) .....	1.500.000
— acquisition de terrains pour les colonies de vacances à Longeville-sur-Mer.....	200.000
— travaux immobiliers pour les services extérieurs des ponts et chaussées.....	5.900.000
— laboratoire central des ponts et chaussées...	6.500.000
— laboratoires régionaux des ponts et chaussées .....	5.500.000
— recherche scientifique et technique.....	1.500.000

## H. — L'Institut géographique national.

### 1° LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les dépenses de fonctionnement de l'Institut géographique national marquent une diminution nette en mesures nouvelles de 223.569 F (1). Cette diminution résulte de la contraction entre :

- des augmentations de dépenses dont la principale est entraînée par l'accélération de l'établissement de la carte de France au 1/50.000 ;
- des économies dont la plus importante porte sur la suppression jugée possible des 68 emplois suivants :
  - 4 ingénieurs géographes de 2<sup>e</sup> classe ;
  - 15 ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux géographiques ;
  - 15 artistes cartographes principaux ordinaires et stagiaires ;
  - 9 adjoints techniques principaux, adjoints et adjoints techniques stagiaires ;
  - 1 secrétaire administratif ;
  - 4 secrétaires administratifs adjoints ;
  - 1 assistante sociale ;
  - 4 adjoints administratifs ;
  - 1 sténodactylographe ;
  - 11 agents de bureau ;
  - 3 agents de service de 2<sup>e</sup> catégorie.

### 2° LES DÉPENSES EN CAPITAL

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 3 millions en augmentation de 500.000 F par rapport à l'année précédente et les crédits de paiement à 2.675.000 F dont 488.000 F au titre des opérations en cours.

Ces dotations doivent être affectées à l'achat de matériel de géodésie, de topographie, de photogramétrie et d'imprimerie ainsi qu'à des opérations de recherche scientifique et technique.

---

(1) On trouvera, ci-après, en annexe au présent rapport une note concernant l'activité de l'Institut géographique national.

### III. — Les voies navigables.

#### 1° LE TRAFIC

Le trafic sur les voies navigables françaises (tonnage chargé en France ou entré par les frontières terrestres) a atteint 85 millions 617.731 tonnes pour l'année 1964.

Le trafic au cours du premier semestre de 1964 a atteint 41.958.017 tonnes.

Le trafic au cours du premier semestre de 1965 a atteint 44.297.708 tonnes.

L'augmentation résulte de trois causes :

— conditions atmosphériques très bonnes au cours de l'hiver 1965, accroissement conjoncturel des transports de produits pétroliers et des transports de matériaux de construction, ouverture de la Moselle.

Prévisions pour l'ensemble de l'année 1965 :

— les prévisions pour le deuxième semestre 1965 s'établissent seulement au niveau du deuxième semestre 1964 en raison du *fléchissement constaté actuellement par rapport aux mois précédents*. Dans ces conditions, le trafic de 1965 s'établirait à 89 millions de tonnes.

Prévisions pour l'ensemble de l'année 1966 :

— le trafic de l'année 1966 pourrait atteindre 92 millions de tonnes.

En tonnes kilométriques, le trafic s'établit comme suit :

— année 1964 : 12.468.894.000 T. K.

Dont :

— pour le 1<sup>er</sup> semestre 1964 : 6.236.717.000 T. K. ;

— pour le 1<sup>er</sup> semestre 1965 : 6.223.267.000 T. K.,

la légère diminution par rapport au premier semestre 1964 résultant de l'ouverture de la Moselle canalisée.

Par ailleurs, les prévisions s'établissent comme suit :

— année 1965 : 12.500.000 T. K. ;

— année 1966 : 12.800.000 T. K.

## 2° LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

### a) *Les crédits d'entretien* (chap. 35-31).

Les crédits d'entretien des voies navigables s'élèvent à 67 millions 460.960 F en diminution de 962.000 F par rapport à l'année précédente. Cette diminution est du reste simplement comptable ; en effet, dans le cadre de la réforme du régime juridique des ports, une dotation de 2.962.000 F se trouve transférée du présent chapitre au titre IV. — Subventions des ports autonomes. En réalité, les crédits d'entretien des voies navigables se trouvent, d'une année à l'autre, majorés de 2 millions. Cette majoration est toutefois extrêmement faible puisqu'elle est à peine de 3 % et que ce chapitre devra, en 1966 *supporter de nouvelles dépenses entraînées par la mise en service de nouveaux ouvrages sur le canal du Nord.*

Les dotations prévues ne permettront donc certainement pas de faire face à la simple augmentation des prix intervenue d'une année à l'autre et, par conséquent, non seulement il est exclu que le retard constaté à l'heure actuelle en matière d'entretien des voies navigables puisse être rattrapé mais ce retard ne fera que s'accroître au cours de l'année 1966.

Etant donné les efforts faits par nos partenaires du Marché commun en matière de navigation intérieure, on ne peut qu'exprimer de très sérieuses craintes quant à l'avenir de la voie d'eau française.

### b) *Exploitation réglementée des voies navigables* (chap. 45-31).

Le crédit prévu pour l'exploitation réglementée des voies navigables en 1966 s'élève à 14.515.000 F, en augmentation de 2.115.000 F sur 1965.

Ces crédits se décomposent comme suit, comparés à ceux de 1965 :

	CREDITS prévus pour 1966.	CREDITS ouverts en 1965.
	(En francs.)	
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée .....	8.885.000	8.750.000
Exploitation de la traction sur diverses voies: ...	5.700.000	4.920.000
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 (bonification d'intérêts pour les emprunts contractés en vue de la reconstitution de la flotte fluviale).....	1.230.000	1.230.000
Indemnités compensatrices sur les frets.....	750.000	750.000
Compensation temporaire pour difficultés de navigation .....	1.300.000	»
	17.865.000	15.650.000
<b>Et déduire :</b>		
Produit des taxes de visa et l'exploitation.....	— 3.350.000	— 3.250.000
<b>Montant net pour le chapitre.....</b>	<b>14.515.000</b>	<b>12.400.000</b>

### 3° L'ÉQUIPEMENT

Les autorisations de programme concernant l'équipement des voies navigables s'élèvent pour 1966 à 202 millions, en augmentation de 2 millions sur celles de 1965. Les opérations nouvelles prévues sont :

	En francs.
Liaison Dunkerque—Valenciennes (achèvement).....	33.000.000
Canaux de Dunkerque (reconstruction du pont de l'île Jeanty).....	550.000
Restaurations sur diverses voies du Nord.....	4.500.000
Liaison Nord-Paris.....	5.800.000
<b>Haute-Seine :</b>	
Construction de l'écluse de la Cave.....	11.000.000
Défense de berges entre Bray et La Tombe.....	500.000
Construction du port du Point du Jour.....	670.000
<b>Basse-Seine :</b>	
Démolition du barrage de Marly.....	2.000.000
Aménagement des abords de l'écluse de Chatou.....	5.000.000
Démolition du pont-route de Chatou.....	1.400.000
Démolition du barrage de Meulan.....	1.200.000
Installation d'une bouchure de secours au barrage de Port-Mort....	»
Construction des écluses d'Andrésey et de Notre-Dame-de-la-Garenne.	600.000
Restauration des anciennes écluses de la Basse-Seine.....	1.800.000
Canal de Tancarville : amélioration de l'écluse et restauration des berges .....	6.000.000
Canal de l'Est.....	160.000
Canal des Ardennes.....	1.500.000
Canal de la Marne au Rhin (consolidation du souterrain de Mauvages)..	3.000.000
Canal de la Marne au Rhin (défense de berges).....	1.000.000
Construction de l'écluse de Pagny sur la Moselle.....	10.000.000
Consolidation des digues du Rhin.....	1.000.000
Restaurations sur le canal du Rhône au Rhin.....	1.700.000
Aménagements des abords de l'écluse de Couzon.....	2.500.000
Dragages entre Couzon et la Mulatière.....	2.400.000
Restaurations sur les canaux de Briare et latéral à la Loire.....	1.000.000
Canal du Centre : défenses de berges.....	400.000
Restaurations sur le canal latéral à la Garonne.....	1.000.000
Drags et défense de berges sur le canal du Rhône à Sète.....	800.000
Opérations diverses.....	8.400.000
Réévaluations des opérations en cours.....	93.120.000
<b>Total des fonds du Trésor (1).....</b>	<b>202.000.000</b>

(1) A ces dotations s'ajouteront des fonds de concours d'un montant de 18 millions de francs.



## IV. — Les ports maritimes.

### 1° LE TRAFIC

Au cours de l'année 1964, le trafic de l'ensemble des ports français a été le suivant :

	ENTREES	SORTIES	TOTAUX
Jauge nette des navires (en tonneaux) ..	127.247.887	127.411.666	254.659.553
Passagers (unités).....	5.653.690	5.537.283	11.190.973
Dont :			
— grande navigation.....	173.661	175.605	349.266
— moyenne navigation.....	2.642.043	2.625.156	5.267.199
— navigation côtière.....	2.737.966	2.736.522	5.474.488
Marchandises y compris la pêche (en tonnes) .....	108.899.030	32.349.905	141.248.935

Le trafic des ports maritimes relatif aux cinq premiers mois de l'année (1) est consigné dans le tableau ci-dessous comparé à la période correspondante de 1964 :

	1964	1965
Jauge nette des navires (en tonneaux).....	97.340.136	100.521.080
Passagers (unités).....	2.158.542	2.091.324
Dont :		
— grande navigation.....	96.481	103.905
— moyenne navigation.....	1.102.853	1.067.229
— navigation côtière.....	959.208	920.190
Marchandises y compris la pêche (en tonnes).....	57.408.674	63.661.902

A l'exception du nombre de passagers de la moyenne navigation et de la navigation côtière qui est en baisse, tous les autres éléments du trafic sont en augmentation sur les valeurs constatées pour la même période de 1964.

(1) Pour 1965, seuls les chiffres des cinq premiers mois sont connus.

En appliquant aux résultats de l'année 1964 le taux de progression constaté pendant les cinq premiers mois de 1965, on peut évaluer à 156.500.000 tonnes le trafic probable de marchandises en 1965.

En admettant un léger ralentissement du taux de croissance du trafic des ports — qui a atteint 12 % en moyenne entre 1960 et 1964 — on peut raisonnablement escompter que le trafic de marchandises de l'ensemble des ports français sera de l'ordre de 172 millions de tonnes en 1966, en augmentation de 10 % sur les prévisions relatives à l'année 1965.

## 2° LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT :

Le budget de 1966 doit voir l'entrée en vigueur du nouveau régime de l'autonomie applicable aux six ports de Marseille, Le Havre, Rouen, Dunkerque, Nantes—Saint-Nazaire et Bordeaux.

Budgétairement, la mesure se traduit par le transfert de différents crédits de personnel et de matériel du titre III au titre IV. Le total des crédits transférés s'élève à 48.899.394 F dont 27.570.000 F au titre du chapitre 35-32 « entretien et réparation des ports maritimes ».

Ce chapitre ne s'élève plus finalement au budget de 1966 qu'à 17.540.520 F contre 41.710.520 F au budget de 1965, soit une différence de 24.170.000 F. Le transfert effectué au titre IV se trouve en effet, à concurrence de 3.400.000 F, compensé par une augmentation des dotations destinée, d'une part, à tenir compte de la prise en charge par l'Etat des dépenses assurées antérieurement par les Chambres de Commerce sur les fonds de péage pour contribution à l'entretien des profondeurs, et, d'autre part, d'une augmentation des crédits d'entretien des ports non autonomes pour un montant de 2.140.000 F.

Au titre IV, le chapitre : subventions aux ports autonomes, qui jusqu'à présent ne couvrait que les subsides versés aux deux ports du Havre et de Bordeaux, voit sa dotation portée à 64.546.274 F par suite du transfert des crédits du titre III et d'un ajustement correspondant à la prise en charge par l'Etat du remboursement des annuités d'emprunt des nouveaux ports autonomes.

### 3° LES DÉPENSES D'ÉQUIPEMENT

#### a) Les ports de commerce.

Les autorisations de programme prévues pour 1966 s'élèvent à 173.500.000 F en augmentation de 32 millions, soit environ 22 % sur celles de 1965. Les crédits de paiement demandés sont de 128.700.000 F, soit une majoration de 10.900.000 F (+ 8 %). On constate donc, cette année, un effort certain dans le domaine de la modernisation de notre équipement portuaire, effort qui est, du reste, indispensable si nous voulons rattraper les retards que nous avons accumulés au cours des dernières années, compte tenu notamment des efforts considérables faits par nos concurrents étrangers.

Les opérations prévues pour 1966 sont les suivantes :

#### *Ports autonomes.*

	(En francs.)
<b>Dunkerque :</b>	
Construction d'une nouvelle écluse (Génie civil) .....	75.600.000
<b>Le Havre :</b>	
Démolition de la base sous-marine et rescindement du môle central...	19.200.000
Extension du port (3 <sup>e</sup> tranche) .....	18.400.000
Construction de quais au bassin de marée (1 <sup>re</sup> tranche) .....	12.600.000
<b>Rouen :</b>	
Amélioration des accès (1 <sup>re</sup> tranche) .....	3.200.000
Transformation du bassin de Quevilly (1 <sup>re</sup> tranche) .....	2.700.000
<b>Nantes—Saint-Nazaire :</b>	
Enlèvement d'épaves .....	2.000.000
Amélioration du chenal de Donges (1 <sup>re</sup> tranche) .....	5.360.000
Installation d'une chaîne de radiolocalisation .....	600.000
<b>Bordeaux :</b>	
Restauration des écluses .....	2.400.000
Installation d'une chaîne de radiolocalisation .....	600.000
<b>Marseille :</b>	
Approfondissement secteur du bassin Mirabeau (à — 12) .....	3.200.000
Construction de quais à Saumaty .....	2.820.000
Restauration d'ouvrages .....	2.000.000
<b>Total pour les ports autonomes .....</b>	<b>150.680.000</b>

### *Autres ports.*

<b>Caen :</b>	
Desserte de la zone portuaire de Blainville (1 <sup>re</sup> tranche) .....	1.000.000
<b>Brest :</b>	
Construction d'un poste de réparation à flot .....	3.000.000
<b>La Rochelle :</b>	
Remises en état de la forme de radoub de La Pallice .....	460.000
<b>Bayonne :</b>	
Restauration des appontements .....	600.000
<b>Ajaccio :</b>	
Rempiètement de la jetée des Capucins .....	550.000
<b>Bastia :</b>	
Construction d'un appontement pour car-ferries .....	1.330.000
Opérations diverses et études non réalisées .....	3.280.000
<b>Total pour les autres ports</b> .....	<u>10.220.000</u>
<b>Réévaluations des opérations en cours</b> .....	<u>12.600.000</u>
<b>Total général</b> .....	<u>(1) 173.500.000</u>

### *b) Les ports de pêche.*

Les autorisations de programme prévues au titre des ports de pêche s'élèvent à 5.800.000 F, en augmentation de 300.000 F sur celles inscrites au budget de 1965. Les opérations envisagées sont les suivantes :

(En francs.)

<b>Boulogne :</b> études de transformation du bassin Loubet .....	200.000
<b>Fécamp :</b> restaurations .....	760.000
<b>Pontrieux :</b> remise en état des ouvrages .....	120.000
<b>Douarnenez :</b> reconstruction du quai de l'Yser .....	200.000
Restauration d'ouvrages dans divers ports de la Loire-Atlantique.....	650.000
<b>Charente-Maritime :</b> remise en état du matériel de dragage .....	1.400.000
<b>Saint-Jean-de-Luz :</b> restauration des digues .....	1.000.000
Opérations diverses .....	670.000
Réévaluations des opérations en cours .....	800.000
<b>Total</b> .....	<u>5.800.000</u>

A ces dotations s'ajouteront des fonds de concours d'un montant de 2.500.000 F.

Les crédits de paiement s'élèvent à 8.700.000 F en augmentation de 2.700.000 F sur l'année précédente.

---

(1) A ces dotations s'ajouteront des fonds de concours d'un montant de 58.500.000 F.

c) *Les ports de plaisance.*

Les dotations prévues au chapitre 63-90 pour l'attribution de subventions pour l'équipement des ports de plaisance se répartissent, cette année, de la manière suivante :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
Equipement des ports de plaisance du littoral Languedoc- Roussillon .....	4.000.000	1.700.000
Equipement des ports de plaisance et autres petits ports dans les autres régions .....	4.500.000	

Rappelons qu'en 1965, les autorisations de programme s'étaient élevées à 4.500.000 F et les crédits de paiement à 910.000 F.

## V. — La signalisation maritime.

### 1° MÉTROPOLE

Les crédits afférents aux dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime de la Métropole s'élèvent, pour 1966, à 8.649.080 F, en augmentation de 650.000 F sur ceux de l'année précédente. Cette augmentation est due à une majoration des crédits d'entretien et à la mise en service d'ouvrages nouveaux.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, les autorisations de programme s'élèvent à 10.700.000 F, en augmentation de 1.700.000 F sur celles de 1965. Quant aux crédits de paiement demandés, ils sont de 11.400.000 F.

Le détail des opérations nouvelles prévues est le suivant :

	En francs.
— opération annuelle de réparation des destructions causées par la mer et renouvellement du matériel.....	7.000.000
— restauration et renouvellement du matériel naval, construction d'une chaloupe de travaux pour le service des phares et balises des Côtes-du-Nord .....	350.000
— adaptation à apporter aux établissements de signalisation maritime et développement de la signalisation d'entrée de ports.....	200.000
— construction de logements de gardiens et amélioration des conditions d'habitabilité dans les phares.....	450.000
— équipement radio-électrique de l'estuaire de la Seine (1 <sup>re</sup> tranche), amélioration de la station d'Honfleur.....	500.000
— réorganisation de l'entretien du balisage. — Remplacement des bouées en acier par des bouées en matière plastique (1 <sup>re</sup> tranche). — Construction de 25 bouées.....	300.000
— Lorient : dépôt de bouées (2 <sup>e</sup> tranche) .....	600.000
— programme de phares télécommandés : phare de la digue Carnot, à Boulogne (Pas-de-Calais). — Installation de matériel de production d'énergie électrique de commande et de contrôle.....	400.000
— études et adaptation des matériels fournis par l'industrie aux besoins spéciaux de la signalisation maritime.....	400.000
— recherche scientifique et technique.....	500.000
<b>Total .....</b>	<b>10.700.000</b>

## 2° OUTRE-MER

Le montant du crédit prévu au chapitre 44-32 pour le versement de subventions à l'Algérie, à la Tunisie et aux Territoires d'Outre-Mer pour le fonctionnement, l'entretien et la réparation des établissements de signalisation maritime s'élève à 4.582.000 F, sans changement par rapport à l'année dernière.

Pour les dépenses d'équipement, les autorisations de programme demandées pour 1966 s'élèvent à 5.500.000 F. Ces autorisations de programme ont trait aux opérations suivantes :

Travaux prévus au plan pour les départements d'outre-mer :

	En francs.
— opération annuelle de réparation des destructions causées par la mer et renouvellement du matériel.....	1.550.000
— construction de quatre feux à la Guadeloupe.....	200.000
— construction de logements de gardiens à la Désirade et à Petite-Terre .....	200.000
— achèvement du parc de balisage de Pointe-à-Pitre.....	500.000
— parc de balisage de Cayenne (1 <sup>re</sup> tranche).....	350.000
— achèvement du dépôt de bouées de Fort-de-France.....	300.000
	<hr/>
Total .....	3.100.000
	<hr/> <hr/>

Travaux prévus au plan dans les territoires d'outre-mer :

	En francs.
— opération annuelle de réparation des destructions causées par la mer et renouvellement du matériel.....	880.000
— signalisation du port de Saint-Pierre aux îles de Saint-Pierre et Miquelon .....	260.000
— reconstruction du feu de Musha à Djibouti.....	100.000
	<hr/>
Total .....	1.240.000
	<hr/> <hr/>

Travaux prévus dans les Etats africains et malgache d'expression française :

— opération annuelle de réparation des destructions causées par la mer et renouvellement du matériel.....	860.000
— remplacement des lanternes des phares de Nesy-Akao et d'Itaperina à Madagascar.....	100.000
— réorganisation du balisage en République du Sénégal.....	200.000
	<hr/>
Total .....	1.160.000
	<hr/> <hr/>
Total général.....	5.500.000

Les crédits de paiement prévus s'élèvent à 6.240.000 F, en augmentation de 740.000 F.

## VI. — La défense contre les eaux.

Deux chapitres du budget des Travaux publics sont relatifs à la défense contre les eaux.

— *Chapitre 53-32. — Travaux de défense contre les eaux.*

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 7.500.000 F, sans changement sur l'année précédente.

Elles concernent la poursuite de diverses opérations précédemment engagées :

— les travaux d'aménagement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche prévus par la loi du 30 novembre 1941, d'autre part, des travaux d'aménagement dans diverses autres régions ;

— la consolidation des levées de la Loire, l'amélioration de l'écoulement sur les rivières domaniales, l'amélioration de la prévision des crues par la mise en place de systèmes automatiques dans les bassins torrentiels ;

— l'engagement de diverses études dans le cadre de la politique générale de l'eau.

Les crédits de paiement sont de 7.900.000 F dont 4.150.000 F au titre des opérations en cours, en augmentation de 2.900.000 F par rapport à 1965.

— *Chapitre 63-90. — Subventions d'équipement versées par l'Etat pour divers travaux.*

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant total de 40.175.000 F destinées à subventionner différents travaux de défense contre les eaux.

La répartition de ces autorisations de programme est la suivante :

— travaux de défense contre les eaux, d'équipement des ports fluviaux et d'amélioration des ponts des collectivités locales dans l'intérêt de la voie navigable.....	9.000.000 F
— subvention pour la construction du barrage « Seine » et « Marne ».....	27.675.000 F
— travaux de défense contre la mer.....	3.500.000 F

Les crédits de paiement correspondants s'élèvent à : 7.600.000 F.



## VII. — Les routes.

Pour la commodité de leur examen nous grouperons les crédits consacrés aux routes et à la circulation routière sous quatre rubriques :

- les crédits d'entretien ;
- les crédits annexes (prévention routière, service des permis de conduire) ;
- les subventions au Département de la Seine et à la Ville de Paris ;
- les dépenses en capital et le Fonds routier.

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

Les crédits d'entretien des routes prévus au chapitre 35-21 du budget des Travaux publics s'élèvent au total (y compris les études, l'acquisition de matériel, etc.) à 480.133.210 F, en augmentation de 92,9 millions de francs, soit environ 25 %, par rapport aux crédits votés au budget de 1965.

La majoration sensible constatée par rapport aux crédits de l'année précédente devrait permettre, en 1966, un meilleur entretien du réseau routier national et de faire face dans des conditions plus satisfaisantes aux besoins d'une circulation automobile sans cesse accrue.

### B. — LES CRÉDITS ANNEXES

#### 1° *Le secours routier et la prévention routière.*

Les dotations prévues à ce titre figurent aux deux chapitres ci-après :

#### — *Chapitre 36-21 (art. 2).*

Cet article concerne le renforcement des postes de secours sur route pour lesquels un crédit de 70.000 F est prévu sans changement par rapport aux années précédentes.

— Chapitre 36-23. — *Subvention à un organisme chargé de la prévention des accidents de la route.*

Il s'agit de l'organisme national de sécurité routière qui a été créé le 3 février 1961 sous forme d'une association par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901. Cet organisme fonctionne à l'aide d'une subvention de l'Etat fixée depuis 1962 à 1 million de francs et qu'il est proposé de reconduire en 1966. Son action, en liaison avec les Pouvoirs publics, permet d'enregistrer, en dépit de l'accroissement de la circulation, une diminution relative du nombre des accidents et de leurs victimes.

2° *Les permis de conduire.*

La dotation prévue au chapitre 36-21 pour le remboursement à l'Union nationale des associations de tourisme des frais entraînés par les examens du permis de conduire est en augmentation de 2.900.000 F par rapport à l'année dernière, passant ainsi à 13.351.650 F.

Cette majoration est destinée à tenir compte de l'augmentation constante du nombre des examens.

C. — SUBVENTIONS AU DÉPARTEMENT DE LA SEINE  
ET A LA VILLE DE PARIS

Les subventions prévues au titre de la voirie du Département de la Seine et de la Ville de Paris sont inscrites aux deux chapitres ci-après :

— Chapitre 36-22. — *Participation forfaitaire de l'Etat aux dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine.*

Le crédit ouvert pour 1965, soit 2.832.614 F, est porté à 2.951.795 F au titre des services votés. Cette augmentation est la conséquence de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique et du relèvement des charges sociales.

— Chapitre 44-21. — Subvention pour l'entretien des chaussées de Paris.

Il est proposé de majorer de 246.800 F la subvention versée par l'Etat à la Ville de Paris en application de la convention du 22 août 1960 à titre de contribution aux dépenses entraînées pour la Ville par l'entretien des tronçons de voies urbaines ayant le caractère de routes nationales.

Rappelons que suivant cette convention, le montant de la contribution de l'Etat a été fixé, d'après le coût moyen annuel d'entretien des chaussées parisiennes évalué en 1960, à 2 F le mètre superficiel. La surface de chaussée à l'entretien de laquelle l'Etat participe est de 2.183.000 mètres carrés. Une formule de révision de prix pour tenir compte des variations éventuelles depuis 1960 a été inscrite dans la convention. La formule utilisée comporte trois termes représentant les salaires, le prix du gas-oil et celui de l'acier, paramètres couramment adoptés dans les marchés de travaux. C'est par application de cette formule de révision que le crédit se trouve majoré en 1966.

D. — DÉPENSES EN CAPITAL ET FONDS ROUTIER

Comme dans le précédent budget, trois séries d'actions sont prévues en 1966 pour le financement des investissements routiers et tout spécialement des autoroutes :

- les dotations prévues au titre des dépenses en capital du budget des Travaux publics ;
- les crédits du Fonds routier ;
- des emprunts spécialisés.

a) Les crédits du budget des Travaux publics.

Les dotations prévues au titre des dépenses en capital du budget des Travaux publics sont de deux sortes :

- d'une part, celles du chapitre 53-20 qui concernent l'entretien et la réparation des ponts provisoires, opérations pour

lesquelles sont inscrits des autorisations de programme et des crédits de paiement d'un montant respectif de 12 millions de francs et de 12,4 millions de francs ;

— d'autre part, celles beaucoup plus importantes du *chapitre 53-26* : « Participation aux dépenses du Fonds spécial d'investissement routier » (autoroutes).

A ce titre, sont prévus des autorisations de programme et des crédits de paiement d'un montant de 150 millions de francs, en augmentation de 7 millions sur ceux de l'année précédente.

b) *Le Fonds routier.*

En 1966, le Fonds routier disposera d'une assez sensible majoration de ses ressources en raison, d'une part, de l'accroissement constant de la consommation des produits pétroliers et, d'autre part, du relèvement prévu à l'article 22 de la présente loi de finances de la taxe intérieure sur les carburants. Ce prélèvement doit, en effet, passer de 11 % à 12 %.

Compte tenu de cette majoration du prélèvement sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants et d'autre part d'un prélèvement sur les excédents de recettes des années antérieures, le Fonds routier disposera en 1966 d'un total de ressources de 1.146.100.000 F.

La décomposition des dotations du Fonds prévues pour 1966, comparées à celles de l'exercice précédent, est la suivante :

TRANCHES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1965.	1966.	Différence.	1965.	1966.	Différence.
	(En millions de francs.)					
Nationale .....	735	1.038	+ 303	789	967	+ 178
Départementale .....	44,5	45	+ 0,5	44,5	39	— 5,5
Urbaine .....	89	110	+ 21	69,5	79	+ 9,5
Communale .....	60	60	»	61	50	— 11
Frais de fonctionnement.	»	»	»	11,1	11,1	»
	928,5	1.253	+ 324,5	975,1	1.146,1	+ 171

Le Fonds routier constituant un compte spécial du Trésor, son examen d'ensemble ressort plus spécialement du rapport de notre collègue M. Descours Desacres. Par ailleurs, M. Masteau, Rapporteur du budget de l'Intérieur, a reçu la charge d'étudier plus spécialement les tranches locales. Dans ces conditions, nous ne nous étendrons dans le cadre du présent rapport que sur la tranche nationale.

La tranche nationale comprend trois sections :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS DE PAIEMENT	
		Total.	Opérations nouvelles.
(En millions de francs.)			
Réseau national.....	451	505	178
Autoroutes .....	550	425	142
Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre :			
Routes nationales.....	20	25	5
Voirie locale.....	17	12	11
Total .....	1.038	967	336

Les crédits réservés à l'aménagement du réseau national doivent être utilisés pour la poursuite ou le lancement de nombreuses opérations relatives à l'aménagement des routes nationales.

Quant aux dotations réservées aux autoroutes, elles doivent, avec les autres sources de financement, concourir à la réalisation du programme précisé plus loin.

c) *Emprunts.*

En vue d'assurer un financement complémentaire pour les autoroutes de liaison, est prévu, en 1966, le lancement d'emprunts d'un montant total de 325 millions de francs permettant l'ouverture d'autorisations de programme pour un montant de 400 millions de francs. Le service financier des emprunts doit être assuré par le produit des péages.

Compte tenu des différentes sources de financement indiquées ci-dessus, le programme de construction d'autoroutes prévu pour 1966 est le suivant, comparé à celui de l'année dernière :

	1965		1966		DIFFERENCE	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En millions de francs.)					
Fonds routier.....	238	358	550	425	+ 262	+ 67
Crédits budgétaires...	143	143	150	150	+ 7	+ 7
Emprunts .....	354	305	400	325	+ 46	+ 20
<b>Total.....</b>	<b>785</b>	<b>806</b>	<b>1.100</b>	<b>900</b>	<b>+ 315</b>	<b>+ 94</b>

Les opérations en cours ou dont le lancement est prévu en 1966 sont les suivantes :

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>A 1 Roye—Arras.</li> <li>A 3 Antenne de Bagnolet.</li> <li>A 6 NemoursAppoigny et Lyon—Villefranche.</li> <li>A 7 Valence—Bonpas (Vaucluse).</li> <li>A 9 Montpellier—Nîmes.</li> <li>A 10 Déviation de Chartres et de Tours.</li> <li>A 13 Orgeval — Mantes et Chauffour — Vieux Rouen (Eure).</li> <li>A 14 Rond-Point de la Défense.</li> <li>A 15 Déviation de Pontoise.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>A 25 Dunkerque—Bergues.</li> <li>A 31 Nancy—Pont-à-Mousson.</li> <li>A 32 Stiring-Wendel — frontière allemande.</li> <li>A 35 Mulhouse—Bartenheim.</li> <li>A 41 Grenoble—le Touvet.</li> <li>A 48 Grenoble—Voreppe.</li> <li>A 53 Roquebrune—Menton.</li> <li>A 62 Nord de Bordeaux.</li> <li>A 63 Saint-Jean-de-Luz.</li> </ul> |
|--|--|

## DEUXIEME PARTIE

### EXAMEN DU BUDGET PAR LA COMMISSION DES FINANCES

Le budget des Travaux publics, pour 1966, présente certainement des aspects positifs, mais en revanche il laisse subsister des points d'ombre tout spécialement en ce qui concerne les investissements en faveur des voies navigables et les mesures prises pour faire face au développement sans cesse accru de la circulation routière.

#### I. — Les aspects positifs de ce budget.

Quatre aspects positifs méritent d'être signalés :

1° *L'augmentation des crédits d'entretien des routes au titre III :*

Les crédits prévus pour l'entretien des routes se trouvent en effet majorés de plus de 100 millions, soit environ 26 %.

2° *Un effort accru pour donner une place plus grande à la recherche scientifique :*

Dans ce domaine nous trouvons en effet deux mesures nouvelles :

— d'une part, une augmentation de crédits de 1.630.000 F au bénéfice du Laboratoire central des Ponts et Chaussées et de la recherche électronique.

Le rôle joué par ce laboratoire est extrêmement important, car le résultat de ses recherches permet d'améliorer dans tous les domaines la construction routière, aussi bien en ce qui concerne l'emploi de nouvelles techniques d'entretien que l'utilisation de matériaux plus résistants et mieux adaptés aux nécessités de la circulation routière moderne. Par ailleurs, il convient de signaler que les travaux du Laboratoire central des Ponts et Chaussées ne bénéficient pas seulement aux services proprement dits des Ponts

et Chaussées, mais que ce Laboratoire agit en liaison avec d'autres administrations publiques et que les résultats de ses recherches sont également utilisés avantageusement par ces administrations, ainsi que par les collectivités locales.

— d'autre part, est prévu une ressource affectée au calcul électronique pour le tracé des autoroutes et pour l'étude de la circulation routière. Il n'est pas besoin d'insister sur les avantages considérables que l'on peut obtenir de l'utilisation dans ce domaine d'appareils électroniques, qui permettent d'effectuer une multitude de calculs qu'il serait sans cela pratiquement impossible de faire et qui entraînent un accroissement certain de la productivité.

3° *La mise en application de la réforme des ports maritimes le 1<sup>er</sup> janvier 1966 :*

Les crédits prévus au chapitre 43-90 doivent permettre le passage au nouveau régime de l'autonomie qui a été concédée aux ports maritimes de commerce par la loi du 29 juin 1965. Il y a là une mesure très satisfaisante dans son principe. Toutefois, nous devons nous garder d'un trop grand optimisme, car cette loi risquerait de perdre de son efficacité si, faute de crédits suffisants, les investissements indispensables ne pouvaient être réalisés.

4° *Un effort important en faveur des autoroutes :*

Il est incontestable qu'un effort sérieux est entrepris, à l'heure actuelle, en matière de construction d'autoroutes.

De 1963 à 1966, les autorisations de programme et les dépenses d'autoroutes auront plus que doublé :

DESIGNATION	1963	1964	1965	1966
	(En millions de francs.)			
Autorisations de programme.....	500	622	785	1.100
Crédits de paiement.....	400	600	806	900

Au 1<sup>er</sup> janvier 1965, 486 kilomètres d'autoroutes étaient en service, ce chiffre doit être porté à 660 en fin d'année et, en 1966, 172 kilomètres nouveaux doivent être livrés à la circulation. Cette cadence doit se soutenir au cours des années prochaines pour atteindre, en 1970, une cadence annuelle de mise en service de l'ordre de 250 kilomètres.



## II. — Notre réseau de voies navigables sera-t-il sacrifié aux autres infrastructures ?

Quand on examine les dotations du budget de 1966 et les prévisions du V<sup>e</sup> Plan en matière d'infrastructure des voies navigables, on en peut concevoir les plus grandes craintes pour l'avenir de la voie d'eau française.

### A. — LES CRÉDITS DE LA LOI DE FINANCES 1966

De 1965 à 1966, les crédits prévus au titre des dépenses en capital passent de 200 à 202 millions de francs, c'est-à-dire restent pratiquement stables; en fait, même ces deux millions supplémentaires ne suffiront pas à compenser l'augmentation du coût des fournitures et des services intervenue d'une année à l'autre. Si l'on ajoute le fait que les dotations des années précédentes ont été insuffisantes, on comprend pourquoi nous nous trouvons, à l'heure actuelle, en présence d'un réseau vétuste, qui est même, en certains endroits, en voie de rupture. Une telle situation est inquiétante. On ne fait, en définitive, que des travaux d'entretien différés, alors qu'il aurait fallu adapter notre réseau au niveau de la navigation fluviale européenne et des techniques de la traction moderne. En particulier, notre réseau est, sur sa plus grande longueur, dans l'incapacité de recevoir les bateaux du gabarit international.

### B. — LES PERSPECTIVES DU V<sup>e</sup> PLAN

Le V<sup>e</sup> Plan prévoit, au titre des voies navigables, des dépenses d'infrastructure se montant à 1.850 millions, dont 1.500 millions à la charge de l'Etat, mais pour l'instant aucun échéancier ne peut être fixé quant à l'étalement de ces crédits au cours du V<sup>e</sup> Plan. Toutefois, la dotation de la première année (1966) est si notablement inférieure à la dotation annuelle moyenne (370 millions) qu'on peut être légitimement inquiet sur les perspectives d'exécution intégrale de ce programme. Rappelons que les principales

opérations prévues sont l'achèvement de la liaison Dunkerque—Valenciennes, la construction de l'écluse de la Cave sur la Haute-Seine, l'aménagement de la Basse-Seine, la construction de l'écluse de Pagny sur la Moselle. Les réévaluations des opérations en cours comptent pour 92,92 millions, dont 28,7 pour Pierre-Bénite sur le Rhône.

*Comme on le voit, il n'est pas fait mention expresse dans les opérations prévues, de la liaison fluviale Mer du Nord—Méditerranée, bien que les voix les plus autorisées de ce pays aient tenu, au cours de ces derniers mois, à rassurer l'opinion à ce sujet. Notamment, à Courmayeur, le 16 juillet 1965, le Général de Gaulle a déclaré : « Nous projetons de réaliser, suivant le Rhin et le Rhône, une communication directe par eau, par route et par fer, reliant la Mer du Nord à la Méditerranée et se joignant au Danube. »*

Par ailleurs, le 2 octobre dernier, à Mézières, M. Pompidou, Premier Ministre, affirmait également : « Le Gouvernement, lors de la discussion du IV<sup>e</sup> Plan et demain, lors de la discussion du V<sup>e</sup> Plan, a dit et dira qu'il entend effectivement mettre dans le programme de la France la réalisation de la voie d'eau Mer du Nord—Méditerranée. »

Enfin, M. Marc Jacquet, Ministre des Travaux publics et des Transports, prenant la parole à Apach (Moselle), le 20 septembre 1965, indiquait : « Ce serait une contre-vérité d'en inférer que nous repoussons l'affaire aux calendes grecques, ou d'avancer que nous mettons en doute la nécessité de réaliser cet axe fluvial dans son intégralité. »

\*

\* \*

De multiples considérations imposent cependant la réalisation rapide de l'axe fluvial Mer du Nord—Méditerranée.

On peut tout d'abord constater qu'un grand axe de communication groupant tous les modes de transport, qui seraient non plus concurrents mais complémentaires, constituerait une série de zones privilégiées pour les implantations industrielles.

L'Allemagne réunit tous ses fleuves par un réseau de voies navigables à grand gabarit. L'intérêt de la liaison fluviale Rhin—Main—Danube n'est plus contesté : Nuremberg sera atteint avant 1970. Les ports allemands de la Mer du Nord (Hambourg, Brême,

Emden) seront reliés au système fluvial de la Ruhr par le canal Nord-Sud, la Weser et l'Ems aménagées à grand gabarit, ainsi que par le canal du Centre.

En Belgique se constituent deux grands axes qui détournent vers les Pays-Bas et l'Allemagne les courants commerciaux de ce pays, traditionnellement orientés vers la France. Le canal Escaut-Rhin et le projet de canal Meuse-Rhin raccorderont l'économie belge aux bouches du Rhin et de l'Escaut d'une part, à la Ruhr d'autre part.

Les Pays-Bas ont décidé d'accroître les dimensions du canal d'Amsterdam au Rhin, pourtant inauguré en 1952 ; ils approfondissent le Lek.

L'Italie entreprend l'aménagement d'une liaison à grand gabarit Milan—Crémone—Pô.

Les prévisions de trafic sur les voies d'eau sont, en effet, toujours dépassées par la réalité (cf. canal Albert, canalisation du Main, du Neckar, canal du Centre en Allemagne). Rotterdam est devenue, avec son avant-port (Europort), le premier port mondial relié par voie d'eau avec toutes les régions industrielles de l'Europe. Aussi les grandes installations sidérurgiques, mécaniques ou chimiques nouvelles (Imperial Chemical Industries, Dupont de Nemours, Badische Anilin, General Motors, Ford) s'installent-elles sur les voies fluviales qui y conduisent.

Ce développement des voies fluviales n'est d'ailleurs pas limité à l'Europe. Les Etats-Unis font circuler les convois poussés de 10.000 tonnes sur leur réseau fluvial, et l'U. R. S. S., malgré des conditions climatiques défavorables, réunit tous ses grands fleuves.

\*  
\* \*

### III. — La politique routière.

L'effort spectaculaire en faveur des autoroutes que nous avons signalé ci-dessus ne doit pas faire oublier la nécessité de faire face, pour l'ensemble du réseau routier national, aux retards accumulés et aux besoins accrus en matière de circulation routière.

Les questions relatives à la *circulation routière* revêtent dans les États modernes une importance capitale, c'est le cas tout spécialement en France où cette circulation est à l'heure actuelle très dense et croît d'une manière rapide et régulière comme permet de le constater le tableau ci-après qui donne l'indice de la circulation sur les routes nationales, sauf Paris, indice annuel (année se terminant à la fin du mois indiqué) base 1,00 en 1960.

ANNEE	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOUT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
1961 .....	1,01	1,02	1,03	1,04	1,05	1,05	1,07	1,08	1,09	1,10	1,11	1,12
1962 .....	1,13	1,13	1,13	1,14	1,15	1,17	1,18	1,20	1,21	1,22	1,23	1,24
1963 .....	1,24	1,24	1,25	1,26	1,27	1,28	1,30	1,30	1,31	1,32	1,34	1,34
1964 .....	1,36	1,38	1,40	1,40	1,43	1,43	1,45	1,48	1,49	1,49	1,50	1,51
1965 .....	1,52	1,53	1,53	1,55	1,55	1,57						

Ainsi, en quatre années, la circulation routière se trouve avoir augmenté de 50 %.

Cet accroissement de la circulation se traduit hélas par une augmentation du nombre des accidents dans une proportion voisine comme l'indique le tableau ci-dessous qui donne le pourcentage de variation pour le premier semestre des années 1962 à 1965 d'une part du nombre des accidents, d'autre part de l'intensité de la circulation routière (routes nationales).

I. — Accidents.

	ACCIDENTS			TUES			BLESSES		
	1963/1962.	1964/1963.	1965/1964.	1963/1962.	1964/1963.	1965/1964.	1963/1962.	1964/1963.	1965/1964.
	P. 100.			P. 100.			P. 100.		
1 <sup>er</sup> trimestre.....	— 7,6	+ 22	+ 13,1	— 11,7	+ 17,7	+ 15,1	— 6,3	+ 23,5	+ 12,9
2 <sup>e</sup> trimestre.....	+ 5,2	+ 12,5	+ 5,8	+ 1	+ 12,4	+ 8,3	+ 5,4	+ 13,6	+ 7,1
Cumul 1 <sup>er</sup> semestre	— 0,3	+ 16,3	+ 8,9	— 4,7	+ 14,6	+ 11,2	+ 0,5	+ 17,5	+ 9,3

II. — Intensité de la circulation.

	CIRCULATION R N		
	1963/1962.	1964/1963.	1965/1964.
	P. 100.		
1 <sup>er</sup> trimestre.....	+ 3,6	+ 23,1	+ 5,4
2 <sup>e</sup> trimestre.....	+ 10,4	+ 8,6	+ 11,5
Cumul 1 <sup>er</sup> semestre.....	+ 7,5	+ 14,3	+ 8,9

En valeur absolue le nombre d'accidents de la circulation, des tués et des blessés pendant le premier semestre de 1965 s'établit à (chiffres provisoires) :

	ACCIDENTS	TUES	BLESSES
1 <sup>er</sup> trimestre.....	42.311	2.299	55.379
2 <sup>e</sup> trimestre.....	54.566	2.870	74.688
Cumul 1 <sup>er</sup> semestre.....	96.877	5.169	130.067

Ces statistiques sont suffisamment éloquentes par elles-mêmes et démontrent d'une manière indiscutable, dans la sécheresse de leurs chiffres, l'impérieuse nécessité de moderniser le plus rapide-

ment possible notre réseau routier et de le mettre en état de faire face sans défaillance non seulement à la circulation qu'il a à supporter à l'heure actuelle mais à celle, considérablement accrue, que notre pays va connaître dans un très proche avenir.

1° *Les perspectives de la circulation routière en France.*

Le 1<sup>er</sup> janvier 1965, le parc français de véhicules automobiles a dépassé 10 millions de véhicules, dont 8,3 millions de voitures particulières, et tous les experts sont d'accord pour estimer que ce parc atteindra 25 millions de véhicules en 1985.

Cette expansion de la circulation impose un effort massif d'adaptation de notre infrastructure routière. Cet effort doit permettre la satisfaction :

- des besoins de conservation et de restauration du réseau ;
- des besoins de capacité et de sécurité créés par l'accroissement de la circulation ;
- des besoins imputables à l'aménagement du territoire.

Dans cette perspective, les crédits nécessaires à l'entretien normal du réseau national doivent être portés à un montant *minimum de 600 millions de francs* par an. D'autre part, indépendamment de l'effort de construction des autoroutes, il convient d'adapter notre réseau de routes nationales, dont les seuils de trafic, lorsqu'ils sont dépassés, sont aussi ceux au-delà desquels les routes deviennent dangereuses.

On estime que les seuils de saturation sont atteints :

- pour les routes à 2 voies, à partir de 4.800 véhicules-jour ;
- pour les routes à 3 voies, à partir de 7.800 véhicules-jour ;
- pour les routes à 4 voies, à partir de 12.000 véhicules-jour.

Déjà en 1960, 58,6 % de nos routes étaient considérées comme dangereuses, et 68 % du réseau national français n'a qu'une largeur inférieure à 7 mètres.

Le premier objectif à atteindre serait de porter à 3 ou 4 voies 28.800 kilomètres de routes nationales, ou de les aménager en autoroutes d'ici 1985.

On pourrait même améliorer sensiblement le réseau :

— si l'on évitait le stade de la route à 3 voies pour passer directement à la route à 4 voies ;

— si l'on créait des voies supplémentaires en côte pour le trafic lent ;

— si l'on établissait une séparation du trafic dans les hauts de côtes.

## 2° *Le V<sup>e</sup> Plan et la modernisation du réseau routier.*

### *Les travaux du Plan.*

Avant le début des travaux des Commissions du Plan, un groupe d'experts gouvernementaux, présidé par un Inspecteur général des Finances, a étudié le développement du parc automobile au cours des vingt prochaines années.

En prévision d'un parc automobile passé de 10 à 25 millions de véhicules et d'une circulation au moins quadruplée par rapport à 1960, les experts ont évalué les besoins d'infrastructure des divers réseaux à la fin de chaque période du plan quinquennal.

Le total des investissements nécessaires d'ici 1985 atteint 100 milliards de francs pour la voirie urbaine, 45 milliards pour le réseau national de rase campagne et 25 milliards pour les réseaux de rase campagne des départements et communes.

Les besoins du V<sup>e</sup> Plan (1966-1970), détaillés dans le tableau ci-après, s'élèvent à 33 milliards de francs, dont 22 à la charge de l'Etat. Ils ont été approuvés par la Commission « Routes » du Plan.

L'effort demandé par les experts du V<sup>e</sup> Plan est raisonnable.

Cet effort correspond aux investissements suivants :

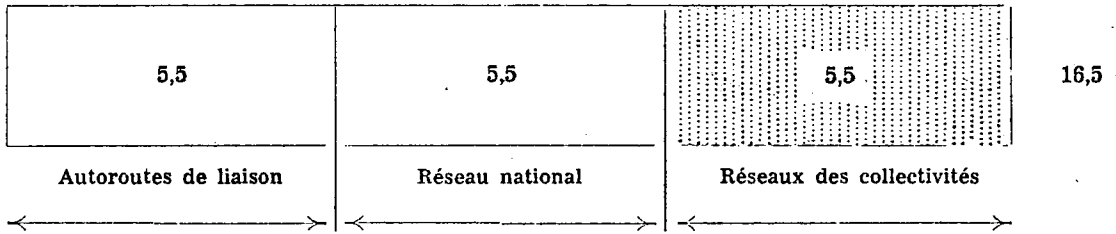
— 22 milliards de francs à la charge de l'Etat ;

— 11,3 milliards de francs à la charge des collectivités,

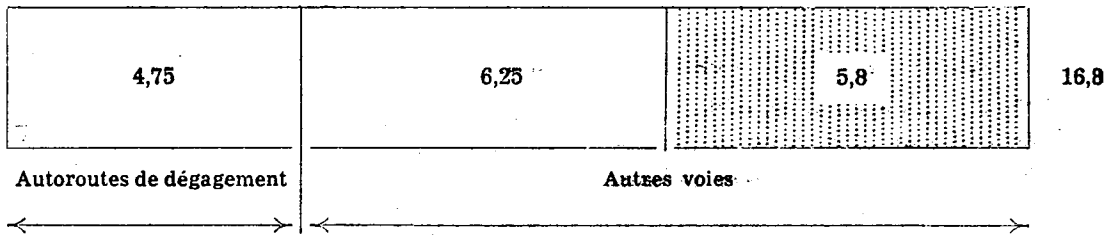
se répartissant dans les conditions suivantes :


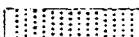
**Voirie de rase campagne.**

(En milliards.)



**Voirie urbaine.**



-  Investissements à la charge de l'Etat.
-  Investissements à la charge des collectivités locales.

Ces 33,3 milliards de francs pour cinq ans représentent un investissement annuel moyen de 6,6 milliards, dont 4,4 milliards à la charge de l'Etat.

Ce chiffre est raisonnable : en Allemagne de l'Ouest par exemple, les besoins ont été évalués pour la période 1966-1975 à 9,2 milliards d'investissements annuels.

Si l'on s'en tient aux dépenses routières des seuls Gouvernements, l'effort consenti dans d'autres pays de grande motorisation, en 1965, est déjà très supérieur à ce qu'il est en France :

- 4,4 milliards de francs en Allemagne de l'Ouest ;
- 2,8 milliards de francs en Grande-Bretagne ;
- 2,4 milliards de francs en Italie ;
- 1,9 milliard de francs en France.



Face aux évaluations raisonnables et minimales des experts gouvernementaux, le Gouvernement a défini pour l'ensemble des sources de financement des voiries urbaine et de rase campagne une enveloppe de 24 à 26,7 milliards de francs, soit 72 à 78 % de la demande des experts.

Ce montant est d'autant plus insuffisant qu'il s'agit d'autorisations de programme laissant une incertitude inquiétante sur la date d'achèvement des travaux. C'est ainsi que la longueur des routes saturées sur les grands axes passerait de 5.000 kilomètres en 1965 à 8.000 en 1970.

\*  
\* \*

Le présent budget a fait l'objet au sein de votre Commission des Finances d'un important débat auquel prirent part notamment MM. Courrière, Driant, Raybaud et Roubert. Les commissaires se sont surtout préoccupés de la question de l'amélioration des accès aux grandes villes qui, bien que n'ayant pas le caractère de métropole régionale, ont, néanmoins, dans ce domaine, de grands besoins.

Le Ministère des Travaux publics a, sur ce point, fourni la réponse suivante : « Le V<sup>e</sup> Plan ne limite nullement aux métropoles régionales les grands travaux d'accès routiers ; le critère est simplement celui de l'utilité et de l'urgence de ces travaux, quelle que soit l'importance de la ville ».

Par ailleurs, la Commission s'est également penchée sur les problèmes soulevés par l'affectation des crédits prévus, en 1966, pour l'entretien des routes.

En cette matière, la réponse du Département des Travaux publics a été : « que le supplément de crédits de 100 millions de francs par rapport à 1965 serait intégralement affecté à des renforcements de chaussées.

« Jusqu'alors les crédits d'entretien étaient, chaque année, consacrés, pour une partie non négligeable, à des dépenses de réparations.

« En procédant à des réparations de chaussées préventives trois à quatre fois moins coûteuses que les reconstructions, on peut espérer renverser la tendance.

« Il va de soi que dans cette optique, priorité devra être donnée pour les renforcements aux itinéraires supportant une circulation intense et lourde. Les crédits en question seront accordés par l'Administration centrale pour des opérations bien déterminées, ce qui exclut tout risque de « saupoudrage ».

« L'intention du Ministre est bien, en effet, de concentrer les crédits sur les parties les plus chargées du réseau. »

Enfin, votre Commission a estimé qu'il conviendrait dans toute la mesure du possible de développer le financement par voie d'emprunts des autoroutes en vue de hâter les réalisations qui sont indispensables, compte tenu du retard pris en ce domaine par notre pays par rapport aux autres principaux Etats européens.

# ANNEXES

---

APERÇU SUR LES TRAVAUX EXECUTES PAR L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE  
NATIONAL PENDANT L'ANNEE 1965 ET SUR LES PREVISIONS D'ACTIVITE  
EN 1966.

I. — Travaux exécutés en 1965.

A. — FRANCE MÉTROPOLITAINE

Les travaux inscrits au programme fixé par le Comité central des travaux géographiques en décembre 1964 sont ou terminés ou en voie d'achèvement.

Ce sont :

- a) *Géodésie* : triangulation jusqu'au 4<sup>e</sup> ordre inclus de 9.400 km<sup>2</sup>, soit 21 feuilles de la carte au 1/50.000 (17 feuilles en valeur) ;
- b) *Nivellement de précision* : le kilométrage effectué sera de 4.000 km dont 2.200 concernant le réseau de premier ordre ;
- c) *Préparation photogrammétrique* : 5.800 km<sup>2</sup>, soit 10,5 feuilles au 1/50.000 ;
- d) *Restitution* : 10.450 km<sup>2</sup>, soit 19 feuilles au 1/50.000 ;
- e) *Complètement* : 11.080 km<sup>2</sup>, soit 20 feuilles au 1/50.000 ;
- f) *Couverture photographique* : environ 48.000 km<sup>2</sup> seront couverts à l'échelle de 1/25.000, soit un peu plus de 87 feuilles au 1/50.000 et environ 56.000 km<sup>2</sup> à des échelles diverses, certaines de ces couvertures étant réalisées avec des émulsions « infra-rouge » et « couleur » ;
- g) *Edition* : 364 feuilles au 1/25.000 ou au 1/20.000 ;  
43 feuilles au 1/50.000 ;  
42 feuilles au 1/100.000, 1/250.000, 1/500.000 et à des échelles diverses (carte du monde, cartes de navigation, etc.).

Les impressions réalisées seront comme en 1964 de 7.000.000 de cartes.

La production d'épreuves photographiques sera d'environ 460.000 exemplaires, celle des agrandissements d'environ 38.000 exemplaires ; enfin la production des photoplans et des mosaïques couvrira une surface d'environ 35.000 km<sup>2</sup>.

\*  
\* \*

Les travaux cités aux paragraphes a) à f) ont été financés par des attributions budgétaires auxquelles se sont ajoutées des subventions demandées aux grands services directement intéressés par leur exécution et aussi par certaines recettes (vente de cartes et de photographies) affectées à l'équipement du pays.

Les dépenses relatives aux travaux d'impression et de tirage (paragraphe g) sont au contraire entièrement couvertes par le produit des ventes et ne font l'objet d'aucune inscription budgétaire.

\*  
\* \*

Aux productions mentionnées ci-dessus, il faut ajouter d'importantes et nombreuses réalisations soit au bénéfice des grands services publics qui ne peuvent s'accommoder de la progression trop lente de l'équipement cartographique de la France, soit pour le compte d'organismes scientifiques, soit même pour certaines sociétés privées. On peut citer les suivantes :

*Pour les Ponts et Chaussées :*

- implantation d'autoroutes (levés au 1/2.000) 200 km au total ;
- établissement d'une carte de la Basse-Seine ;
- contrôle de stabilité des ponts de Sedan, Remoulin, Choisy-le-Roi, Saint-Avertin, Cumières.

*Pour le Centre national d'Etudes spatiales (C. N. E. S.) :*

- observation de nuages de sodium émis par fusées ;
- étalonnage des stations de poursuites de satellites d'Hammaguir et Prétoria.

*Pour l'Observatoire de Paris :*

- observations astronomiques à la station de Briançon.

*Pour le Commissariat à l'Energie atomique :*

- travaux topométriques et étude de la mesure des déplacements de bétons intérieurs du bâtiment pile EL. 4 à la Centrale Nucléaire des Monts d'Arrée ;
- contrôle de déplacement des structures du bâtiment pile CEL. 0.30 à Marcoule ;
- contrôle et nivellement du réacteur Osiris ;
- établissement d'une carte au 1/20.000 de la région de Magnac-Laval, Ambazac, Bourgneuf.

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

- reproduction au 1/10.000 des coupures des feuilles Veyre-Monton et Besse ;
- travaux d'implantation à la Centrale Nucléaire de Saint-Laurent-des-Eaux ;
- auscultation photogrammétrique de 7 barrages dans les Pyrénées et les Alpes.

*Pour la Société générale Marcel Dassault :*

- études de vols d'essai.

*Pour la Compagnie générale de Géophysique (C. G. G.) :*

- études aéromagnétiques en Italie (61.000 km de profils) ;
- prospection magnétique dans la région du Morvan.

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

- nivellement de ponts ;
- contrôles de barrages (Toulouse).

*Pour le Ministère de la Construction :*

- établissement de plans (1/10.000 et 1/20.000) de groupements d'urbanisme.

*Pour la Direction générale des Eaux et Forêts :*

- couvertures photographiques aériennes sur 45 feuilles et fourniture des photographies (10.000 kilomètres carrés environ).

*Pour la Direction générale du Génie rural et de l'Hydraulique agricole :*

- cartes pour l'étude des besoins en eau dans le bassin de la Loire ;
- travaux de nivellement et d'établissement de profils de rivières (Marne, Seine, Ille-et-Vilaine, Loiret, Loir-et-Cher, Rives du Rhône, Nord, Indre-et-Loire) (1.430 kilomètres environ) ;
- fournitures d'agrandissements photographiques ;
- levé au 1/20.000 des marais de Lesparre (230 kilomètres carrés) ;
- levé au 1/20.000 du département des Côtes-du-Nord compris dans les feuilles Etables, Saint-Cast, Saint-Brieuc, Lamballe, Moncontour, Bronne, Loudéac et Saint-Méen-le-Grand ;

— stéréopréparation et restitution au 1/5.000 pour les îlots de Fréjus et Trets-Puylobier (11.000 hectares);

— stéréopréparation et restitution au 1/5.000 Saint-Maximin-Brignoles (5.000 hectares);

— stéréopréparation et restitution + complètement et édition carte au 1/20.000 simplifié région de Tulle.

*Pour la Faculté des Sciences d'Orsay :*

— travaux divers de polygonation, implantation et nivellement au laboratoire de l'accélérateur linéaire à Orsay.

*Pour le Secrétariat à l'Aviation civile :*

— travaux cartographiques divers, atlas, etc.;

— levé au 1/20.000 des zones entourant les aérodromes de Brest, Ajaccio et Calvi.

*Pour le Service du Cadastre :*

— fourniture tirages contact et agrandissements;

— couverture aérienne divers chantiers en France et fourniture contretypes positifs (290.000 hectares).

*Pour le Comité d'organisation des X<sup>e</sup> Jeux olympiques d'hiver :*

— levé au 1/2.000 de Chamrousse.

*Pour la Direction des Ports maritimes et des voies navigables :*

— levé au 1/2.000 de 4.300 hectares autour du Port du Havre;

— levé au 1/2.000 de 450 hectares autour du Port de Saint-Nazaire;

— levé au 1/2.000 de 580 hectares autour de Rouen-Petit-Quévilly.

## B. — HORS DE LA FRANCE MÉTROPOLITAINE

Les travaux exécutés par l'Institut Géographique National, hors de la France métropolitaine, sont financés soit par les départements ministériels français ayant des responsabilités dans les territoires considérés, soit par les Etats étrangers demandant l'intervention de l'I. G. N., soit par des organismes internationaux, soit par des sociétés diverses.

Les programmes concernant d'une part les départements et territoires d'outre-mer, d'autre part l'Afrique noire d'expression française, Madagascar et d'autres pays étrangers, ont compris :

### 1. — Départements et territoires d'outre-mer.

*Prises de vues :* Côte des Somalis.

*Restitution :* Nouvelles-Hébrides et Polynésie.

*Rédaction :* Nouvelle-Calédonie (1/500.000) et Nouvelles-Hébrides (1/100.000).

*Nivellement :* Polynésie (Tahiti).

### 2. — Etats africains et malgache.

*Prises de vues :* Côte-d'Ivoire, Congo, Gabon, Mauritanie, Tchad, Niger, Cameroun, Togo et Sénégal.

*Préparation aéroportée :* Congo, Niger, Mauritanie.

*Équipement astronomique :* Mali (7 feuilles) et Côte-d'Ivoire (station de Laplace).

*Nivellement de précision :* Mali, Madagascar, Cameroun, Niger.

*Géodésie :* Madagascar.

*Stéréopréparation :* Cameroun, Madagascar.

*Aérotriangulation :* Gabon, Madagascar, Congo.

*Restitution :* Madagascar.

*Complètement :* Madagascar.

*Rédaction et édition* à des échelles diverses de : 28 feuilles de Côte-d'Ivoire, 1 feuille du Dahomey, 5 feuilles de Haute-Volta, 10 feuilles du Mali, 17 feuilles du Cameroun, 8 feuilles du Congo, 4 feuilles du Gabon, 27 feuilles du Niger, 5 feuilles de République centrafricaine, 31 feuilles du Tchad, 3 feuilles du Sénégal, 7 feuilles de Mauritanie et 20 feuilles de Madagascar.

*Etablissement de mosaïques et fournitures d'agrandissements photographiques* pour le Sénégal et la Mauritanie.

En outre, ont été effectués :

a) *Pour le compte des Gouvernements locaux* :

- une étude de tracé de pistes au Tchad ;
- levé au 1/5.000 de plusieurs localités au Cameroun et édition de plans ;
- nivellement de cuvettes dans le delta du fleuve Sénégal.

b) *Pour des sociétés d'études et d'aménagements* :

- E. D. F.-I. G. E. C. O. : stéréopréparation, aérocheminement, restitution et dessin pour la retenue du fleuve Mono au Togo ;
- *Centre technique forestier tropical* : prises de vues en Côte-d'Ivoire ;
- A. S. E. C. N. A. : travaux photogrammétriques au Mali.

### 3. — *Etats d'Afrique du Nord.*

Le financement de tous les travaux exécutés au Maroc, en Algérie et en Tunisie est à la charge des gouvernements de ces Etats.

a) *Algérie* :

Dans la ligne de la convention passée entre l'Algérie et la France, décidant que l'I. G. N. reste chargé de l'équipement cartographique de l'Algérie dans la limite des crédits que cet Etat entend y consacrer, les travaux suivants ont été exécutés :

*Prises de vues* : sur 230.000 km<sup>2</sup> dont 198.000 km<sup>2</sup> au Sahara.

*Astronomie* : détermination de 30 points.

*Nivellement de précision* : 500 km.

*Restitution* : 14 feuilles au 1/20.000 et, pour le Sahara, 12 feuilles au 1/200.000.

*Complètement* : 28 feuilles au 1/20.000.

*Edition* : 14 feuilles au 1/20.000 ;

12 feuilles 1/200.000 Sahara ;

3 feuilles au 1/500.000 du Sahara.

En plus a été assurée l'impression de cartes géologiques au 1/50.000, 1/200.000 et 1/500.000.

b) *Maroc* :

Les travaux ont été exécutés en fonction des besoins du gouvernement chérifien et après conclusion de convention entre le Service Topographique Chérifien et l'I. G. N.

*Prise de vues* : sur 13 feuilles au 1/100.000 soit 32.000 kilomètres carrés environ.

*Géodésie de 1<sup>er</sup> ordre* — reconnaissance et équipement de 23 feuilles au 1/100.000.

*Préparation* : 9 feuilles au 1/50.000.

8 feuilles au 1/100.000.

*Complètement* : 3,5 feuilles au 1/50.000.

*Revision* : 2 feuilles au 1/50.000.

*Restitution* : 11 feuilles (8 en valeur) au 1/50.000.

*Edition* : 9 feuilles au 1/50.000 et de 5 feuilles au 1/200.000.

— Réalisation de cartes géotechniques au 1/50.000 (Méséta côtière) ;

— réalisation de la carte en relief au 1/200.000 (1.000 exemplaires) ;

— impression de cartes hydrographiques au 1/50.000, 1/100.000, 1/500.000 (environs de Meknès).

c) *Tunisie* :

Les travaux ont été limités à une prise de vues pour le cadastre (80.000 hectares) et à l'instruction de stéréopréparateurs du service du cadastre tunisien.

#### 4. — *Autres Etats étrangers.*

L'estime que les pays étrangers ont de la cartographie française a provoqué de certains d'entre eux des demandes de travaux topographiques et cartographiques.

C'est ainsi que pour le *Liban*, l'I. G. N. a effectué :

- des prises de vues à grande échelle (1/6.000 et 1/11.000) ;
- rédaction de 35 feuilles de la carte au 1/20.000.

#### 5. — *Assistance technique.*

Les annexes d'Outre-Mer (Dakar, Brazzaville, Yaoundé et Tananarive) emploient un personnel autochtone nombreux ; elles participent ainsi activement à la formation des techniciens géographes des anciens pays de l'Union Française. De plus, l'Ecole Nationale des Sciences Géographiques reçoit à Paris chaque année plus de cent stagiaires étrangers.

Les ingénieurs et adjoints techniques en service dans les annexes de l'I. G. N. sont au nombre de 55.

Plus de 70 ingénieurs et adjoints techniques sont détachés dans les organismes de coopération et certains organismes nationaux étrangers.

## II. — **Prévisions pour 1966.**

La situation continue à se présenter de façon satisfaisante pour les territoires d'outre-mer et les pays étrangers ; le volume de travaux à effectuer par l'I. G. N. dans ces territoires et états sera comparable à celui de l'année 1965.

Par contre, la situation est de plus en plus délicate en France métropolitaine du fait de l'amenuisement des crédits budgétaires.

Les vœux émis au début de l'année 1964 par le Comité Central des Travaux Géographiques pour attirer l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité de donner à l'I. G. N. les moyens d'accélérer l'exécution de la carte et la réfection des feuilles les plus anciennes sont restés sans effet. Ils ont été repris au début de l'année 1965 ; il y a lieu d'espérer qu'ils seront pris en considération au moins partiellement et que des crédits budgétaires complémentaires seront mis à la disposition de l'I. G. N. en 1966 pour lui permettre de s'attaquer rapidement à la résolution des problèmes cartographiques intéressant les vastes régions encore dépourvues de toute cartographie sérieuse (Massif Central et Bretagne par exemple).

Les travaux prévus en 1966 en France métropolitaine auront l'importance ci-après :

- triangulation et nivellement de 22,5 feuilles au 1/50.000, soit 12,375 kilomètres carrés ce qui représente 3.575 kilomètres carrés de plus qu'en 1965 ;
- stéréopréparation de 38 feuilles au 1/50.000, soit 20.900 kilomètres carrés ;
- restitution de 34,75 feuilles au 1/50.000, soit 20.000 kilomètres carrés ;
- complètement de 35 feuilles au 1/50.000, soit 19.250 kilomètres carrés ;
- couverture photographique aérienne sur 58 feuilles à l'échelle du 1/40.000 sur 12 feuilles à l'échelle du 1/25.000.

L'augmentation notable des travaux de stéréopréparation, de restitution et de complètement par rapport à ceux exécutés en 1965 est principalement due à la décision d'effectuer des levés au 1/20.000 de type simplifié, conservant à la carte la précision indispensable, mais autorisant l'élimination des détails superflus ; il en résulte un gain de temps important permettant d'élargir le programme de levés sans augmentation sensible des moyens mis en œuvre.



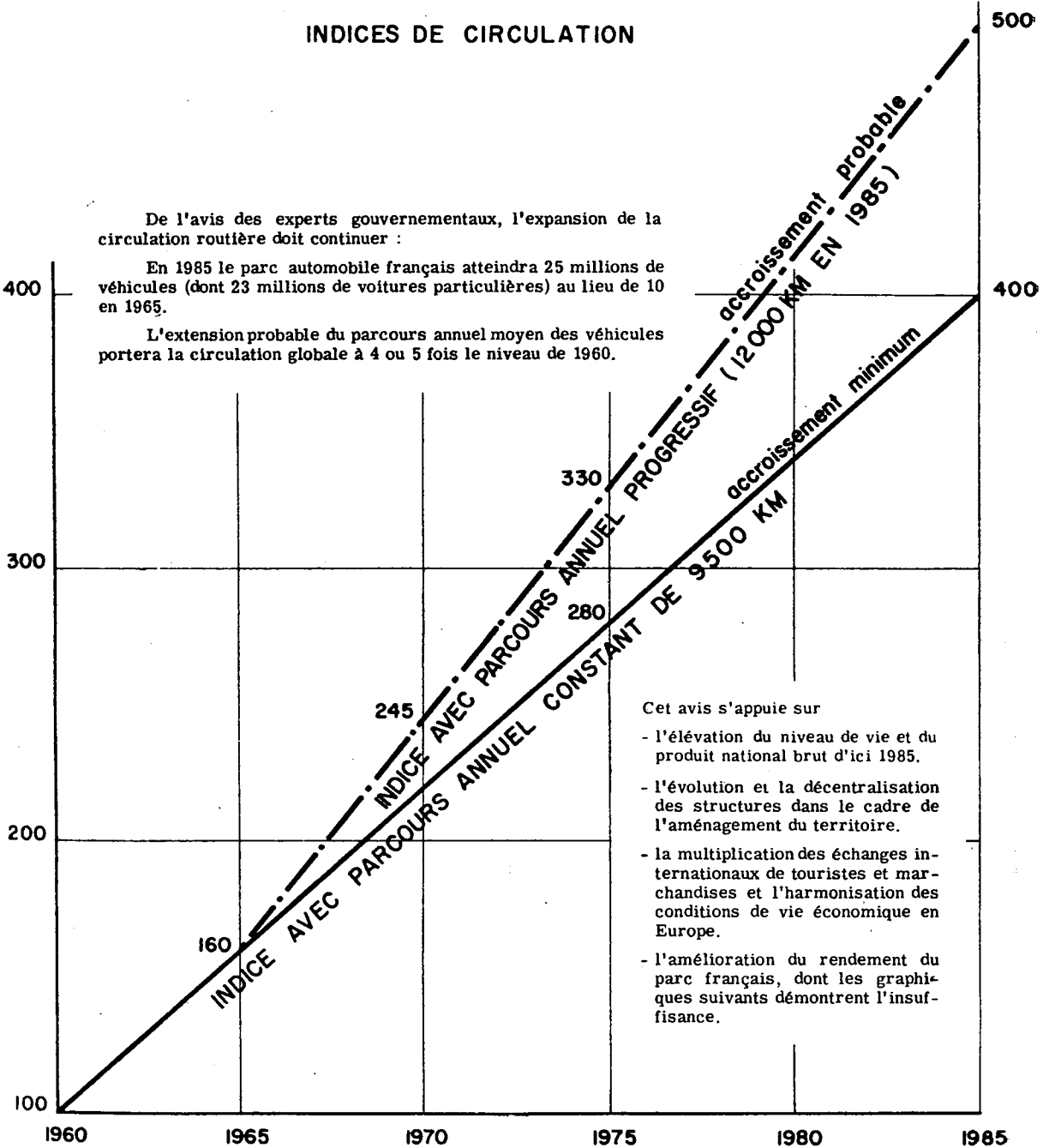
# PERSPECTIVES 1985

## INDICES DE CIRCULATION

De l'avis des experts gouvernementaux, l'expansion de la circulation routière doit continuer :

En 1985 le parc automobile français atteindra 25 millions de véhicules (dont 23 millions de voitures particulières) au lieu de 10 en 1965.

L'extension probable du parcours annuel moyen des véhicules portera la circulation globale à 4 ou 5 fois le niveau de 1960.

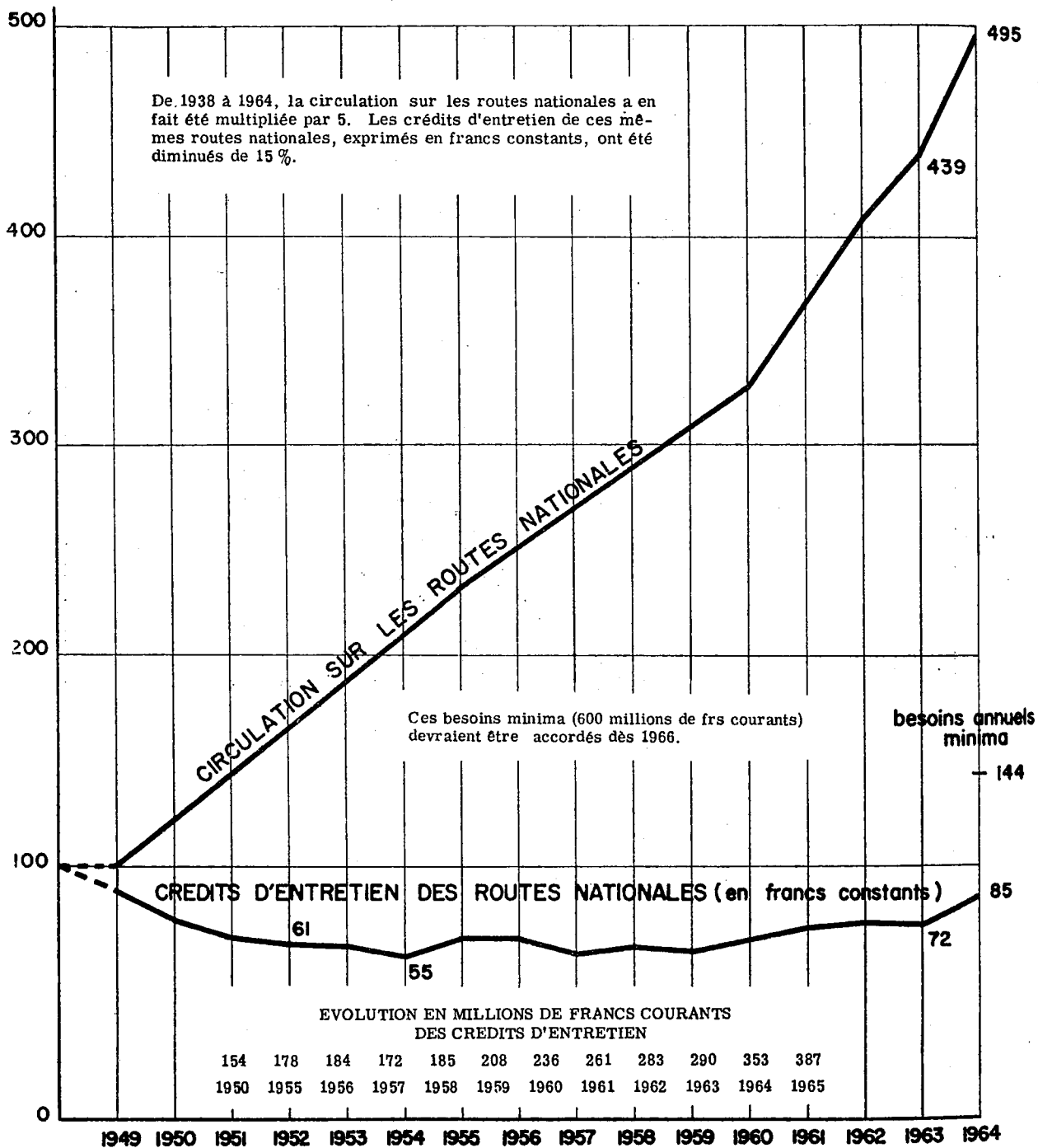


Cet avis s'appuie sur

- l'élévation du niveau de vie et du produit national brut d'ici 1985.
- l'évolution et la décentralisation des structures dans le cadre de l'aménagement du territoire.
- la multiplication des échanges internationaux de touristes et marchandises et l'harmonisation des conditions de vie économique en Europe.
- l'amélioration du rendement du parc français, dont les graphiques suivants démontrent l'insuffisance.

# CIRCULATION ET CREDITS D'ENTRETIEN DES ROUTES NATIONALES

Indices  
( base 100 en 1938 )

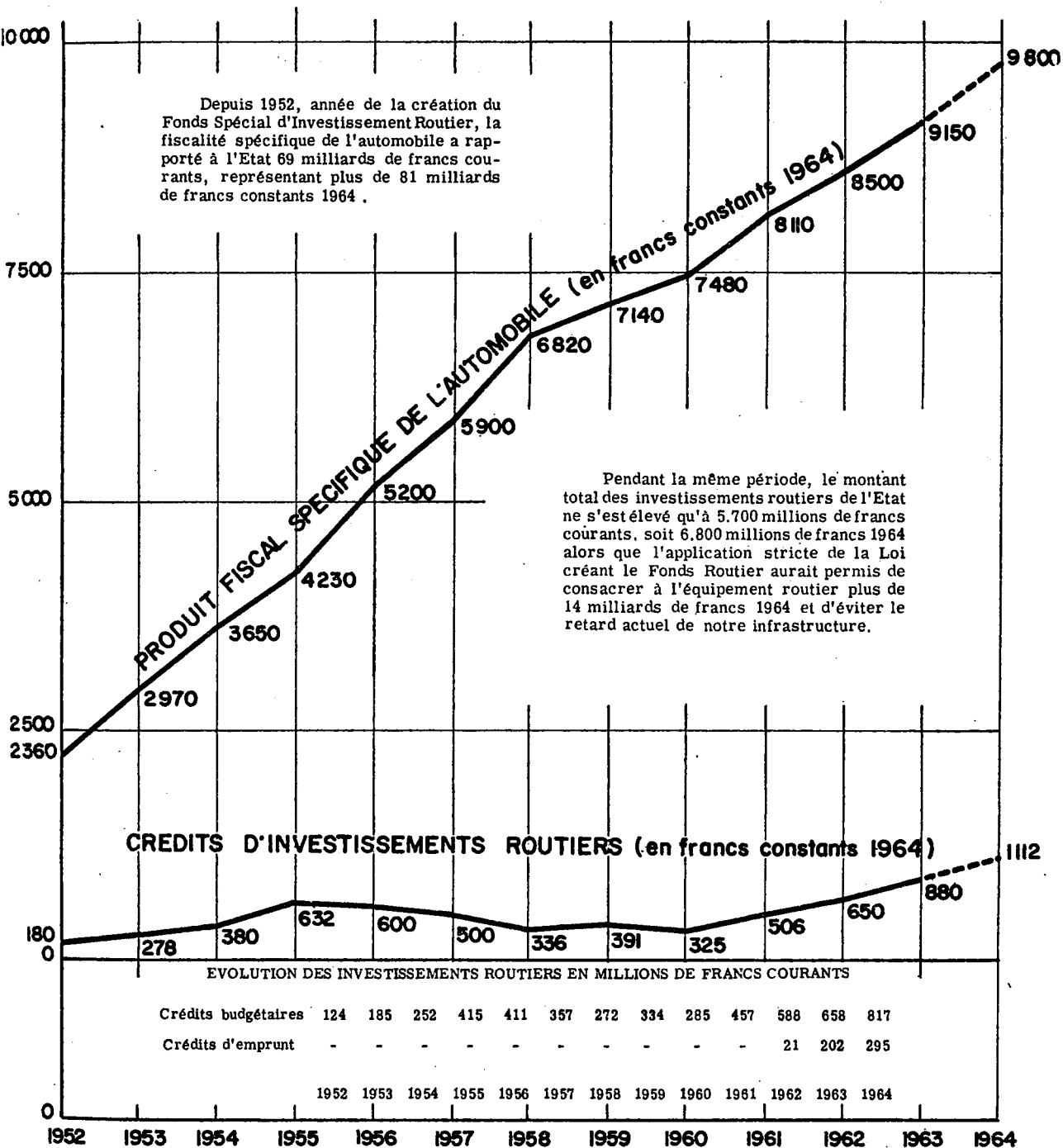


# FISCALITE ET CREDITS D'INVESTISSEMENTS ROUTIERS

( EN MILLIONS DE FRANCS )

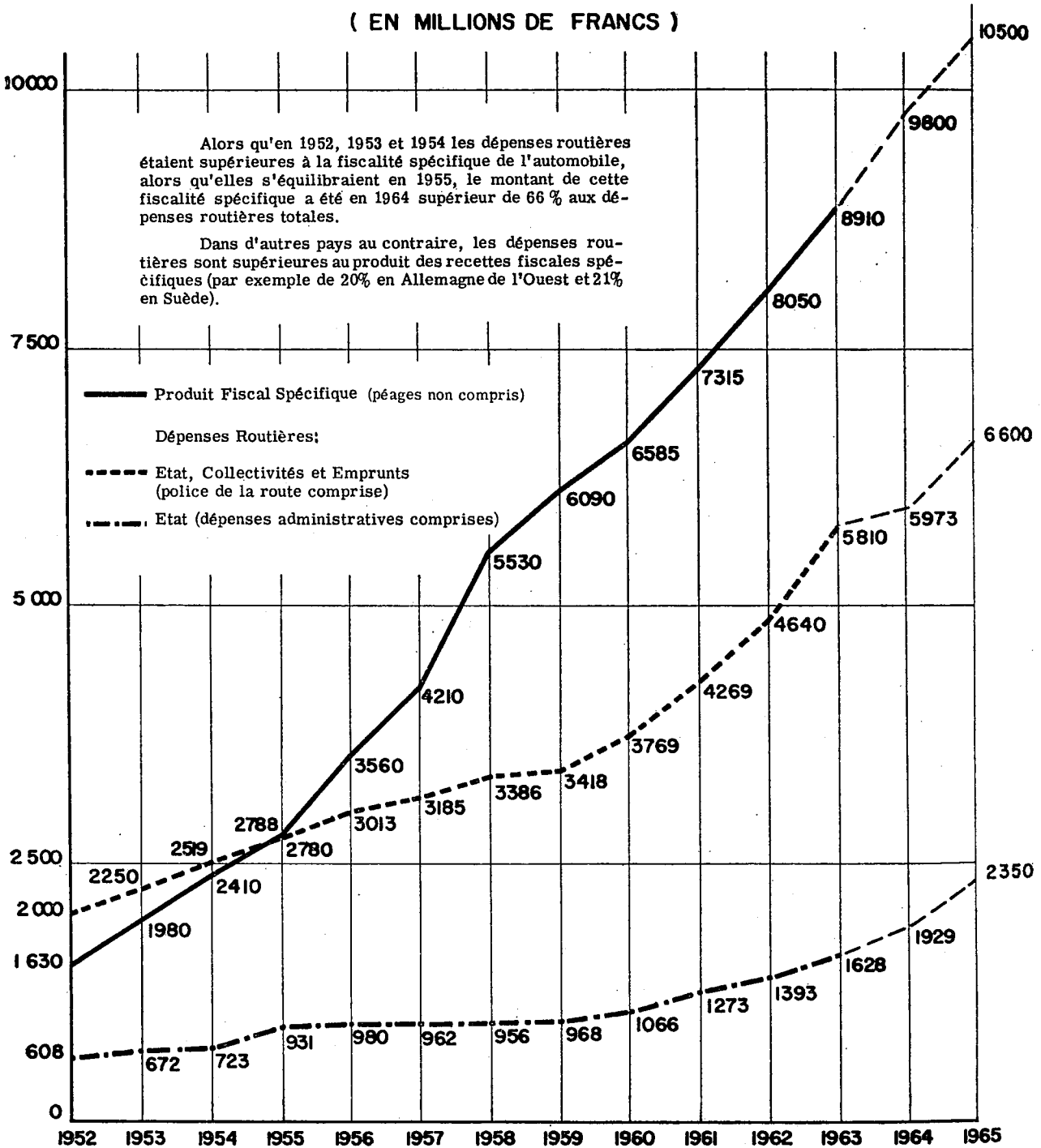
Depuis 1952, année de la création du Fonds Spécial d'Investissement Routier, la fiscalité spécifique de l'automobile a rapporté à l'Etat 69 milliards de francs courants, représentant plus de 81 milliards de francs constants 1964.

Pendant la même période, le montant total des investissements routiers de l'Etat ne s'est élevé qu'à 5.700 millions de francs courants, soit 6.800 millions de francs 1964 alors que l'application stricte de la Loi créant le Fonds Routier aurait permis de consacrer à l'équipement routier plus de 14 milliards de francs 1964 et d'éviter le retard actuel de notre infrastructure.

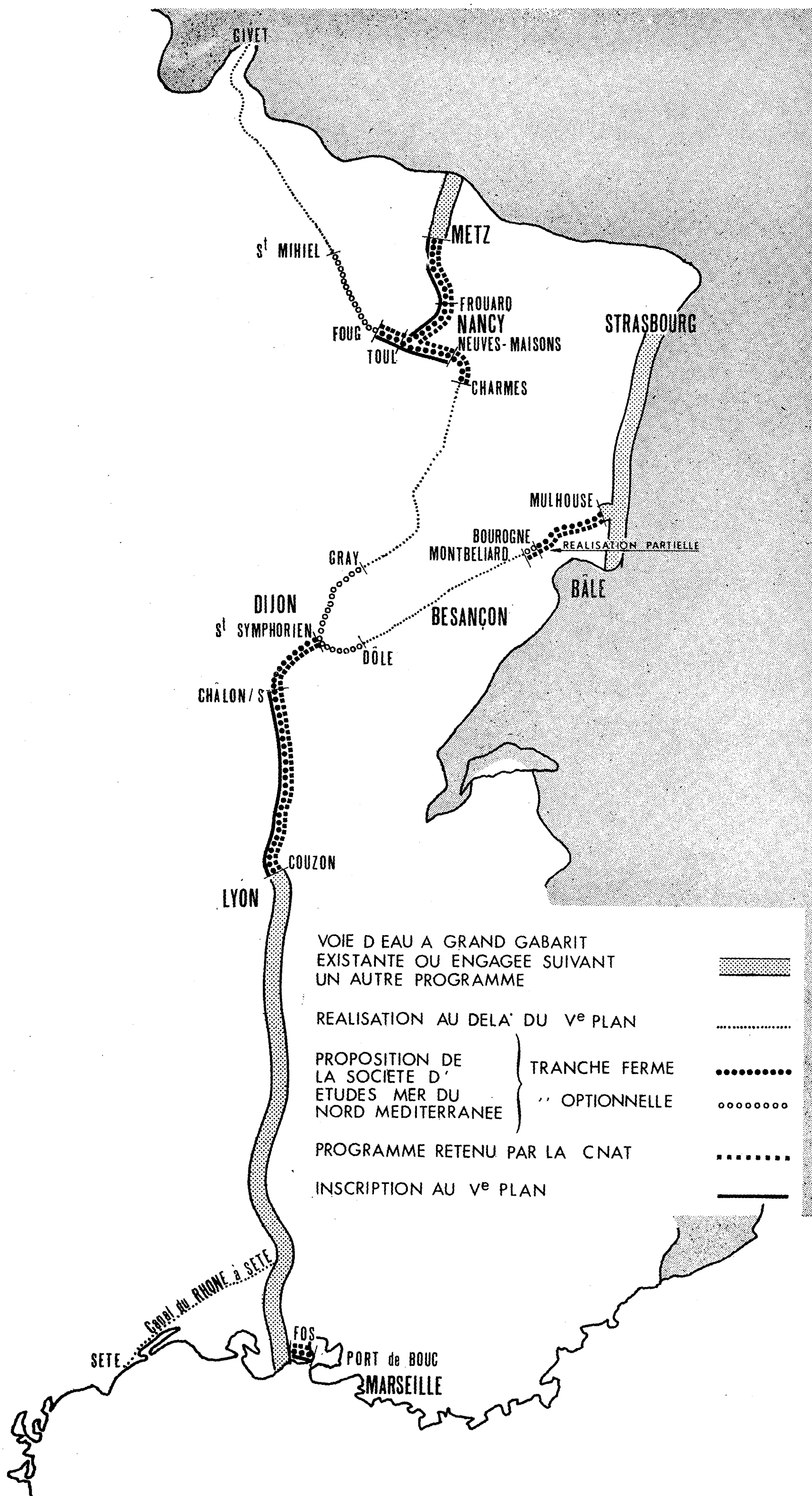


# EVOLUTION COMPAREE DE LA FISCALITE SPECIFIQUE ET DES DEPENSES ROUTIERES

( EN MILLIONS DE FRANCS )



# L'AXE MER DU NORD - MÉDITERRANÉE DANS LE V<sup>e</sup> PLAN



# L'AXE MER DU NORD-MÉDITERRANÉE ET LES GRANDES LIAISONS EUROPÉENNES

