

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 25 novembre 1969.

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 1970, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME IV

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 13

Equiperment et Logement.

EQUIPEMENT

Rapporteur spécial : M. Charles SURAN.

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Yvon Coudé du Foresto, Georges Portmann, André Dulin, vice-présidents ; Jacques Descours Desacres, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Paul Driant, Yves Durand, Marcel Fortier, Lucien Gautier, Henri Henneguella, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Jean-Marie Louvel, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 822 et annexes, 835 (tomes I à III et annexe 17), 836 (tome XI), 837 (tome VIII) et in-8° 150.

Sénat : 55 (1969-1970).

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

SOMMAIRE

	Pages.
<i>Introduction</i>	3
I. — Les Services généraux du Ministère.....	5
A. — Les dépenses ordinaires	5
B. — Les dépenses en capital	7
II. — Les voies navigables	10
III. — Les ports maritimes	13
IV. — La signalisation maritime	18
V. — La défense contre les eaux	20
VI. — L'Institut géographique national	24
VII. — Les routes	27
<i>Conclusions</i>	37
Annexe	41
Dispositions spéciales	45

Mesdames, Messieurs,

A la suite des changements profonds intervenus en 1966 et 1967 dans la structure des administrations de la construction et des travaux publics, qui ont abouti à la création d'un Ministère unique de l'Équipement, la présentation budgétaire traditionnelle a été modifiée dans la loi de finances pour 1968 avec le dépôt d'un fascicule unique pour l'ensemble du nouveau Ministère.

La situation étant restée la même, votre Commission des Finances a décidé, comme pour les années précédentes, de partager l'examen du budget de l'Équipement entre deux rapporteurs. Notre collègue M. Bousch vous présentera, pour sa part, les crédits de ce budget relatifs au logement proprement dit, le présent rapport étant consacré aux dotations concernant l'infrastructure des voies de communication, ainsi qu'à celles relatives aux services généraux, pour lesquelles il n'est pas possible d'effectuer une ventilation précise entre la part revenant au logement et celle revenant à l'équipement des infrastructures.

Ce rapport traitera donc, en premier lieu, des crédits intéressant les services généraux du Ministère, puis examinera les différentes questions relatives aux services autres que le logement, dont le Ministère de l'Équipement a la charge, à savoir : les voies navigables, les ports maritimes, la signalisation maritime, la défense contre les eaux, l'Institut géographique national et enfin les routes.

*
* *

Indiquons que les dotations prévues pour l'ensemble du Ministère de l'Équipement au titre du budget de 1970 s'élèvent :

- en ce qui concerne les dépenses ordinaires, à 2.096 millions de francs contre 1.942 millions pour 1969 ;
- pour les dépenses en capital, à 4.713 millions de francs en autorisations de programme et 3.769 millions en crédits de paiement contre respectivement 5.178 millions et 4.151 millions en 1969.

Par ailleurs, pour l'ensemble du Ministère, le montant des autorisations de programme bloquées au titre du Fonds d'action conjoncturelle s'élève à 1.068 millions de francs, et représente, par conséquent, environ 22 % des autorisations de programme prévues pour 1970. Aucun renseignement n'a pu être obtenu quant aux déblocages qui seraient susceptibles d'être opérés en cours d'année.

I. — LES SERVICES GENERAUX DU MINISTERE

A. — Les dépenses ordinaires.

Signalons que les diverses augmentations de crédits prévues dans le cadre des services votés traduisent, pour l'essentiel, l'incidence en année pleine de mesures soit générales, soit catégorielles — ces dernières sont particulièrement nombreuses pour le Ministère de l'Equipement — intéressant les fonctionnaires, ainsi que le relèvement des différentes prestations sociales.

En ce qui concerne les mesures nouvelles, nous étudierons successivement celles concernant l'Administration centrale et celles relatives aux services extérieurs.

1° *L'Administration centrale.*

Les principales mesures prévues portent sur :

— la création d'un second Secrétariat d'Etat au sein du Ministère ;

— le développement des actions du Ministère dans le domaine de l'information et de la statistique. A cet effet, sont prévues quelques transformations d'emplois ainsi que le recrutement de douze agents spécialistes de l'informatique qui seraient affectés au Centre de calcul commun à l'Institut de recherches des transports et au Laboratoire central des Ponts et Chaussées. Sont également majorées avec le même objet certaines dotations de matériel, notamment celles relatives aux dépenses de documentation ;

— le transfert au Titre III des crédits jusqu'ici affectés à subventionner le Centre scientifique et technique du bâtiment. En effet, en raison du nouveau statut de cet organisme, celui-ci ne bénéficiera plus de subventions, mais les services qu'il rend à l'Etat lui seront rémunérés dans le cadre de contrats ;

— le développement des actions en faveur de la formation professionnelle des personnels, qui entraîne une majoration des dotations pour tenir compte de l'installation d'un centre de perfectionnement à Montpellier, de l'accroissement du nombre des candidats aux examens et concours, de la nécessité d'organiser des sessions de recyclage et d'études pour les ingénieurs ;

— certaines suppressions à l'Administration centrale d'emplois qui sont transférés aux services extérieurs dans le cadre d'une réorganisation générale des services du Ministère de l'Équipement.

2° *Les services extérieurs.*

Les mesures nouvelles portent, pour l'essentiel, sur les points suivants :

— *réorganisation des services :*

A la suite de la création du Ministère de l'Équipement et du Logement par le regroupement des anciens départements des Travaux publics et de la Construction, il a été décidé de réaménager certains corps. Comme conséquence de ces mesures, il est proposé :

— de créer 21 inspecteurs généraux de l'Équipement gagés par la suppression de 28 postes du corps de l'Inspection générale de la Construction ;

— de mettre en place un corps unique d'ingénieurs des travaux publics de l'État par transformation de 704 emplois d'ingénieurs réviseurs en 644 emplois d'ingénieurs des travaux publics de l'État ;

— de transférer au corps des ingénieurs des Ponts et Chaussées, où seraient créés 150 postes nouveaux, 140 emplois d'ingénieurs de la construction et 15 emplois d'inspecteurs généraux de la construction ;

— d'harmoniser le régime des primes de rendement applicable aux différents corps fusionnés, ce qui entraînera une augmentation de la dotation correspondante (+ 264.410 F).

— *majoration :*

Un crédit supplémentaire est nécessaire pour faire face aux augmentations de salaires des ouvriers permanents des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées (+ 3.716.000 F). D'autre part,

l'accroissement des tâches confiées aux services extérieurs nécessite l'inscription d'un crédit supplémentaire de 1.900.000 F destiné à ajuster aux besoins les crédits afférents :

— aux frais de fonctionnement des directions départementales de l'équipement ;

— aux dépenses d'installation et d'aménagement téléphoniques ;

— aux dépenses de documentation des services ;

— à la location de bureaux.

Est également proposée, pour faire face aux besoins nouveaux, une majoration de 2,2 millions de francs de la dotation pour frais de déplacement.

— *développement de l'enseignement :*

L'amélioration de l'enseignement et la modernisation de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées entraînent une augmentation de la dotation. Il en est de même pour l'Ecole d'application des élèves ingénieurs des Travaux publics de l'Etat.

— *actions dans le domaine de l'informatique :*

Le développement de la formation des personnels dans le domaine de l'informatique nécessite une majoration des dotations (+ 1.781.000 F).

*
* *

B. — Les dépenses en capital.

Trois chapitres des dépenses en capital du budget de l'Equipement et du Logement doivent être rattachés aux Services généraux de ce Ministère. Ce sont :

1° *Les études générales concernant l'infrastructure des transports* (chap. 53-10).

Ce chapitre est doté de 6.020.000 F en autorisations de programme et de 4.820.000 F en crédits de paiement, dont 3.620.000 F au titre des opérations nouvelles.

Ces dotations sont destinées aux opérations ci-après :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Routes et autoroutes. — Etudes générales. — Recherche scientifique et technique.....	800.000	400.000
Voies de navigation intérieure. — Etudes gé- nérales	900.000	345.000
Ports de commerce. — Etudes générales.....	900.000	505.000
Etablissements de signalisation maritime. — Etu- des générales.....	900.000	350.000
Recherche scientifique et technique.....	450.000	200.000
Recherches sous contrats en matière de trans- port (recherche scientifique et technique).....	2.070.000	1.820.000
Totaux généraux.....	6.020.000	3.620.000

2° *L'équipement immobilier des services de l'Equipement
et du Logement (chap. 57-91).*

Sont prévus en autorisations de programme 27.595.000 F et 4,7 millions de francs en crédits de paiement.

Ces dotations sont destinées à faire face aux opérations suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
Acquisitions de terrains et constructions immobilières :	
Immeubles des directions départementales.....	22.365.000
Installation de l'Administration centrale.....	200.000
Installation de l'ordinateur.....	1.100.000
Colonies de vacances et centres aérés.....	1.100.000
Laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées :	
Laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées.....	1.800.000
Recherche scientifique et technique.....	1.030.000
Totaux	27.595.000

3° *Les subventions d'équipement pour travaux divers* (chap. 63-90).

Ce chapitre rassemble un certain nombre de subventions ayant des objets très divers. Deux d'entre elles sont à rattacher aux services généraux du Ministère :

— les subventions de recherche accordées à l'Union interprofessionnelle du bâtiment et des travaux publics (500.000 F en autorisations de programme) ;

— la subvention à l'Union de l'automobile et du cycle (100.000 F en autorisations de programme).

Les autres articles de ce chapitre seront étudiés dans la suite du présent rapport, à l'occasion de l'examen séparé des différents services spécialisés du Ministère de l'Équipement.

II. — LES VOIES NAVIGABLES

1° Le trafic.

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

ANNEE	EN MILLIONS de tonnes.	EN MILLIONS de tonnes-kilomètre.
1967	97,6	12.960
1968	101,7	13.250
1969 (a)	108,0	14.500
1970 (a)	113,0	15.200

(a) Prévisions.

Ainsi de 1968 à 1969 le nombre de tonnes-kilomètre sera en accroissement de 9,5 % et une nouvelle augmentation de 5 % est à attendre en 1970.

2° L'exploitation réglementée des voies navigables.

Rappelons que les dotations relatives à l'exploitation réglementée des voies navigables se trouvent réparties entre le budget des Transports terrestres et celui de l'Équipement. En ce qui concerne ce dernier budget (chapitre 45-31) les crédits sont destinés à assurer le financement de :

— 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 ;

— la reconversion de la traction sur diverses voies, activité dont la disparition progressive s'effectue selon un calendrier préétabli, mais qui dans cette phase de régression doit être subventionnée.

Pour 1969 et 1970, la décomposition des crédits du chapitre est la suivante :

	1969	1970
	(En francs.)	
1. Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée	12.675.000	13.305.000
Produit des visas d'affrètement et des taxes d'exploitation	— 4.180.000	— 4.180.000
Part des frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée non couverts par les taxes.....	8.495.000	9.125.000
2. Exploitation de la traction sur diverses voies...	5.700.000	5.700.000
Total des crédits du chapitre.....	14.195.000	14.825.000

3° Les dépenses d'entretien.

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien s'élèvent à 79,6 millions de francs, en augmentation de 1,5 million sur l'année précédente, soit 2 %.

Compte tenu de la hausse des prix, les crédits ouverts en 1970 ne permettront d'effectuer qu'un volume de travaux moindre qu'en 1969, volume que votre Commission des Finances avait déjà jugé insuffisant étant donné l'état de vétusté dans lequel se trouve notre réseau navigable. La situation ne pourra donc que s'aggraver l'année prochaine, alors que le trafic connaît un accroissement certain.

Si une telle politique devait être poursuivie, il n'est pas douteux que, par défaut d'entretien, on connaîtrait des arrêts prolongés de navigation qui seraient très préjudiciables non seulement bien entendu à la batellerie, mais également à un important secteur de notre économie. Alors que chez nos voisins, Allemagne, Belgique, Pays-Bas, l'industrie, et notamment l'industrie lourde, dispose d'un réseau de voies navigables dense et en parfait état, nous n'avons en regard à offrir à nos industriels qu'un réseau insuffisant et trop souvent en mauvais état.

4° L'équipement.

Les autorisations de programme concernant l'équipement des voies navigables s'élèvent pour 1970 à 213,9 millions de francs, en diminution de 41 millions sur celles de 1969.

Quant aux crédits de paiement, ils se montent à 180 millions de francs, en réduction de 59,8 millions sur ceux du précédent budget.

Cette forte réduction des dotations d'équipement va retentir singulièrement sur la modernisation et le développement de notre réseau de voies navigables, déjà très insuffisant comme nous venons de le voir.

Votre Commission des Finances ne peut donc que regretter vivement les compressions qui ont été ainsi opérées sur des dépenses cependant essentielles pour le développement économique de notre pays.

Quoi qu'il en soit, les autorisations de programme prévues doivent permettre d'engager en 1970 les opérations suivantes :

OPERATIONS	DOTATIONS
	(En francs.)
Poursuite de l'aménagement à grand gabarit de la liaison Denain—Valenciennes et de l'antenne Bauvin-Port de Lille.....	49.000.000
Achèvement de la mise au mouillage de 4 mètres en aval de Gennevilliers, reconstruction d'ouvrages en amont de Paris et poursuite de l'aménagement de l'Oise.....	33.000.000
Canalisation de la Moselle, construction des ponts-rails de Liverdun, de l'ensemble barrage-écluse d'Aingeray, terrassements et travaux divers	50.000.000
Etudes et travaux préliminaires pour l'aménagement du canal du Rhône au Rhin.....	15.000.000
Participation aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône et poursuite de l'aménagement de la petite Saône en amont de Chalon-sur-Saône	32.000.000
Opérations diverses de restauration et de modernisation.....	34.920.000
Total	213.920.000

III. — LES PORTS MARITIMES

1° Le trafic.

Le trafic de l'ensemble des ports maritimes français qui avait été stagnant au cours des trois dernières années s'annonce en reprise pour 1969 comme en témoigne le tableau ci-après :

	ANNEE 1968			PREMIER SEMESTRE 1969		
	Hydro-carbures.	Autres marchandises.	Total.	Hydro-carbures.	Autres marchandises.	Total.
	(En tonnes.)					
<i>Entrées et sorties réunies.</i>						
Dunkerque	7.932.673	9.957.153	17.889.826	4.286.117	5.727.873	10.013.990
Le Havre	35.831.252	6.124.479	41.955.731	21.233.986	3.117.823	24.351.809
Rouen	4.486.917	6.928.439	11.415.356	2.263.234	3.671.414	5.934.648
Nantes - Saint-Nazaire ..	9.478.886	1.776.072	11.254.958	4.751.422	1.014.071	5.765.493
Bordeaux	4.648.607	2.667.801	7.316.408	2.656.869	1.612.750	4.269.619
Marseille	48.568.050	7.359.294	55.927.344	27.681.241	4.334.252	32.015.493
Autres ports	7.611.763	16.294.960	23.906.723	4.402.765	7.938.315	12.341.080
Total	118.558.148	51.108.198	169.666.346	67.275.634	27.416.498	94.692.132

2° Les dépenses de fonctionnement.

a) Les ports autonomes.

Pour 1970, la subvention proposée pour les ports autonomes est de 78.383.744 francs, en augmentation de 2 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Cette majoration est justifiée par la nécessité de faire face à l'accroissement des dépenses prises en charge par l'Etat, c'est-à-dire le remboursement des annuités d'emprunts des ports autonomes et l'entretien des ouvrages de base dont le coût, notamment pour les dépenses de personnel, est en hausse sensible.

Les remboursements effectués en 1968 et ceux prévus pour 1969 sont indiqués dans le tableau ci-après :

	1968	1969 (prévisions).
	(En millions de francs.)	
Dunkerque	14,6	12,1
Le Havre	13,2	13
Rouen	17,4	18
Nantes-Saint-Nazaire	8,9	9,5
Bordeaux	13,8	13,8
Marseille	6,9	8
Somme à valoir	»	2
Total	74,8	76,4

b) *Les autres ports.*

Pour les autres ports, les crédits d'entretien demandés s'élèvent à 27.038.520 F, en augmentation de 600.000 F seulement sur ceux de l'année précédente. Cette majoration des crédits, de l'ordre de 2 %, ne permettra donc pas, compte tenu de la hausse des prix, d'assurer l'entretien au même niveau qu'en 1969.

*
* *

A titre d'information, nous indiquons ci-après quelles ont été les dépenses d'entretien faites en 1968 dans lesdits ports principaux français non autonomes ainsi que les prévisions de dépenses pour 1969 concernant les mêmes ports.

P O R T S	DEPENSES d'entretien faites en 1968.	PREVISIONS pour 1969.
	(En francs.)	
Calais	980.000	1.350.000
Beauport-sur-Mer	1.960.000	2.000.000
Caen	2.035.000	2.100.000
Saint-Malo	192.000	230.000
Brest	242.000	250.000
Lorient	110.000	135.000
La Rochelle	1.120.000	1.200.000
Bayonne	1.561.000	1.635.000
La Nouvelle	250.000	250.000
Sète	2.050.000	2.100.000
Total	10.500.000	11.300.000

3° Les dépenses d'équipement.

a) *Les ports de commerce.*

Les autorisations de programme prévues au titre de l'équipement des ports de commerce s'élèvent à 231,6 millions de francs, en diminution de 7 millions de francs par rapport à l'année dernière.

Quant aux crédits de paiement, ils sont de 230,5 millions de francs, contre 234,5 millions au précédent budget.

Comme dans le secteur des voies navigables, nous constatons donc pour les ports maritimes une réduction du volume des travaux d'équipement, ce qui ne peut être que fort regrettable à un moment où nos ports ont à faire face à la concurrence des grands ports étrangers.

Il est prévu d'engager, en 1970, dans les ports autonomes, les grandes opérations suivantes :

Dunkerque :

- construction d'une nouvelle écluse (achèvement) ;
- dragage des accès.

Le Havre :

- construction d'une nouvelle écluse (3^e tranche) ;
- dragage des accès.

Rouen :

- amélioration des accès (5^e tranche).

Bordeaux :

- amélioration des accès (4^e tranche).

Marseille :

- poursuite du creusement de darse dans la zone industrielle de Fos ;
- réalisation d'un programme d'acquisitions immobilières dans la zone industrielle du golfe de Fos.

Dans les autres ports de commerce seront engagés seulement des travaux divers de restaurations et de modernisations limitées.

b) *Les ports de pêche.*

Les dépenses d'équipement des ports de pêche sont imputées sur le chapitre 53-36. Ajoutons que, malgré l'intitulé du chapitre « Equipement des ports de pêche et de plaisance », les seules autorisations de programme qui y figurent concernent la pêche.

Ces autorisations de programme sont de 4.490.000 F, en très forte régression sur celles de 1970 (23 millions), qui avaient été toutefois particulièrement élevées. Les crédits de paiement s'élèvent au total à 12 millions de francs, également en diminution sur l'année 1969 (— 3,7 millions).

Il est prévu de n'engager en 1970 que des opérations limitées dans divers ports.

c) *Les ports de plaisance.*

Un seul chapitre du Ministère de l'Equipement contient des crédits relatifs aux ports de plaisance : le chapitre 63-90.

L'article 4 de ce chapitre comporte une dotation de 3,6 millions de francs en autorisations de programme et de 200.000 F en crédits de paiement (opérations nouvelles) au titre des travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports. Il s'agit de crédits de subventions.

A ces crédits viennent s'ajouter des crédits du F. I. A. T.

*
* * *

Votre commission s'est préoccupée tout spécialement du handicap du point de vue tarifaire des ports français par rapport aux principaux ports des autres pays du Marché commun. A ce sujet, le Ministère de l'Equipement lui a fait parvenir une note que nous reproduisons ci-après.

« Il est extrêmement difficile d'effectuer des comparaisons exhaustives de coûts portuaires entre différents ports car les tarifs publics n'ont pas partout la même structure et ne couvrent pas les mêmes services dans tous les ports, les conditions des contrats privés ne sont pas connues, et enfin certaines installations peuvent être soit publiques, soit privées ; dans le premier cas, il y a perception d'une taxe d'usage alors que dans le second, la charge correspondante peut être soit un élément d'un tarif plus général, soit une charge interne du propriétaire de ladite installation (exemple : appontement pétrolier desservant une raffinerie).

« En outre les conditions peuvent être sensiblement différentes suivant les trafics considérés (marchandises diverses ou vrac).

« Une récente étude effectuée sous l'égide du Centre national du commerce extérieur a porté sur la comparaison entre Dunkerque et Anvers pour le trafic des marchandises diverses.

« Les conclusions dégagées sont particulièrement nettes : en moyenne, qu'il s'agisse des dépenses de remorquage, de pilotage, de manutention ou des droits de port acquittés par les navires, on ne peut pas affirmer que le port de Dunkerque soit plus cher qu'Anvers et il existe des cas où le port français est nettement moins cher que son concurrent étranger. Si, cependant, il est perçu à Dunkerque un droit de port sur la marchandise qui n'existe pas à Anvers, ce droit représente une faible partie (moins de 10 %) du coût total de passage de la marchandise par le port.

« D'une manière générale pour les marchandises diverses, l'essentiel du coût de passage est constitué par les frais de manutention.

« Or, dans les ports étrangers, l'armement accepte de prendre à sa charge la totalité ou une large part de ces dépenses, alors que dans les ports français il les répercute le plus souvent sur la marchandise. Ceci explique que du point de vue des chargeurs ou des réceptionnaires les ports français puissent être considérés comme « chers » alors qu'intrinsèquement, ils ne le sont pas plus que leurs concurrents étrangers. Une des conclusions de l'étude évoquée ci-dessus est d'ailleurs de recommander à l'armement français de consentir, à Dunkerque, les mêmes conditions de fret qu'à Anvers.

« Pour les vracs liquides ou solides, l'importance relative des droits de ports est plus importante. Mais, en ce qui concerne le droit supporté par le navire, les ports français soutiennent la comparaison avec les ports étrangers. Ainsi pour un navire pétrolier de 200.000 tonnes, ce droit revient à 0,52 F/tonne, à Marseille, au Havre, contre 0,56 F/tonne à Rotterdam. Là encore, cependant, un droit de port sur la marchandise est perçu dans les ports français (de l'ordre de 0,30 F/tonne en général) alors qu'il n'existe ni à Anvers ni à Rotterdam. Mais l'analyse détaillée du bilan de toute la chaîne du transport montre que la rémunération du service correspondant à cette partie du droit est imputée dans les ports étrangers sur les recettes foncières qui sont beaucoup plus importantes que dans les ports français, en raison de tarifs de location plus élevés.

« En outre, les charges correspondant à certaines installations publiques (appointements et outillages spécialisés) sont partiellement imputées sur les droits de port en France tandis qu'à l'étranger les installations de même nature étant le plus souvent réalisées par des entreprises privées, les charges correspondantes n'ont pas à obérer le droit de port perçu par l'autorité portuaire. Les tarifs pratiqués à Rotterdam par une très importante société de stockage d'hydrocarbures sont d'ailleurs du même ordre de grandeur, sinon plus chers, que les tarifs que l'on peut essayer de reconstituer en France pour la même prestation de service.

« Les considérations qui précèdent montrent à l'évidence qu'il est impossible de porter en toute honnêteté un jugement global et sûr dans ce domaine. Encore n'a-t-on pas fait entrer en ligne de compte les considérations sur la qualité du service, et en particulier sur la taille du plus grand navire admissible.

« Il convient enfin de souligner que l'importance du trafic des ports d'Anvers et de Rotterdam est un élément très favorable pour un faible niveau des tarifs portuaires. La croissance du trafic dans certains ports français, et en particulier au Havre et à Dunkerque, a déjà permis et permettra dans l'avenir de réduire certains écarts qui peuvent encore être constatés avec les ports étrangers de la Mer du Nord. »

IV. — LA SIGNALISATION MARITIME

Les crédits afférents aux dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime s'élèvent pour 1970 à 16,6 millions de francs, en augmentation de 325.000 F, soit 2 %, sur l'exercice précédent.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, jusqu'ici réparties entre deux chapitres concernant l'un la métropole, l'autre les établissements d'outre-mer, les autorisations de programme sont regroupées en un chapitre unique (le chapitre 53-38) pour un montant de 17.475.000 F.

Les opérations correspondantes sont les suivantes :

	AUTORISATIONS de programme
	(En francs.)
<i>Dépenses à faire en métropole :</i>	
Opérations annuelles de réparation des dégâts causés par la mer et les intempéries	2.000.000
Restauration et renouvellement du matériel :	
a) Sur le littoral	900.000
b) Au service technique des phares et des balises	3.200.000
Restauration et amélioration des moyens de service :	
a) Sur le littoral	750.000
b) Au service technique des phares et balises	750.000
Adaptation à l'évolution du trafic des feux et des phares d'atterrissage et de jalonnement	700.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage flottant	1.000.000
Balisage du Pas-de-Calais (amélioration du balisage de la 2 ^e route du Pas-de-Calais)	200.000
Développement et modernisation des dispositifs d'aides radio-électriques	1.000.000
Amélioration des logements des agents des phares	800.000
Revalorisation des opérations en cours	280.000
Opérations diverses	650.000
<i>Dépenses d'investissement à faire dans les D. O. M., les T. O. M. et dans les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération :</i>	
Opérations annuelles de réparations des dégâts causés par la mer et les intempéries	900.000
Restauration et renouvellement du matériel	300.000

	AUTORISATIONS de programme.
	(En francs.)
Restauration et amélioration des moyens de service	400.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage fixe et flottant ...	300.000
Opérations diverses	100.000
<i>Dépenses d'investissement à faire dans la métropole pour les D. O. M., les T. O. M. et les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération :</i>	
Restauration et renouvellement du matériel au service technique des phares et balises	2.000.000
Restauration et amélioration des moyens de service	300.000
Adaptation à l'évolution du trafic des feux et des phares d'atter- rissage et de jalonnement	400.000
Adaptation à l'évolution du trafic du balisage flottant	400.000
Opérations diverses	145.000
Total	17.475.000

Les crédits de paiement sont de 11.625.000 F, auxquels vient s'ajouter pour la poursuite des opérations en cours concernant l'équipement des établissements d'outre-mer un crédit d'un million de francs inscrit au chapitre 58-30.

V. — LA DEFENSE CONTRE LES EAUX

Deux chapitres du budget de l'Équipement 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 6.290.000 F, en diminution de 1,7 million de francs sur 1969.

Elles concernent diverses opérations :

— poursuite des travaux de consolidation des levées de la Loire ;

— poursuite des travaux d'aménagement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche ;

— travaux d'amélioration de l'écoulement sur les rivières domaniales ;

— amélioration de la prévision des crues par systèmes automatiques dans les bassins torrentiels ;

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

Les crédits de paiement sont de 3 millions de francs, en diminution de 6,6 millions de francs par rapport à 1969.

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

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant total de 28 millions de francs 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 et d'équipement des ports fluviaux : 12,7 millions de francs ;

— subventions pour la construction des barrages « Seine » et « Marne » : 10.780.000 F ;

— travaux de défense contre la mer : 4,5 millions de francs.

*

* *

En ce qui concerne l'équipement des voies navigables, votre commission s'est particulièrement préoccupée de l'état d'avancement de la liaison Rhin—Rhône. A ce sujet, les indications ci-après lui ont été fournies par le Ministère de l'Équipement.

La réalisation de la liaison à grand gabarit mer du Nord - Méditerranée a fait l'objet d'une décision de principe, mais aucun échéancier n'a été fixé pour sa complète réalisation.

Elle doit comprendre :

— un tronç commun formé par le Rhône à l'aval de Lyon et la Saône entre Saint-Symphorien et Lyon ;

— une branche alsacienne entre Saint-Symphorien et Niffer - Mulhouse où elle se raccordera au Rhin et au grand canal d'Alsace ;

— une branche lorraine entre Saint-Symphorien et Neuves-Maisons, où elle se raccordera à la Moselle canalisée.

a) *Le programme des travaux du V^e Plan.*

Ce programme comprend :

Pour le tronç commun :

— sur la Saône, l'aménagement de la section Chalon - Saint-Symphorien et l'aménagement partiel de la section Lyon - Chalon ;

— la poursuite de l'aménagement du Rhône par la Compagnie nationale du Rhône ;

— l'aménagement de la desserte fluviale des annexes du port de Marseille ;

— des travaux confortatifs sur le tunnel du Rove.

Pour la branche alsacienne :

— un aménagement des berges du Rhin à l'aval de Strasbourg ;

— sur le canal du Rhône au Rhin, l'achèvement de la section Niffer-Mulhouse et l'aménagement de la section Mulhouse - Altkirch.

Pour la branche lorraine :

— l'aménagement des sections de la Moselle : Metz - Frouard ; Frouard - Port de Frouard et Frouard - Neuves-Maisons.

b) *L'état d'avancement des opérations à la fin de la période d'exécution du V^e Plan.*

Les prévisions de réalisation des travaux à la fin du V^e Plan sont :

Pour le tronc commun :

— les versements du budget des voies navigables à la C. N. R. pour l'achèvement des travaux de Pierre-Bénite et la poursuite de l'aménagement du Rhône auront été effectués comme prévu. Ils représentent une somme de 127,9 millions de francs, sur 129 millions de francs inscrits au Plan ;

— sur les 12 chutes du Rhône, 6 sont en exploitation et 2 en cours d'aménagement (Vallabrègues et Saint-Vallier). L'aménagement du palier d'Arles pour la navigation doit être engagé en 1969 ;

— sur la Saône, seule une partie des travaux, représentant une dépense de 53,7 millions de francs sur 100 millions de francs inscrits au Plan, aura pu être engagée : achèvement de l'écluse, du barrage et du bief de Couzon, reconstruction de ponts à Lyon, construction du barrage de Charnay et de l'écluse d'Ecuelles ;

— les travaux concernant la desserte fluviale du port de Marseille auront été réalisés, pour une somme de 22,7 millions de francs (les prévisions du Plan étaient de 20 millions de francs). Par contre aucun crédit n'aura été consacré aux travaux confortatifs du tunnel du Rove.

Pour la branche alsacienne :

— une partie de l'aménagement des berges du Rhin aura été engagée pour 1,6 million de francs, sur 3 millions de francs prévus au Plan.

— la section Kembs - Niffer - Mulhouse est achevée. La dépense s'est élevée à 8,3 millions de francs (la dépense prévue au Plan était de 5 millions de francs).

— les premières opérations relatives à la section Mulhouse - Altkirch seulement auront pu être lancées (acquisition de terrains et travaux préparatoires). Elles représentent une dépense de 12,5 millions de francs sur les 85 millions de francs figurant au programme du V^e Plan.

Pour la branche lorraine.

— la section Metz - Frouard et la desserte du port de Frouard seront achevées dans le cadre du V^e Plan. Une somme de 91,2 millions de francs aura été consacrée à ces opérations, sur les 98 millions de francs prévus au Plan.

— une partie seulement des aménagements de la section Frouard - Neuves-Maisons aura pu être engagée (barrages - écluses de Frouard et d'Aingeray, écluse de Toul, ponts-rails de Fontenoy et de Liverdun, terrassement). Le montant des engagements s'élèvera à 88,1 millions de francs, sur les 168 millions de francs inscrits au Plan.

Enfin l'administration n'a pu fournir aucun échéancier concernant la réalisation des travaux de la liaison mer du Nord - Méditerranée après 1970. Le programme des opérations, pour la période 1971-1975, sera défini dans le cadre de la préparation du VI^e Plan, qui vient seulement de commencer. Il est toutefois vraisemblable que les premières opérations engagées auront pour objet d'achever les travaux inscrits au V^e Plan.

VI. — L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

Pendant l'année 1969 l'Institut géographique national, établissement public à caractère administratif depuis le 1^{er} janvier 1967, s'est efforcé de résoudre les problèmes liés à son changement de statut, et en particulier celui posé par l'équilibre de son budget (1).

C'est au titre de cette préoccupation que des mesures nouvelles pour 1970 ont été présentées intéressant le chapitre 36-50 « Subvention à l'I. G. N. » et qui concernent l'ouverture :

— d'une part, des crédits nécessaires à la mise sur pied d'une comptabilité analytique permettant une meilleure détermination des prix de revient et une approche en ce qui concerne la recherche des choix budgétaires ;

— d'autre part, des crédits nécessaires à la création d'une équipe commerciale dynamique et compétente.

Les ressources dont dispose l'I. G. N. pour l'exécution de sa mission et des travaux qui lui sont confiés ont une double origine, à savoir :

— les crédits que lui verse l'Etat (Budget du Ministère de l'Équipement et du Logement — chapitre 36-50 pour les crédits de fonctionnement et chapitres 57-50 et 67-50 pour les dépenses en capital) et aussi les contributions financières de certains Etats étrangers (Madagascar, Cameroun), en application d'accords passés avec la France ;

— le produit des recettes procuré par la vente des cartes, photographies aériennes, points géodésiques et de nivellement, publications diverses et l'exécution de travaux spéciaux de toute nature, notamment travaux aériens et travaux effectués à l'étranger, etc.

Dans leur ensemble et depuis plusieurs années ces ressources ne sont pas suffisantes pour permettre à l'I. G. N. de poursuivre l'équipement cartographique du pays dans des délais satisfaisants. Les crédits de fonctionnement pour 1970 correspondent sensiblement au tiers de ce qui serait nécessaire pour terminer la carte de

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

base en dix ans. L'examen des multiples demandes de travaux présentées chaque année au Comité central des travaux géographiques qui groupe les principales administrations et organismes intéressés, met en évidence le retard accumulé dans l'équipement cartographique national et la lenteur de ses progrès. Les comparaisons que l'on peut faire, à ce sujet, avec les pays voisins d'Europe sont à notre désavantage.

Les crédits prévus s'élèvent à 47.626.345 F au titre de la subvention de fonctionnement, en augmentation de 5.104.037 F par rapport à l'année précédente. Cette majoration de la subvention est uniquement destinée à faire face aux augmentations de rémunérations et de charges sociales auxquelles doit faire face l'Institut.

Compte tenu des recettes et des dépenses prévisibles, le budget de l'Institut pour 1970 s'établit comme suit :

	1970
	(En francs.)
I. — Recettes.	
Subvention de l'Etat.....	47.626.345
Subventions diverses.....	3.091.000
Ventes de cartes (ordinaires et en relief).....	10.302.000
Travaux sur commande (géodésie, nivellement, prises de vues aériennes en France et à l'étranger).....	38.500.000
Ventes de documents photographiques.....	2.100.000
Recettes diverses (ventes de points géodésiques et de repères de nivellement, diverses publications, matériels fabriqués, droits d'inscription des élèves, etc.).....	6.879.000
Total	108.498.345
II. — Dépenses.	
Personnel	73.701.717
Matériel	39.191.000
Total	112.892.717

Un déficit important — plus de 4 millions — apparaît donc pour l'exercice 1970, déficit qui doit être comblé par un prélèvement sur le fonds de roulement. Mais une telle mesure ne saurait se renouveler ; des mesures devront donc être prises pour augmenter en 1971 la subvention et la porter au niveau des besoins réels.

En ce qui concerne les dépenses d'équipement, aucune autorisation de programme nouvelle n'est prévue. Quant aux crédits de paiement pour la poursuite des opérations en cours, ils s'élèvent à 737.000 F.

Il serait souhaitable que la subvention de l'Etat soit substantiellement relevée en ce qui concerne les dépenses en capital : le vieillissement de l'équipement dont dispose l'I. G. N. et notamment de son parc aérien pose, dès maintenant, un problème dont la solution ne devrait pas être différée. Il serait aussi hautement désirable qu'intervienne l'inscription de l'I. G. N. au VI^e Plan d'équipement, tant en ce qui concerne l'extension de ses moyens de fonctionnement et d'équipement que la modernisation de ses techniques par un important effort de recherche. Il devient enfin indispensable de tenir compte du fait que l'autonomie de l'établissement a sérieusement accru l'importance des charges auxquelles il doit faire face, notamment sur le plan fiscal, et qui n'ont pas été compensées par une augmentation corrélative de la subvention.

En ce qui concerne le transfert de l'établissement en province, la Commission créée par le Ministre de l'Equipement pour étudier la question a poursuivi ses travaux et a remis son rapport au Ministre au début de 1969. Les études menées ont fait apparaître un coût global de l'opération tel qu'elle n'a pu être envisagée dans la conjoncture financière actuelle.

Signalons enfin qu'en ce qui concerne les représentations locales de l'I. G. N. en France, l'Agence de Lyon, créée en 1968, a obtenu des résultats satisfaisants qui ont amené le conseil d'administration à prévoir l'installation en 1970 de deux nouvelles Agences à Aix-en-Provence et à Nantes. Outre-mer une agence a été créée à Libreville (Gabon).

VII. — LES ROUTES

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

1° Les permis de conduire.

Il est proposé de majorer de 2.211.794 F la subvention versée à l'organisme chargé de faire passer les examens du permis de conduire.

2° La prévention routière.

Le chapitre 36-23 « Subvention à un organisme chargé de la prévention des accidents de la route » concerne la subvention versée à l'« Organisme national de sécurité routière » (O. N. S. E. R.) qui a été créé le 3 février 1961 sous forme d'association de la loi de 1901.

La subvention prévue pour 1970 s'élève à 1.380.000 F en augmentation de 179.900 F sur celle de 1969.

3° Les routes et la circulation routière.

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

- les crédits d'entretien ;
- les dépenses en capital et le Fonds routier.

A. — LES CRÉDITS D'ENTRETIEN DES ROUTES

Ces crédits sont répartis en trois chapitres : un chapitre général concernant l'ensemble des routes nationales et deux chapitres particuliers intéressant la ville de Paris et la voirie de l'ancien département de la Seine.

Chapitre 35-21. — *Entretien et réparations des routes et des ponts.*

Les crédits d'entretien des routes prévus à ce chapitre s'élèvent, au total (y compris les études, l'acquisition de matériel, etc.) à 516.810.000 F, en diminution de 2,5 millions de francs par rapport aux crédits votés au budget de 1969. Cette diminution est du reste destinée à gager une augmentation d'égal montant des crédits d'heures supplémentaires et de frais de déplacement des conducteurs et agents des travaux publics de l'Etat.

En pratique, les dotations restent donc, en valeur, inchangées d'une année à l'autre, mais, compte tenu de la hausse des prix, le volume des travaux d'entretien, qui pourra être engagé en 1970 se trouvera inférieur à celui de l'exercice 1969 qui, lui-même, était déjà inférieur à celui de 1968.

Ainsi malgré un accroissement constant de la circulation automobile, le volume des travaux d'entretien que les services des Ponts et Chaussées peuvent faire effectuer chaque année va en diminuant. Sans doute un certain effort est-il fait en matière d'investissements : extension progressive du réseau d'autoroutes, aménagement de certains itinéraires ou de certains passages, mais cela ne devrait pas faire perdre de vue la nécessité de maintenir en état le reste de notre réseau routier.

Trop souvent l'on constate à l'heure actuelle que des routes nationales qui supportent un trafic relativement important présentent des revêtements tout à fait inacceptables. Un très grand effort devrait être fait en vue de redonner à l'ensemble de notre réseau routier, et non pas seulement à quelques grands itinéraires, les qualités qu'il devrait normalement avoir.

Il est vraiment paradoxal de voir le Gouvernement se féliciter du développement de la production automobile française tout en laissant stagner à un niveau notoirement insuffisant l'entretien routier. Votre Commission des Finances a déjà eu l'occasion de s'élever maintes fois contre une telle situation, elle ne peut que renouveler ses mises en garde concernant l'insuffisance des dotations consacrées à l'entretien des routes.

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

Le crédit ouvert pour 1969, soit 4.992.359 F, est porté à 5.730.598 F. Cette augmentation qui est traduite uniquement en mesures votées est la conséquence de l'extension en année pleine des mesures de revalorisation des rémunérations publiques applicables aux 1^{er} juin et 1^{er} octobre 1968 et au 1^{er} avril 1969.

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

Il est proposé de majorer de 573.300 F et de porter à 6.821.500 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 revision 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 revision que le crédit se trouve majoré en 1970.

B. — LES DÉPENSES EN CAPITAL ET LE FONDS ROUTIER

Le budget d'équipement routier pour 1970 peut se caractériser globalement par une diminution de l'ordre de 10 % des autorisations de programme. Cette diminution correspond, du reste, au blocage d'une fraction de ces autorisations de programme au profit du Fonds d'action conjoncturelle. Si ces dotations étaient finalement débloquées dans leur intégralité avant la fin de l'année, le montant total des autorisations de programme disponibles pour 1970 serait au même niveau que l'année dernière, mais on peut douter qu'un tel déblocage soit, en définitive, opéré.

Les différents secteurs de ce budget (autoroutes, réseau de rase campagne, voirie urbaine) sont appelés en 1970 à connaître des évolutions très variables.

Dans le domaine autoroutier la grande innovation qu'il convient de signaler est le recours à la construction et au financement privés dans le cadre de la concession que le Gouvernement se propose de mettre en œuvre à partir de 1970 et dont on attend une forte accélération de la cadence de construction des autoroutes.

Le Ministère de l'Équipement a fourni à votre rapporteur les précisions ci-après concernant les motifs de la concession de certaines autoroutes et les modalités financières de l'opération projetée.

Le financement et la construction des autoroutes étaient jusqu'ici étroitement contrôlés par l'État. La nécessité de mettre en œuvre une politique dynamique pour rattraper notre retard en dépit des contraintes budgétaires a imposé la recherche d'autres modes de financement, notamment du financement privé.

Le système de financement privé apporte trois éléments tendant à réduire le taux de la participation de l'État :

- les fonds propres apportés par les concessionnaires ;
- l'abaissement des coûts de 20 à 25 % apporté par la concession de réseaux importants et la libération technique et administrative du concessionnaire ;
- l'absence d'aléas due au plafonnement des avances et garanties de l'État que la concession fixera à titre définitif, laissant le concessionnaire seul responsable des sous-évaluations et dépassements techniques.

L'examen des offres reçues pour le premiers concours dont il est question plus loin montre que les avances demandées au budget de l'État seront certainement très réduites.

En contre-partie des risques financiers qu'il est demandé au concessionnaire de prendre, il a été prévu de lui laisser une grande liberté d'action quant au péage et au choix des sous-concessionnaires par exemple. Par contre, l'État conserve ses prérogatives quant aux tracés et aux normes de base définissant les autoroutes et garantit les usagers contre les abus éventuels du concessionnaire.

En application de cette politique, un concours a été ouvert par le Ministère de l'Équipement et du Logement en vue de la construction et de l'exploitation sous le régime de la concession de travaux publics, d'une autoroute comprenant : un tronç commun entre le lieudit La Folie-Bessin et Ponthévrard, et deux branches : Ponthévrard—Chartres—Le Mans, d'une part ; Ponthévrard—Orléans—Tours—Poitiers, d'autre part.

Le dossier a été remis à partir du 13 juin 1969 aux candidats, qui ont eu jusqu'au 15 septembre pour déposer leurs propositions. Un groupe vient d'être retenu, avec lequel l'administration poursuit les négociations pour mettre au point une convention de concession.

Un deuxième concours a été lancé le 5 septembre 1969 pour les autoroutes : A. 41, Villy-le-Pelloux—Grenoble ; A. 43, Lyon—Chambéry ; A. 48, Bourgoin—Grenoble, et la liaison Montmélian—Pont-Royal.

D'autres itinéraires seront ultérieurement mis au concours.

*
* *

Si le niveau des autorisations de programme est sensiblement maintenu au niveau des autres années, en revanche les emprunts ne sont plus repris dans la loi de finances, puisque certains d'entre eux seront lancés par des groupes privés dans le cadre du nouveau mode de financement décidé par le Gouvernement.

Par ailleurs, en raison d'importantes réévaluations d'opérations engagées antérieurement, le budget ne permettra de lancer par les voies classiques qu'un programme très limité d'autoroutes de liaison. Les réalisations nouvelles se développent donc essentiellement dans le cadre de la politique originale d'appel au financement privé, laquelle n'implique qu'une aide limitée au budget. Le Premier Ministre a annoncé que 300 km au moins d'autoroutes de liaison seraient engagés en 1970. Ce programme couvrira à la fois :

- des autoroutes financées par le budget ;
- des opérations lancées dans le cadre de concours faisant appel au financement privé.

En revanche, un effort particulier sera fait en 1970 en faveur du réseau de rase campagne, compte tenu du retard pris dans ce secteur dans le cadre du V^e Plan, tandis que l'accent mis sur la voirie urbaine ces dernières années devra être atténué en 1970, en raison des contraintes budgétaires.

Les dotations relatives aux investissements routiers sont multiples et de natures très diverses (crédits budgétaires, emprunts, ressources affectées). Elles sont, par ailleurs, réparties entre les fascicules budgétaires de l'Équipement et du Logement et celui des Comptes spéciaux du Trésor.

Le tableau ci-après donne, pour 1968, 1969 et 1970, une récapitulation des différentes dotations prévues tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1968	1969 (1)	1970 (1)	1968	1969 (1)	1970 (1)
	(En millions de francs.)					
<i>Autoroutes de liaison.</i>						
Fonds routier	491	28,5	363	450	397,5	600,2
Équipement (chap. 53-26).....	177	161,5	15	177	161,5	15
Emprunt	387	360	»	376	465	»
<i>Réseau national de rase campagne.</i>						
Fonds routier	433	446	610,5	544	541	478,74
<i>Ponts de réseau national.</i>						
Fonds routier	20	3	10,8	20	10	9,77
<i>Voirie en milieu urbain.</i>						
Fonds routier	882	829,15	826,2	291	613	722,8
Emprunt (autoroutes)	29	»	»	29	»	»
Équipement (chap. 53-11).....	25	10	18	14	20	14
Équipement (chap. 55-42).....	20	26	28,8	6	18	25
<i>Frais de fonctionnement du fonds routier</i>	»	»	»	12,5	13,5	13,5

(1) Tous les renseignements fournis pour 1969 et 1970 ont été réduits des amputations prévues au bénéfice du Fonds d'action conjoncturelle.

a) *Les crédits du budget de l'Équipement.*

Les dotations intéressant les routes et prévues au titre des dépenses en capital du budget de l'Équipement sont au nombre de quatre :

1° *Le chapitre 53-11* : « Opérations routières relatives aux grands ensembles ». La dotation de ce chapitre est, pour 1970 de 17.980.000 F en autorisations de programme, en diminution de 7 millions de francs par rapport à l'année précédente et de 14 millions de francs en crédits de paiement, en diminution de 6 millions de francs par rapport à 1969.

2° *Le chapitre 53-20* qui concerne 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 9,890 millions et 9 millions de francs. Ces dotations sont inférieures d'environ 10 % à celles ouvertes l'année dernière.

3° *Le 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 15 millions de francs représentant une réduction considérable par rapport à l'exercice 1969 pour lequel les dotations s'étaient élevées à 161,5 millions de francs.

4° *Le chapitre 55-42* : « Opérations concertées pour la création de villes nouvelles ». A ce titre sont prévus 28.760.000 F en autorisations de programme et 25 millions de francs en crédits de paiement.

En 1969, ce chapitre avait été doté de 33 millions de francs en autorisations de programme et de 18 millions de francs en crédits de paiement.

b) *Le Fonds routier.*

En 1970, 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, de l'élargissement de l'assiette du prélèvement effectué à son profit sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants, par suite de la réforme du Fonds de soutien des hydrocarbures.

Au total, le Fonds routier disposera en 1970 de ressources s'élevant à 2.050 millions de francs, en augmentation de 193 millions de francs.

La décomposition des dotations du Fonds prévues pour 1970, comparées à celles de l'exercice précédent, est la suivante :

TRANCHES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1969	1970	Différence.	1969	1970	Différence.
	(En millions de francs.)					
Nationale	1.695,65	1.825,8	+ 130,15	1.578,5	1.821,5	+ 243,0
Départementale	57,5	58,23	+ 0,73	54,66	52,0	— 2,66
Urbaine	146,0	142,74	— 3,26	137,36	100,0	— 37,36
Communale	71,0	63,9	— 7,10	68,38	63,0	— 5,38
Frais de fonctionnement...	»	»	»	13,5	13,5	»
	1.970,15	2.090,67	+ 120,52	1.852,4	2.050,0	+ 197,60

Seule la tranche nationale concerne directement le Ministère de l'Équipement ; nous en donnons ci-après la décomposition (crédits de paiement) :

	1969	1970
	(En millions de francs.)	
<i>Ancienne nomenclature.</i>		
(Opérations antérieures à 1968.)		
Réseau national (autorisations de programme antérieures à 1968).....	166,1	21,23
Autoroutes (autorisations de programme antérieures à 1968).....	271,9	89
<i>Nouvelle nomenclature.</i>		
(Opérations postérieures à 1967.)		
Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre :		
Routes nationales	10,0	9,77
Voirie locale	17,0	10,00
Autoroutes de liaison.....	126,5	511,2
Réseau national en rase campagne.....	374,0	457,5
Voirie en milieu urbain.....	613,0	722,8

Indiquons, pour terminer, qu'en 1969 seront mis en service au total 181 kilomètres d'autoroutes, se répartissant de la manière suivante :

Autoroute A 6.

Athie—Pouilly-en-Auxois	57 km.
Déviations de Mâcon.....	14
Mâcon—Villefranche	28

Autoroute A 7.

Bonpas—Sénas	22
Vitrolles-les-Pennes à Mirabeau.....	10
Pénétrante Nord de Marseille.....	2
Maxéville—Champigneulle	2
Frouard—Belleville	10
Freyming—Merlebach	1,5
Stiring—Wendel	1,7
Habsheim—Barthenheim	14
Firminy—Saint-Etienne-sur-Loire	7
Sortie Ouest de Toulon.....	1,3
Roquebrune—Menton	10,5

Total 181 km.

Le tableau ci-après indique les tronçons d'autoroutes en cours de construction et qui seront mis en service en 1970 et les années ultérieures :

SECTIONS	LONGUEURS	
	A mettre en service en 1970.	Lancées. Mise en service prévue après 1970.
	(En kilomètres.)	
A 1 Tourcoing—Frontière belge.....	—	6
A 2 Hordain—Frontière	—	36
A 4 Bercy Canadiens.....	—	3
B 3 Rosny—Bondy	—	3
A 6 Pouilly—Chalon	62	—
A 6 Chalon Nord—Mâcon Nord.....	53	—
A 6 Limonest—Ecully	6	—
A 7 Senas—Salon	14	—
A 7 Salon—Rognac	18	—
A 7 Rognac—Vitrolles	7	—
A 9 Béziers—Narbonne	—	27
A 10 Déviation de Tours.....	1	—
A 10 Déviation de Poitiers.....	—	10
A 13 Vieux-Rouen—Criquebeuf	13	—
A 13 Criquebeuf—Les Essarts.....	9	—
A 14 Neuilly—Défense	—	2
A 25 Nieppe—Bergues	—	44
A 27 Lille—Ascq (échangeur des 4 cantons).	4	—
A 31 Rocade Ouest de Metz.....	—	9
A 32 Metz—Freyming	—	44
A 35 Rocade Ouest de Strasbourg.....	—	3
A 47 Firminy—Saint-Etienne—Terrenoire ..	5	—
A 47 Givors—Rive-de-Gier	9	—
A 51 Rocade Sud d'Aix.....	—	5
A 54 Tombadou—La Bigue.....	2	—
A 61 Bordeaux—Laprade	10	—
A 63 Déviation de Saint-Jean-de-Luz.....	8	—
Totaux	221	192

CONCLUSIONS

Le projet de budget de l'Équipement qui nous est présenté est un budget d'austérité. Pour les ports et pour les voies navigables, les crédits d'entretien sont, compte tenu de la hausse des prix, insuffisants pour maintenir le volume des travaux au niveau de l'année 1969.

Quant aux investissements, ils sont également en régression par rapport au précédent budget, ce qui ne peut qu'accentuer le retard que la France connaît déjà dans ce domaine par rapport à nos partenaires du Marché commun.

Par ailleurs, on est forcé de constater l'absence d'une politique coordonnée en matière d'équipements portuaires et fluviaux. Ces équipements sont, en effet, sur bien des points, complémentaires, et il conviendrait que certaines opérations puissent être réalisées simultanément, et à la même cadence, si l'on veut leur donner une rentabilité réelle. Pour prendre un exemple, les aménagements qui sont poursuivis dans le golf de Foos n'auront leur pleine efficacité économique que si l'axe Mer du Nord - Méditerranée est mis conjointement en service. Or, à la cadence actuelle des travaux, il semble bien que le port de Fcs aura atteint son plein développement quand la réalisation complète de la liaison Rhin—Rhône sera encore du domaine du futur. Une politique efficace voudrait qu'en la matière on ne procède pas par tronçons et saupoudrage. Lorsqu'une importante opération est décidée, il faudrait que tous les efforts soient faits pour la mener, le plus rapidement possible, à son terme, quitte à différer momentanément d'autres réalisations. En effet, il faut chercher, du point de vue de l'économie nationale, à rentabiliser dans les meilleurs délais les crédits investis. Or, trop souvent, nous constatons une politique inverse : la réalisation

d'ouvrages ou de tronçons séparés qui n'acquerront leur utilité totale que dans bien des années quand l'ensemble des travaux sera achevé. Dans le domaine des voies navigables ce procédé paraît particulièrement fâcheux.

En ce qui concerne les routes, les crédits d'entretien prévus au présent budget sont, nous l'avons vu, nettement insuffisants pour permettre un entretien normal de notre réseau national. Alors que chaque année, la circulation s'accroît.

L'état de nos routes n'étant plus adapté aux exigences du trafic, il en résulte des difficultés de circulation et la multiplication des accidents.

Pour les autoroutes, le Gouvernement envisage de se lancer dans une direction tout à fait nouvelle, celle de la concession à des entreprises privées ; c'est un système qu'avait connu le XIX^e siècle avec les chemins de fer et les ponts à péage. Du point de vue des principes, une telle manière de faire n'est pas sans soulever de sérieux problèmes mais ce serait sortir du cadre du présent rapport que de les aborder. Nous nous bornerons donc à formuler quelques remarques de portée générale.

En premier lieu, il conviendrait de ne pas séparer la concession des nouvelles autoroutes de tout leur environnement direct et indirect. C'est-à-dire, d'une part, des créations de commerces liés à l'autoroute (postes à essence, restaurants, etc.), d'autre part, des opérations immobilières annexes, car il est certain que le passage de l'autoroute valorise une vaste zone de terrains. Il faudra donc tenir compte dans le bilan financier de la concession des bénéfices, parfois considérables, que le concessionnaire pourrait réaliser en effectuant des opérations foncières annexes.

En second lieu, et l'observation vaut quel que soit le régime de la construction, il convient d'éviter que les autoroutes ne forment un complexe entièrement autonome ; en particulier, s'il est normal que l'utilisateur puisse trouver sur l'autoroute le carburant dont il a besoin, il est moins naturel que l'on mette à sa disposition de vastes emplacements de stationnement qui lui permettent de camper la nuit au détriment des hôtels et équipements touristiques de la région.

Enfin, on peut être assez surpris des déclarations du Ministre de l'Équipement suivant lesquelles les autoroutes concédées auraient un coût de construction nettement moins élevé que les autoroutes réalisées par les services des Ponts et Chaussées. Il ne faudrait pas, en effet, que, pour obtenir des prix plus bas, on sacrifie la qualité de la construction ; néanmoins, il est possible que les services des Ponts et Chaussées, dans un souci de perfection, n'aient pas toujours recherché l'économie maximum dans les réalisations qui leur sont confiées. Sur ce point, certains changements de méthode sont donc peut-être souhaitables.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de l'Équipement pour 1970.

ANNEXE

ACTIVITES DE L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL EN 1969 ET PERSPECTIVES 1970

L'I. G. N. a poursuivi son œuvre d'équipement cartographique en France et à l'étranger. En France le rythme est trop faible pour les raisons indiquées au paragraphe précédent.

I. — Travaux exécutés en France.

En France, conformément au programme fixé par le Comité central des travaux géographiques en novembre 1968, les travaux suivants ont été réalisés ou sont actuellement en cours :

Géodésie. — Nivellement.

L'équipement géodésique a été étendu à 7.980 kilomètres carrés et 1.100 kilomètres carrés ont été entièrement refaits dans la région parisienne. Il reste à équiper 41.500 kilomètres carrés sur lesquels aucune topographie sérieuse de grande étendue ne peut être actuellement exécutée. Le retard dans ce domaine est important. Il faut ajouter que le réseau ancien est à refaire complètement dans certaines régions où il ne répond plus aux normes exigées par l'Aménagement du territoire.

En nivellement de précision, 5.850 kilomètres ont été observés, dont 1.350 kilomètres en achèvement du réseau de premier ordre. Ceci va permettre de reprendre le calcul de tout le réseau français. On a exploité les observations de 9 marégraphes et de 8 médimarémètres dont 2 outre-mer.

En gravimétrie, 750 stations nouvelles ont été déterminées ce qui achève le réseau primordial.

De nombreux travaux spéciaux concernant : la stabilité des ouvrages d'art, des implantations, des observations astronomiques, le rattachement géodésique de la Corse, la mesure de haute précision de toute la côte Ouest, des triangulations et des nivellements ont été effectués pour le compte : des Ponts et chaussées, de la S. N. C. F., de la R. A. T. P., du C. E. A., de la Faculté des sciences de Paris, du Ministère des Armées, du Cadastre, de l'I. A. U. R. P., de l'E. D. F., des Services hydrologiques, des collectivités publiques et des sociétés privées

Topographie.

L'équipement au sol de la couverture photographique au 1/40.000 a porté sur 15.100 kilomètres carrés. Il reste donc encore à équiper 66.000 kilomètres carrés. Le levé proprement dit a concerné 15.800 kilomètres carrés et il reste à lever environ 119.000 kilomètres carrés ; le retard est considérable.

D'autre part, la vérification sur le terrain des minutes photogrammétriques de levé a porté sur 14.000 kilomètres carrés mais faute de crédits les travaux de révision ont été limités à 21 feuilles au 1/25.000 dont 12 dans la région parisienne ; 36 feuilles au 1/50.000 ont été mises à jour.

De nombreux travaux de levées, de contrôle d'ouvrages, etc. ont été effectués pour les administrations, des organismes publics et des sociétés privées à des échelles variant du 1/2.000 au 1/5.000. On doit citer plus particulièrement 154.400 hectares de levés au 1/5.000 pour la région parisienne et 72.000 hectares de levé photogrammétrique d'études, principalement pour les Ponts et chaussées.

Cartographie.

L'I. G. N. publie en 1969 : 211 feuilles au 1/25.000, dont 186 nouvelles ; 100 feuilles au 1/50.000, dont 57 nouvelles, et 19 feuilles aux échelles du 1/100.000 et du 1/250.000.

Au 1^{er} janvier 1970 il restera à publier en feuilles nouvelles : 1.175 feuilles au 1/25.000 sur un total de 4.210, et 312 feuilles au 1/50.000 sur un total de 1.103 feuilles.

Couverture photographique de la France, travaux photographiques et archivage.

Le service des activités aériennes a assuré la couverture photographique de 170.000 kilomètres carrés, dont 68.700 au 1/25.000 sur émulsion panchromatique, et 29.350 sur émulsion infra-rouge.

Le Centre de documentation de photographies aériennes a archivé pour la France, l'outre-mer et l'étranger : 99.100 clichés et 145.300 épreuves. Il a assuré le tirage de 446.300 épreuves et contretypes et de 25.900 agrandissements et redressements. Il a également réalisé des travaux d'assemblages photographiques (28.850 kilomètres carrés) et de mosaïques contrôlées (4.640 kilomètres carrés).

Perspectives pour 1970, pour la France métropolitaine.

Elles s'établissent ainsi, en remarquant que les crédits de fonctionnement figurant au budget de 1970 ne couvrent que le tiers du programme, qui est assuré, pour les deux autres tiers, par un prélèvement exceptionnel sur les liquidités du fonds de roulement :

Géodésie et nivellement : 15 feuilles au 1/50.000, soit 8.250 kilomètres carrés.

Équipement au sol de la couverture photographique : 31,5 feuilles au 1/50.000, soit 17.320 kilomètres carrés.

Levé photogrammétrique : 108 feuilles au 1/25.000, soit 27 feuilles au 1/50.000 (14.850 kilomètres carrés).

Vérification sur le terrain : 132 feuilles au 1/25.000, soit 33 feuilles au 1/50.000.

Réfection : 16 feuilles au 1/25.000 et 3 feuilles au 1/50.000.

Mise à jour partielle : 76 feuilles au 1/25.000 et 44 feuilles au 1/50.000.

II. — Principaux travaux exécutés à l'étranger en 1969.

Poursuite de l'établissement de la carte de base à l'échelle du 1/200.000 (1/100.000 à Madagascar) et exécution de travaux cartographiques divers dans les Etats francophones d'Afrique noire et à Madagascar. La plupart de ces travaux ont été financés par le F. A. C. au titre de la coopération.

Cheminement géodésique le long du 12^e parallèle sur les territoires du Mali, du Niger, de la Haute-Volta, du Sénégal (941 kilomètres mesurés).

Etablissement du réseau géodésique en Arabie Saoudite par observation sur pots lumineux.

Prises de vues aériennes dans les Etats francophones d'Afrique noire, à Madagascar, aux Comores, à la Réunion, aux Antilles, en Guyane, en Arabie Saoudite, en Algérie, en Belgique.

Prospection géophysique aéroportée en Arabie Saoudite, en Ethiopie, au Ghana, en Guinée, au Gabon, en Libye, au Maroc, en Irlande, en collaboration avec la C. G. G.

Essais scientifiques en Guyane et en Belgique pour le C. N. E. S.

Revision de la carte au 1/20.000 du département de la Guadeloupe.

Travaux géodésiques en Nouvelle-Calédonie.

Importants travaux de prises de vues aériennes, de stéréopréparation, de restitution, de complètement, de rédaction et d'édition cartographiques en Algérie et au Maroc (1/25.000, 1/50.000 et 1/200.000 en Algérie, 1/100.000 au Maroc).

III. — Travaux envisagés à l'étranger au cours de l'année 1970.

Poursuite de l'établissement de la carte de base à l'échelle du 1/200.000 (1/100.000 à Madagascar) dans les Etats francophones d'Afrique noire et à Madagascar, financement F. A. C.

Exécution de travaux divers dans ces mêmes Etats (travaux topographiques de base pour des études d'urbanisme, Ouagadougou, Bamako, etc.; d'hydraulique agricole au Mali; d'aménagement de terroir en Afrique noire; d'études de barrages pour les sociétés d'électricité).

Poursuite du cheminement géodésique le long du 12° parallèle.

Poursuite de l'établissement du réseau géodésique d'Arabie Saoudite par observation sur pots lumineux.

Travaux géodésiques en Nouvelle-Calédonie.

Achèvement de la revision de la cartographie au 1/20.000 et au 1/50.000 du département de la Guadeloupe.

Des prises de vues aériennes et divers travaux astronomiques et de levés photogrammétriques en Algérie.

D'importants travaux de stéréopréparation, de complètement, de restitution, de rédaction et d'édition cartographiques au Maroc (1/50.000, 1/100.000 et 1/200.000).

Poursuite d'essais scientifiques en Guyane pour le C. N. E. S.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 59.

Garantie des emprunts émis en vue de financer les opérations de construction d'autoroutes.

Texte. — Les paragraphes 7 et suivants de l'article 4 de la loi n° 55-435 du 18 avril 1955 modifiée portant statut des autoroutes sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les emprunts émis en vue de financer les opérations de construction d'autoroutes inscrites aux plans d'amélioration du réseau routier national pourront bénéficier de la garantie de l'Etat. »

« Des avances imputées sur la tranche nationale du Fonds spécial d'investissement routier pourront en outre être consenties, pendant les premiers exercices, pour assurer l'équilibre de l'exploitation des sociétés d'économie mixte dans lesquelles les intérêts publics sont majoritaires. »

Commentaires. — Aux termes de l'article 23 de la loi de finances du 29 mars 1958 complétant l'article 4 de la loi du 18 avril 1955, la garantie de l'Etat peut être accordée aux emprunts émis en vue de financer les opérations de construction d'autoroutes par les collectivités publiques, les chambres de commerce et les sociétés d'économie mixte à participation publique majoritaire. Des avances peuvent, en outre, être consenties aux mêmes organismes pour assurer l'équilibre de l'exploitation pendant les premières années.

Le Gouvernement envisageant de confier à l'avenir la construction et l'exploitation de certaines autoroutes à des sociétés privées, il est proposé de permettre l'octroi, le cas échéant, de la garantie de l'Etat aux emprunts émis par ces sociétés.

En revanche, la possibilité de consentir des avances pour assurer au cours des premières années l'équilibre de l'exploitation serait limitée, à l'avenir, aux seules sociétés d'économie mixte dans lesquelles les intérêts publics sont majoritaires, étant précisé par ailleurs, que ces avances seront imputées sur la tranche nationale du fonds spécial d'investissement routier.

Votre Commission des Finances a adopté le présent article.

Article 63.

**Maximum de la taxe spéciale d'équipement
de l'établissement public d'aménagement de la Basse-Seine.**

Texte. — La deuxième phrase de l'alinéa 1° du paragraphe I de l'article 27 de la loi n° 67-1114 du 21 décembre 1967 est remplacée par la rédaction suivante :

« Il ne peut être supérieur à un maximum fixé par une loi de finances. »

A compter du 1^{er} janvier 1970, le montant maximum prévu au paragraphe I, alinéa 1°, de l'article 27 de la loi précitée est fixé à 20 millions de francs.

Commentaires. — La loi de finances pour 1968 a prévu que l'établissement public d'aménagement de la Basse-Seine bénéficierait d'une taxe spéciale d'équipement dans la limite d'un maximum fixé chaque année par la loi de finances.

Pour 1968 et 1969, ce maximum a été fixé à 20 millions de francs. Il est proposé de le maintenir à ce niveau pour 1970.

Votre Commission des Finances a adopté le présent article.