

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1959-1960

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 1^{er} décembre 1959.

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 1960, CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ, PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, EN PREMIÈRE LECTURE, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution.

Par M. Marcel PELLENC

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CRÉDITS
ET DES DISPOSITIONS SPÉCIALES

ANNEXE N° 26

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, *président* ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Jean-Eric Bousch, *vice-présidents* ; Yvon Coudé du Foresto, Hector Peschaud, Julien Brunhes, *secrétaires* ; Marcel Pellenc, *rapporteur général* ; André Armengaud, Fernand Auberger, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Jacques Duclos, Pierre Garet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, Fernand Malé, André Maroselli, Georges Marrane, Max Monichon, René Montaldo, Geoffroy de Montalembert, Eugène Motte, Guy Petit, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Soufflet, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 300, 328 (annexe 25), 339 (tome II, annexe XIV) et in-8° 68.
Sénat : 65 (1959-1960).

SOMMAIRE

	Pages
Les grandes masses du budget des travaux publics.....	3
Examen des crédits.....	8
I. — La réforme des services des Ponts et Chaussées.....	8
II. — Les voies navigables.....	13
III. — Les ports maritimes de commerce et de pêche.....	17
IV. — La signalisation maritime.....	22
V. — Les travaux de défense contre les eaux.....	24
VI. — Les routes	24
VII. — L'Institut géographique national.....	31
VIII. — Le tourisme	31
Dispositions spéciales.....	38
Amendement présenté par la Commission.....	42

LES GRANDES MASSES DU BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS

Mesdames, Messieurs,

Les crédits de paiement ouverts en 1959 au titre du budget du Ministère des Travaux publics et des Transports se sont élevés, pour les dépenses ordinaires, à 2.542.856.050 NF et, pour les dépenses en capital, à 283.930.000 NF.

Quant aux autorisations de programme, elles s'élevaient à 250.000.000 NF.

Le projet de budget de 1960 prévoit, pour les dépenses ordinaires, des crédits d'un montant total de 2.700.981.296 NF et, pour les dépenses en capital, des autorisations de programme d'un montant de 346.470.000 NF et des crédits de paiement s'élevant à 320.470.000 NF.

Le tableau ci-après donne la décomposition des crédits prévus entre mesures acquises et autorisations nouvelles, telle qu'elle figure dans le projet déposé par le Gouvernement. L'Assemblée nationale a adopté une réduction de 11.000 NF des crédits du titre IV, réduction qui intéresse les chapitres concernant la S. N. C. F.

DEPENSES ORDINAIRES

Tableau récapitulatif des crédits.

	CREDITS votés pour 1959.	MESURES acquises.	AUTORISATIONS nouvelles.	CREDITS prévus.	DIFFERENCES entre 1959 et 1960.
	NF.	NF.	NF.	NF.	NF.
RÉCAPITULATION					
TITRE III. — <i>Moyens des services.</i>					
1 ^{re} partie. — Personnel. Rémunérations d'activité.....	389.122.670	+ 15.196.700	+ 1.177.727	405.497.097	+ 16.374.427
2 ^e partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations	883.000	»	»	883.000	»
3 ^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	71.792.770	+ 2.187.170	+ 99.764	74.079.704	+ 2.286.934
4 ^e partie. — Matériel et fonctionnement des services...	42.842.530	+ 1.319.210	+ 2.117.059	46.278.799	+ 3.436.269
5 ^e partie. — Travaux d'entretien :					
Chapitre 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations	207.643.560	»	+ 28.806.650	236.450.210	+ 28.806.650
Chapitre 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations.....	54.620.520	»	+ 2.283.058	56.903.578	+ 2.283.058
Chapitre 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations	32.891.450	»	+ 1.346.898	34.238.348	+ 1.346.898
Chapitre 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations	10.370.720	»	+ 1.050.000	11.420.720	+ 1.050.000
6 ^e partie. — Subventions de fonctionnement.....	5.354.970	+ 75.450	+ 398.500	5.828.920	+ 473.950
7 ^e partie. — Dépenses diverses.....	2.120.000	»	»	2.120.000	»
Totaux pour le Titre III.....	<u>817.642.190</u>	<u>+ 18.778.530</u>	<u>+ 37.279.656</u>	<u>873.700.376</u>	<u>+ 56.058.186</u>

	CREDITS votés pour 1959.	MESURES acquises.	AUTORISATIONS nouvelles.	CREDITS prévus.	DIFFERENCES entre 1959 et 1960.
	NF.	NF.	NF.	NF.	NF.
TITRE IV. — <i>Interventions publiques.</i>					
1 ^{re} partie. — Interventions politiques et administratives	3.766.450	»	»	3.766.450	»
2 ^e partie. — Action internationale.....	140.860	+ 22.600	»	163.460	+ 22.600
4 ^e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions.....	9.216.550	— 5.000	+ 369.660	9.581.210	+ 364.660
5 ^e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	1.477.090.000	+ 176.120.000	— 101.440.200	1.551.769.800	+ 74.679.800
6 ^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.	235.000.000	+ 26.800.000	»	261.800.000	+ 26.800.000
7 ^e partie. — Action sociale. — Prévoyance.	Mémoire.	+ 200.000	»	200.000	+ 200.000
Totaux pour le titre IV.....	1.725.213.860	+ 203.137.600	— 101.070.540	1.827.280.920	+ 102.067.060
Totaux pour les Travaux Publics, Transports et Tourisme	2.542.856.050	+ 221.916.130	— 63.790.884	2.700.981.296	+ 158.125.246

1
57
1

DEPENSES EN CAPITAL

**Tableau récapitulatif des autorisations de programme
et des crédits de paiement.**

	CREDITS de paiement 1960.	AUTORISATIONS DE PROGRAMME prévues pour 1960.		
		Autorisations nouvelles.	Opérations annuelles.	Totaux 1960.
		(En milliers de nouveaux francs.)		
<i>TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.</i>				
3 ^e partie. — Transports, communi- cations et télécommunications.				
.....				
Totaux pour la 3 ^e partie....	234.560	272.870	12.600	285.470
7 ^e partie. — Equipements adminis- tratifs et divers.				
.....				
Totaux pour la 7 ^e partie....	4.710	7.000	»	7.000
8 ^e partie. — Investissements hors de la métropole.....				
.....	4.120	6.000	»	6.000
Totaux pour le titre V.....	243.390	285.870	12.600	298.470
<i>TITRE VI. — Investissements exécutés avec le concours de l'Etat.</i>				
.....	11.080	48.000	»	48.000
Totaux pour les titres V et VI...	254.470	333.870	12.600	346.470
<i>TITRE VIII. — Réparations des dommages de guerre.</i>				
3 ^e partie. — Transports, communi- cations et télécommunications.....				
.....	66.000	»	»	»
Totaux pour les travaux publics, transports et tourisme.....	320.470	333.870	12.600	346.470

Ces tableaux appellent les commentaires suivants :

A. — Mesures acquises.

a) *Dépenses ordinaires.*

L'augmentation des crédits de 221.916.130 NF constatée à ce titre est due pour la plus large part (203.137.600 NF) à la majoration des dotations du titre IV : « Interventions publiques » et tout spécialement à l'augmentation des divers versements contrac-

tuels ou légaux de l'Etat, d'une part, à la Société Nationale des chemins de fer français, d'autre part, à la Régie autonome des transports parisiens. Pour le surplus, soit 18.778.530 NF, les augmentations afférentes aux mesures acquises portent sur le titre III : « Moyens des Services » et concernent notamment la rémunération du personnel.

b) *Dépenses en capital.*

Les crédits de paiement au titre des services votés s'élèvent à 241.170.000 NF. Ils concernent principalement des opérations relatives aux voies de navigation intérieure : 56.080.000 NF, l'équipement des ports maritimes : 87.200.000 NF, la réparation des dommages de guerre de la S. N. C. F. : 66 millions NF.

B. — Mesures nouvelles.

Les mesures nouvelles se traduisent par une diminution de 63.790.884 NF des dépenses ordinaires et une augmentation des dépenses en capital de 79.300.000 NF en crédits de paiement. D'autre part les autorisations de programme ouvertes pour 1960 sont de 346.470.000 NF.

a) *Dépenses ordinaires.*

La réduction constatée au titre des dépenses ordinaires est la différence entre une augmentation de 37.279.656 NF des crédits afférents au titre III : « Moyens des Services » — due principalement à une majoration des crédits d'entretien des routes (+ 28.806.650 NF), des voies de navigation intérieure, des ports maritimes et des établissements de signalisation maritime — et une forte réduction des crédits du titre IV : « Subventions publiques » portant essentiellement sur les contributions financières versées à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P.

b) *Dépenses en capital.*

Les autorisations de programme nouvelles concernent principalement les grandes réparations du réseau routier (55 millions 600.000 NF), l'équipement des voies de navigation intérieure (117.400.000 NF) et les ports maritimes (102.000.000 NF). Les crédits de paiement correspondants s'élèvent respectivement à 26 millions 200.000 NF, 23.140.000 NF et 20.060.000 NF.

EXAMEN DES CREDITS

Après cet examen d'ordre comptable du Budget des Travaux publics et des Transports pour 1960, nous allons étudier maintenant dans le détail les principales mesures que traduisent les chiffres ci-dessus et à cette occasion examiner sur un plan plus général les diverses activités du Ministère des Travaux publics.

Notre collègue, M. Courrière, ayant été chargé de rapporter devant vous les chapitres de ce budget ayant trait aux chemins de fer et à la R. A. T. P., nous nous limiterons donc dans le cadre du présent rapport aux autres questions concernant les Travaux publics.

I. — La réforme des services des Ponts et Chaussées.

Le Ministère des Travaux publics vient de mettre au point un important plan de réforme des services des Ponts et Chaussées dont une première étape est inscrite dans le présent budget. Avant d'examiner les détails de cette réforme, nous rappellerons brièvement l'organisation actuelle des services dont il s'agit.

A. — LA SITUATION ACTUELLE DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES

Cette organisation est caractérisée :

— par la présence sur tous les points du territoire, de représentants qualifiés du Ministère des Travaux Publics, ingénieurs en chef et ingénieurs ordinaires, ingénieurs subdivisionnaires, sans parler des agents des routes et autres agents d'exécution,

— par une déconcentration très poussée des initiatives et des décisions,

— par une polyvalence très affirmée des services territoriaux et surtout des services ordinaires,

— par l'existence d'organismes latéraux : laboratoires et services centraux spécialisés, chargés d'apporter une aide technique aux services territoriaux,

— par l'obligation, pour les ingénieurs, d'une compétence générale très étendue, non seulement technique, mais aussi administrative et économique, et pour certains d'entre eux, de compétences exceptionnelles dans des domaines spécialisés,

— par la présence d'une administration centrale, aux effectifs relativement réduits, plus soucieuse d'orienter, de coordonner et d'animer que de prescrire.

Couronnant l'organisation, le Conseil général des Ponts et Chaussées attache à donner à l'intervention des inspecteurs généraux des ponts et chaussées le double caractère d'une action de contrôle et d'une action d'information et d'orientation.

En adoptant pour les services ordinaires le cadre départemental qui est à l'échelle des possibilités d'un chef de service, une telle organisation a permis d'adapter aux nécessités locales les diverses activités du Ministère des Travaux Publics et des Transports qui, pour la plupart d'entre elles, s'exercent dans le cadre national.

Or, de multiples raisons motivent, à l'heure actuelle, une évolution des structures du service des Ponts et Chaussées. D'une part, sur le plan de l'organisation territoriale, la contexture actuelle de ce service risque de ne plus répondre aux nécessités futures de sa tâche, d'autre part, on constate une pénurie des effectifs d'encadrement qui appelle également des solutions, enfin il convient d'adapter le service aux tâches nouvelles qui lui incombent.

Sur le premier point, le cadre départemental apparaît maintenant trop étroit, dans certains cas, pour permettre une bonne gestion des diverses activités qui ressortissent au Ministère des Travaux Publics, et il convient donc d'avoir la possibilité pour les Ponts et Chaussées d'agir également sur le plan régional. Par ailleurs, le reproche a pu être fait au Ministère des Travaux Publics d'être trop décentralisé, un renforcement de l'échelon central semble donc, dans différents domaines, souhaitable, certains problèmes devant être traités

non selon une optique locale, mais sur un plan national, par exemple toutes les grandes questions intéressant la circulation routière.

En second lieu, on constate à l'heure actuelle une pénurie du personnel supérieur et de maîtrise. C'est ainsi que l'effectif réel en service des ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat est de 3.521, alors que l'effectif budgétaire est de 4.011. De même, en ce qui concerne les adjoints techniques, il existe un déficit de 254 unités par rapport aux effectifs théoriques.

D'autre part, l'insuffisance du nombre des adjoints techniques a entraîné le recrutement, par les chefs de service, de dessinateurs qui ne figurent pas dans les effectifs budgétaires et sont, en fait, rémunérés sur fonds de travaux. Cette situation parfaitement irrégulière est au surplus préjudiciable à une bonne marche des services. Il s'agit, tout au plus, d'une solution de fortune destinée à pallier des difficultés temporaires, mais qui ne saurait se perpétuer indéfiniment.

Enfin, les services des Ponts et Chaussées se voient attribuer constamment des tâches nouvelles et il convient d'adapter leur structure aux fonctions supplémentaires qui leur sont ainsi confiées. Parmi ces tâches, nous citerons en premier lieu l'aménagement du territoire pour lequel les Ponts et Chaussées auront à jouer un rôle beaucoup plus important que dans le passé. En effet, les voies de communication de toute nature, sont parmi les éléments essentiels d'une politique d'aménagement du territoire et les plans directeurs d'urbanisme ne peuvent être pensés sans tenir le plus grand compte des courants de transport. Par ailleurs, la construction de logements et d'écoles ne peut être réalisée indépendamment des travaux de voirie indispensables qui conditionnent le choix et l'organisation des terrains à bâtir. Dans ce domaine, le rôle d'assistance technique apportée aux collectivités locales par les services des Ponts et Chaussées va sans cesse en croissant. Non seulement ces services prêtent leur concours pour la réalisation d'installations de voirie proprement dites (adductions d'eau, etc.), mais ils sont maintenant appelés à collaborer aux travaux d'équipement scolaire et sportif, de même qu'aux opérations de recherche et d'exploitation des ressources en eau, tâche capitale étant donné l'importance que revêt, à l'heure actuelle, le problème de l'eau dans la vie économique et humaine.

D'autre part, la modernisation du réseau routier, en vue de faire face au développement considérable de la circulation automobile, donne aux services un champ d'activité sans commune mesure avec la situation antérieure à 1950. L'amélioration des routes existantes, la construction de routes neuves et d'autoroutes, constituent un domaine important de l'activité des services, qu'il s'agisse de la conception de la justification économique, des études et des travaux. En outre, le service des Ponts et Chaussées ne peut plus être uniquement comme autrefois un service de la « voie » au sens ferroviaire du mot. Il doit aussi devenir un service de l'exploitation ; il s'agit là d'un nouvel aspect des problèmes de circulation, dont l'importance ne saurait être négligée.

B. — LE PROJET DE RÉFORME

En fonction de ces impératifs, le Ministère des Travaux Publics a été conduit à établir un plan de réforme des services des Ponts et Chaussées, plan dont la réalisation doit être étalée sur cinq ans.

Les grandes lignes de ce plan sont les suivantes :

1° *Meilleure utilisation du personnel.*

D'une manière générale, trop de techniciens des Ponts et Chaussées sont occupés, à l'heure actuelle, dans les bureaux à des tâches purement administratives. Il doit être mis fin, dans toute la mesure du possible, à cette situation, les techniciens devant être remplacés dans les bureaux par des agents ayant une formation administrative.

2° *Regroupement des services.*

Une revision générale du nombre et de la consistance des arrondissements des Ponts et Chaussées est à l'étude, notamment une réduction du nombre de subdivisions est envisagée. Les ingénieurs libérés par ces regroupements pourront alors être affectés à des tâches spécialisées.

3° *Réformes statutaires.*

Ces réformes intéresseront les ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat, les conducteurs de chantiers et les agents de travaux. Pour ces différents agents, les carrières doivent être améliorées

en contrepartie d'un accroissement de leur responsabilité, notamment en ce qui concerne les ingénieurs des Travaux Publics est prévue l'institution d'un grade de divisionnaire.

Par ailleurs, serait créé un corps de techniciens des Travaux Publics de l'Etat se substituant à l'actuel corps des adjoints techniques des Ponts et Chaussées. Ces techniciens seraient appelés à remplir les fonctions intermédiaires entre celles d'ingénieur et celles de commis.

Ce corps comprendrait :

- 3.000 assistants, secrétaires administratifs et dessinateurs d'études,
- 700 chefs de section,
- 300 chefs de section principaux.

Il est également prévu le recrutement de dessinateurs d'exécution.

C. — LA SITUATION EN FIN DE RÉFORME

En fin de réforme, les effectifs des services des Ponts et Chaussées seront, comparés à la situation actuelle, les suivants :

- 3.600 ingénieurs T. P. E. contre un effectif budgétaire actuel de 4.011,
- 4.000 techniciens contre 2.267 à l'heure actuelle,
- 3.268 dessinateurs et commis contre 3.168 commis actuellement,
- 6.003 conducteurs de travaux au lieu de 6.315,
- 29.869 agents de travaux contre 34.429.

Au total, la réforme aboutit à la suppression de 5.883 emplois et à la création de 2.433 emplois nouveaux.

Sur le plan financier, cette réforme est largement gagée.

Il est regrettable, toutefois, qu'une telle réforme qui se traduira finalement par des économies et un accroissement de la productivité, n'apporte pas une amélioration plus sensible de la situation des personnels intéressés, comme cela eût été normal.

Le Ministère des Travaux Publics l'avait, du reste, envisagée, mais le Gouvernement n'a pas pu accepter intégralement ce projet par crainte de voir les corps d'indices voisins d'autres Ministères relancer des problèmes de parité. C'est notamment pour cette raison que l'indice maximum des ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat qui, primitivement, devait être porté de 475 à 525, a été limité à 510. Une telle situation apparaît comme fâcheuse, car il est évident qu'en ne donnant pas aux fonctionnaires intéressés les avantages de carrière qui auraient dû être normalement la contrepartie des responsabilités accrues qui leur sont confiées, on ne peut que les décourager et nuire ainsi au succès même de la réforme en cours. Il y a là un problème important sur lequel nous croyons devoir attirer tout spécialement l'attention du Gouvernement.

Enfin, nous devons signaler que les conditions envisagées pour ce reclassement des ingénieurs des Travaux Publics de la France d'Outre-Mer sont loin de donner satisfaction aux intéressés et risquent de porter un grave préjudice de carrière à ces ingénieurs, comme l'a indiqué M. Ruais, dans son intervention devant l'Assemblée Nationale, lors de la discussion du budget des Travaux Publics.

II. — Voies navigables.

Les crédits relatifs aux voies navigables concernent à la fois les dépenses ordinaires et les dépenses en capital.

A. — DÉPENSES ORDINAIRES

Deux chapitres sont intéressés :

— le *chapitre 35-31* qui concerne les travaux normaux d'entretien et la réparation des voies de navigation intérieure et pour lequel est prévu un crédit de 56.903.578 NF en augmentation de 2.283.058 NF sur 1959. Cette augmentation est justifiée par la hausse des prix et non par le développement de la consistance des travaux ;

— le *chapitre 45-31* qui a trait à l'exploitation réglementée des voies navigables.

Le crédit prévu à ce titre dans le projet gouvernemental se décomposait comme suit :

	CREDITS votés 1959.	SERVICES votés 1960.	DIFFERENCE	CREDITS prévus 1960.
		(En nouveaux francs.)		
1° Fonctionnement de l'exploitation réglementée.....	5.250.000	5.450.000	+ 200.000	5.450.000
2° Exploitation de la traction sur diverses voies.....	3.690.000	3.600.000	— 90.000	3.600.000
3° Bonifications d'intérêt pour la reconstruction fluviale (application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946) ..	1.250.000	1.230.000	— 20.000	1.230.000
4° Primes compensatrices (Sud de Lyon).....	750.000	750.000	»	750.000
5° Aide temporaire à la batellerie	4.120.000	3.000.000	— 1.120.000	»
<i>A déduire :</i>	15.060.000	14.030.000	— 1.030.000	11.030.000
Produit des taxes de visa et d'exploitation	1.530.000	1.530.000	»	1.530.000
Total	13.530.000	12.500.000	— 1.030.000	9.500.000

Les différents chefs de dépenses recouverts par ce chapitre appellent les observations suivantes :

1° *Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée.*

L'exploitation réglementée des voies navigables est un service dont la gestion a été confiée à l'Office national de la navigation par la loi du 22 mars 1941. Le crédit inscrit au budget doit couvrir les dépenses supportées de ce fait, par cet organisme, déduction faite du produit des taxes de visa et d'exploitation perçues par l'O. N. N. sur les transporteurs par eau à l'occasion des transports qu'ils effectuent.

2° *Exploitation de la traction sur diverses voies.*

Le crédit couvre chaque année la partie des charges d'exploitation des sociétés concessionnaires de la traction sur les voies navigables, notamment les augmentations de tarifs. La réduction de 90.000 NF résulte de l'ajustement aux charges et recettes réelles prévues pour 1960.

3° *Bonifications d'intérêt.*

Il s'agit de l'application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 qui a mis à la charge de l'Etat la différence d'intérêt entre le taux des emprunts contractés par l'O. N. N. pour la reconstruction de la flotte détruite par faits de guerre et le taux réduit des prêts consentis aux marinières pour cet objet.

La diminution de 20.000 NF correspond au calcul de la charge financière pour 1960 d'après les tableaux d'amortissement des emprunts.

4° *Primes compensatrices au Sud de Lyon*

Il s'agit d'indemnités attribuées aux transporteurs par eau effectuant des transports au Sud de Lyon en raison des conditions difficiles d'exploitation dans cette région qui seront atténuées notamment par les travaux d'aménagement du Rhône.

5° *Aide temporaire à la batellerie.*

L'aide temporaire à la batellerie inscrite au budget de 1959 (4.120.000 NF) était destinée à compenser l'insuffisance du relèvement des frets qui a été consenti sur certaines relations en raison de la nécessité pour la batellerie de tenir compte des tarifs des chemins de fer, ces tarifs n'ayant, par suite de la politique de nuancement appliquée par la S. N. C. F., subi, sur les mêmes relations, qu'une hausse inférieure à la hausse générale intervenue en janvier 1959.

Aux services votés de 1960, l'aide temporaire à la batellerie a été rajustée à 3 millions NF, compte tenu d'une évaluation plus serrée des besoins correspondant aux trafics intéressés.

Une revision partielle du nuancement tarifaire de la S. N. C. F. permettrait un relèvement des frets correspondants. C'est dans l'hypothèse d'une telle revision que le crédit prévu aux services votés : 3 millions NF a été effacé par le Gouvernement dans les autorisations nouvelles par l'inscription d'une économie d'égale somme.

La Commission des finances de l'Assemblée Nationale a estimé qu'il convenait de limiter cette économie à 1.500.000 NF et, en contrepartie, de réduire le chapitre 45-42 (Art. 2) : Subvention pour la couverture du déficit d'exploitation de la S. N. C. F.

B. — DÉPENSES EN CAPITAL

Les dépenses en capital intéressant les voies navigables comprennent des autorisations de programme s'élevant à 117.400.000 NF et se décomposant :

- Opérations inscrites à la loi de programme. 98.000.000 NF.
- Opérations nouvelles 19.400.000 NF.

Les crédits de paiement s'élèvent à 79.220.000 NF, dont 56.080.000 NF au titre des services votés.

Le détail des opérations prévues est le suivant :

Travaux prévus dans la loi-programme

	(En milliers de NF.)
Tranche 1960 des travaux de mise à 2,20 mètres de la liaison Dunkerque-Valenciennes	22.000
Tranche 1960 des travaux d'achèvement du Canal du Nord	20.000
Tranche 1960 des travaux d'aménagement de la Basse-Seine	24.000
Tranche 1960 des travaux d'aménagement de la Haute-Seine	10.200
Tranche 1960 des travaux d'aménagement du canal de la Marne au Rhin et de ses antennes.....	17.000
Tranche 1960 des travaux d'aménagement du canal du Rhône au Rhin.....	4.800
	<hr/> 98.000

Travaux prévus en dehors de la loi de programme.

	En milliers de NF.
Réévaluation des opérations en cours, dont la reconstruction de l'écluse de la Courchelettes, la construction et l'aménagement des abords de l'écluse d'Andrésey.....	8.650
Opérations nouvelles proprement dites :	
— Allongement de l'écluse de Courchelettes.....	2.100
— Autres travaux.....	5.650
Participation du budget des voies navigables à la reconstruction d'ouvrages ferroviaires ou routiers.....	3.000
	<hr/> 19.400

Il est à noter que la tranche 1960 des travaux d'aménagement de la Haute-Seine est inférieure de 2.800.000 NF à celle prévue dans la loi de programme, les travaux du barrage de la Cave exigeant des opérations préalables assez longues. Cette somme a été reportée, à raison de 2 millions de NF sur les travaux du Canal de la Marne au Rhin et de 800.000 NF sur les travaux du Canal du Rhône au Rhin.

*
* *

Il convient de souligner que le présent budget traduit un réel effort en vue d'améliorer l'équipement de nos voies maritimes. Sans doute, reste-t-il beaucoup à faire dans ce domaine, mais il est encourageant de constater un renversement de la tendance observée jusqu'ici.

III. — Les ports maritimes de commerce et de pêche.

Les différents chapitres du Budget des Travaux publics intéressant les ports maritimes sont :

Pour les dépenses ordinaires :

— le *chapitre 35-32*. — Entretien et réparation des ports maritimes ;

— le *chapitre 44-31*. — Subventions aux ports autonomes.

Pour les dépenses en capital :

— les *chapitres 53-34* et *53-36*.

A. — DÉPENSES ORDINAIRES

Chapitre 35-32.

Les dépenses prévues pour les travaux d'entretien et de réparation des ports maritimes s'élèvent, pour 1960, à 34.238.348 NF, en augmentation de 1.346.898 NF par rapport à 1959. Cette augmentation ne traduit même pas les augmentations de prix qui sont intervenues d'une année à l'autre, et, de ce fait, l'importance des travaux d'entretien qui pourront être engagés en 1960 risque d'être inférieure à ceux déjà insuffisants, qui ont été exécutés en 1959.

Une telle situation est particulièrement fâcheuse, étant donné que les travaux de réfection qui ne peuvent être effectués faute

de crédits entraînent par la suite des dépenses beaucoup plus élevées que l'on aurait pu éviter si l'on avait disposé en temps voulu des sommes nécessaires pour assurer un entretien normal.

Chapitre 44-31.

L'attribution de subventions aux ports autonomes du Havre et de Bordeaux appelle les explications suivantes :

Ces subventions, dites « subsides », ont été prévues par la loi du 12 juin 1920.

En application de ce texte, les décrets du 13 novembre 1924 qui ont institué respectivement le régime de l'autonomie dans les ports du Havre et de Bordeaux ont prévu :

a) *Pour le port autonome du Havre :*

- d'une part, un subside pour l'entretien des accès ;
- d'autre part, un subside correspondant aux charges assumées par le port autonome pour la gestion, à titre de service connexe, qu'il assure au lieu et place de l'Etat, de la partie du canal de Tancarville située en dehors de la circonscription du port ;

b) *Pour le port autonome de Bordeaux :*

- d'une part, un subside pour l'entretien des accès ;
- d'autre part, un subside pour l'entretien des ouvrages de défense de la Pointe de Grave, assuré également par le port autonome, comme service connexe, pour le compte de l'Etat.

Les chiffres des subsides initialement prévus étaient susceptibles d'être révisés tous les cinq ans à la demande de l'Etat ou des ports autonomes, mais, depuis la guerre et en raison des variations économiques constatées chaque année, ils ont dû, à la demande des deux ports, être révisés annuellement.

La répartition des crédits ouverts chaque année au budget est effectuée par une Commission ministérielle présidée par un Conseiller d'Etat. Cette Commission, après avoir défalqué du crédit global les sommes correspondant aux dépenses des services connexes qui doivent être remboursées intégralement aux deux ports gestionnaires, procède à des abattements massifs sur les chiffres qu'elle estimerait justifié d'accorder à chaque port pour l'entretien de ses accès, abattements pour lesquels elle procède à la répartition du solde du crédit entre chaque port en tenant compte des dépenses que doit engager chaque établissement pour l'entretien de ses accès, dans une certaine mesure de sa situation financière propre.

Pour 1959, le crédit global de 533.055.000 francs actuels prévu au budget a été réparti comme suit :

1° Une somme de 90.000.000 de francs actuels en vue de couvrir les frais de gestion par le port autonome du Havre du canal de Tancarville ;

2° Une somme de 82.000.000 de francs actuels pour l'entretien des ouvrages de la Pointe de Grave assuré par le port autonome de Bordeaux ;

3° Pour l'entretien des accès : 62.000.000 millions de francs actuels pour le Havre ; 299.055.000 de francs actuels pour Bordeaux.

Le crédit supplémentaire de 229.600 NF prévu au budget au titre « Ajustement aux besoins réels » a été calculé sur la base des attributions antérieures pour tenir compte de la hausse des prix dans le courant de 1959.

La répartition entre les deux ports pour l'exercice 1960 sera faite par la Commission au cours de cet exercice. Il ne semble pas toutefois que les bases adoptées en 1959 doivent être sensiblement modifiées.

B. — DÉPENSES EN CAPITAL

En ce qui concerne les *ports de commerce* sont prévues des autorisations de programme d'un montant total de 102.000.000 NF se répartissant comme suit :

— loi de programme	82.000.000 NF.
— opérations nouvelles	20.000.000 NF.

Les *crédits de paiement* s'élèvent à 107.260.000 NF dont 87.200.000 NF au titre des services votés.

Le détail des *autorisations de programme* est le suivant :

1° *Travaux prévus dans la loi de programme.*

En milliers
de NF.

Dunkerque :

Reconstruction et transformation de la jetée de l'Est	3.300
---	-------

Boulogne-sur-Mer :

Construction de la digue Nord (2 ^e tranche)	2.000
--	-------

Le Havre :

Desserte du poste minéralier	1.000
Reconstruction du quai de Floride	12.000

Rouen :		
Amélioration de l'estuaire de la Seine (achèvement)		11.000
Caen :		
Amélioration des accès, 2 ^e partie, 3 ^e tranche	400	
Construction du quai de Calix		3.600
Brest :		
Construction d'un engin de radoub		22.000
Nantes et Saint-Nazaire :		
Construction d'une drague aspiratrice		15.000
Bordeaux :		
Reconstruction des ouvrages de la Pointe-de-Grave (1 ^{re} phase)		3.000
Marseille et annexes :		
Reconstruction des quais du bassin de la gare maritime		4.200
Reconstruction et rempiètement des quais de la digue du large au bassin national		1.500
La Ciotat :		
Extension du port (achèvement)		3.000
		82.000
<i>2° Travaux prévus en dehors de la loi de programme.</i>		
		<small>En milliers de NF.</small>
1° Réévaluation des opérations en cours		12.000
Dont :		
— démolition de la base sous-marine de Dunkerque	750	
— travaux d'amélioration du port de Caen		970
— construction de la forme de radoub n°8, à Marseille	5.500	
2° Travaux non compris dans la loi-programme :		
Enlèvement d'épaves gênantes pour la navigation.		
Reconstructions et améliorations diverses.....		8.000
		20.000
Total général pour le chapitre 53-34		102.000

Pour les *ports de pêche* les autorisations de programme sont de 1.000.000 NF se répartissant comme suit :

— réévaluation des opérations en cours	200.000 NF.
— reconstruction et améliorations diverses, notamment dans les ports d'Audierne, Kéridy et Saint-Guénolé	800.000 NF.

*
* *

Rappelons qu'en ce qui concerne les ports maritimes, les programmes établis par le deuxième Plan n'ont été réalisés qu'à concurrence de 54,8 % pour les autorisations de programme et 59 % pour les crédits de paiement.

Pour le troisième Plan — dont l'exécution s'étend sur les années 1958 à 1961 — le montant des travaux prévus représentait une dépense de 66.600 millions de francs actuels. Or, au cours des années 1958-1959, les crédits engagés par l'Etat n'ont représenté que 19.800 millions. Il aurait donc été nécessaire, pour que les objectifs prévus par le troisième Plan soient atteints, d'engager, au cours des années 1960-1961, 46.800 millions, soit 23.400 millions par an. Or, les autorisations de programme inscrites au projet de budget 1960 n'atteindront même pas la moitié de ce dernier chiffre. Nous constatons ainsi le retard important pris par la modernisation et l'équipement de nos établissements maritimes, alors qu'il est unanimement reconnu qu'une des causes de la cherté des ports français et des détournements de trafic qui en résultent au profit des ports étrangers, est le retard apporté à leur modernisation.

Ces remarques prennent toute leur importance au moment où la mise en application du Marché commun va entraîner pour les ports français une concurrence plus vive de la part des ports étrangers et que l'on considère les efforts accomplis notamment à Rotterdam, Hambourg et Gênes.

IV. — La signalisation maritime.

A. — DÉPENSES ORDINAIRES

Métropole : Chapitre 35-33.

Les dépenses de fonctionnement, d'entretien et de réparations des établissements de signalisation maritime prévues pour 1960 s'élèveront à 11.420.720 NF, en augmentation de 1.050.000 NF sur celles de l'exercice précédent (soit 9 %).

Cette augmentation s'applique à concurrence de 400.000 NF aux dépenses de fonctionnement des nouveaux établissements, le surplus traduisant seulement l'incidence des hausses de prix.

Pays d'Outre-Mer : Chapitre 44-32.

Les subventions prévues en faveur des pays d'outre-mer pour le fonctionnement, l'entretien et les réparations des établissements de signalisation maritime doivent en 1960 être réparties de la manière suivante :

COLLECTIVITES INTERESSEES	MONTANT DES SUBVENTIONS
	En nouveaux francs.
Etats de la Communauté :	
Etat du Sénégal	190.000
République gabonaise	42.000
République malgache	209.000
Total	441.000
Territoires d'Outre-Mer :	
Comores	1.000
Côte française des Somalis	24.000
Nouvelle-Calédonie	70.000
Polynésie française	9.000
Saint-Pierre et Miquelon	47.000
Total	151.000
Etat du Cameroun	18.000
Algérie	525.000
Service technique des phares et balises	1.350.000
Total général	2.485.000

B. — DÉPENSES EN CAPITAL

Métropole.

Les autorisations de programme prévues à ce titre sont les suivantes (*chapitres 53-38 et 58-30*) :

	En milliers de NF.
Poursuite de la reconstruction : construction d'un feu et achat de l'appareillage correspondant.....	400
Opérations annuelles et réparations des destructions causées par la mer en métropole et dans les départements d'outre-mer	5.680
Adaptation de la signalisation maritime nécessitée par les modifications dans le trafic (1 radiophare, 1 radar complémentaire, 1 faisceau hertzien).....	320
Améliorations urgentes (6 logements de gardien).....	270
Constitution de moyens de service (1 réseau radiotéléphonique, 2 vedettes de ravitaillement, 2 ^e tranche de 2 parcs).....	700
Etudes (aides radioélectriques).....	100
Total	7.470

Territoires d'Outre-Mer.

Les autorisations de programme demandées se décomposent comme suit :

	En milliers de NF.
Réparation des destructions causées par la mer.....	3.680
Aménagement de deux parcs de balisage et acquisition de deux vedettes.....	1.400
Rénovation de la signalisation maritime.....	920
Total	6.000

V. — Les travaux de défense contre les eaux.

Deux chapitres sont intéressés par ces travaux : le 53-32 et le 63-90.

Chapitre 53-32.

Ce chapitre concerne la poursuite des travaux d'aménagement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche.

Ces travaux avaient été prévus par la loi du 30 novembre 1941 complétée par la loi du 31 décembre 1948 et comprennent notamment, pour les trois rivières intéressées, des opérations de dragage du lit et de renforcement des digues de défense ainsi que l'aménagement de champs d'inondation équipés de déversoirs et de réservoirs.

Les crédits prévus, à ce titre, au budget de 1960, s'élèvent en autorisations de programme à 2.000.000 NF et en crédits de paiement à 5.120.000 NF.

Chapitre 63-90.

Ce chapitre, dont la dotation demandée pour 1960 est de 48.000.000 NF en autorisations de programme et de 11.080.000 NF en crédits de paiement, concerne essentiellement la construction d'un barrage sur la Haute-Seine destiné à régulariser le cours du fleuve et notamment à réduire les effets de crues dans la région parisienne.

Par ailleurs, on escompte que la construction de cet ouvrage pourrait, au moins dans une certaine mesure, pallier les difficultés d'alimentation en eau de la région parisienne.

VI. — Les routes.

La question de l'entretien et de la modernisation de notre réseau routier est une de celles qui préoccupe, à juste titre, l'opinion publique.

En effet, la circulation routière se développe à une cadence très rapide et rien ne permet de penser que ce développement ne se poursuivra pas durant les prochaines années.

Les chiffres sont à cet égard particulièrement éloquentes. Au cours des trois dernières années, le parc français de véhicules à moteur a en effet évolué comme suit.

	Voitures automobiles.	Véhicules à deux roues à moteur.
1957	5.278.000	4.158.000
1958	5.975.000	4.648.000
1959 (prévisions).....	6.700.000	4.980.000

Si cette progression continue, il y aura en circulation l'année prochaine, en France, plus de 12,5 millions de véhicules à moteur à deux ou quatre roues.

Or, notre réseau routier, excellent avant guerre, n'a pas été aménagé depuis en fonction du développement du parc automobile.

Il en résulte des difficultés de circulation grandissantes et, par ailleurs, l'insuffisance de nos routes est certainement responsable, dans une proportion du reste difficile à déterminer, d'une partie des accidents qui se produisent chaque jour par centaines et qui, outre les dégâts matériels, provoquent à l'heure actuelle la mort de plus de 8.000 personnes par an.

Par ailleurs, cette situation ne peut que nuire au développement de l'industrie automobile française qui constitue cependant une de nos industries de base et tient à l'heure actuelle une place de premier plan parmi nos exportations. Enfin, elle ne peut que freiner le développement du tourisme et tout spécialement celui du tourisme étranger en France, surtout lorsque l'on considère les efforts considérables faits par les autres pays occidentaux dans le domaine routier. A ce sujet, il est significatif de comparer la longueur des autoroutes en service et en construction dans ces différents pays.

Situation des autoroutes au 1^{er} janvier 1959.

(En kilomètres.)

PAYS	EN SERVICE	EN CONSTRUCTION	EN PROJET (approuvé par décision gouvernementale).	TOTAL
U. S. A.....	10.330	2.450	59.840	72.620
Allemagne de l'Ouest.	2.400	300	1.498	4.198
Angleterre	13	113	538	664
Autriche	145	158	407	710
Belgique	140	30	800	970
Danemark	38	62	280	380
Italie	670	650	1.330	2.650
Pays-Bas	516	24	»	540
Suède	105	»	1.800	1.905
France	91	115	1.797	2.003

Ainsi, de tous les pays du Marché commun, la France est de loin celui qui dispose du plus faible réseau d'autoroutes. Sans doute, d'importants projets existent en la matière, mais quand on voit la lenteur avec laquelle progressent à l'heure actuelle, dans notre pays, les constructions d'autoroutes et les difficultés que rencontre le financement de ces travaux, on peut légitimement se demander si ces projets aboutiront jamais.

Lorsque du domaine de la construction des grandes voies nouvelles on passe à celui de l'entretien du réseau routier existant, la situation de la France apparaît également bien peu satisfaisante.

Crédit moyen au kilomètre dépensé pour l'entretien des routes, en 1959.

	NOMBRE de kilomètres.	CREDIT par kilomètre.
Grande-Bretagne	137.500	645.000
Luxembourg	4.300	560.000
Italie	23.300	438.000
Suisse	16.800	490.000
Allemagne :		
Bundesstrassen	22.000	400.000
Landstrassen	154.000	320.000
Pays-Bas	2.300	900.000
Autriche	8.321	323.000

Or, pour la France, la dépense correspondante s'élève seulement à 295.000 francs par kilomètre.

Le simple énoncé de ces chiffres suffit à montrer qu'il y a là un problème grave pour l'avenir du pays auquel il conviendrait que le Gouvernement s'attaque d'une manière beaucoup plus vigoureuse qu'il n'a été fait jusqu'à présent.

Quoi qu'il en soit, les dépenses concernant les routes nationales sont réparties, comme on le sait, entre d'une part le budget des Travaux publics et d'autre part le Fonds d'investissement routier.

Crédits affectés aux routes nationales.

	1958	1959	1960
	(En nouveaux francs.)		
Entretien	184.786.470	207.643.560	236.450.210
Equipement	44.390.000	63.060.000	31.200.000
Fonds routier (1)	255.000.000	284.000.000	220.000.000

(1) Tranche nationale. — Crédits de paiement.

A. — LES ROUTES DANS LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS

Les crédits concernant les routes et figurant au budget des Travaux publics sont, d'une part, des crédits d'entretien et, d'autre part, des crédits concernant les reconstructions et grosses réparations.

a) *Les crédits d'entretien.*

Les crédits prévus à ce titre au budget de 1960 s'élèvent à 236.450.210 NF en augmentation de 28.806.650 NF sur ceux de 1959. Cette augmentation traduit, à concurrence de 8 millions NF des hausses de prix et pour 20 millions une augmentation de la dotation. Le Ministère des Travaux publics estime que cette dotation permettra d'effectuer le revêtement de 8.800 kilomètres de route contre 8.100 en 1959.

b) *Les crédits de reconstruction et de grandes réparations.*

A ce titre, figurent des *autorisations de programme* d'un montant total de 55.600.000 NF se décomposant comme suit :

Entretien et réparation des ponts provisoires....	12.600.000 NF
Réparation des dégâts causés dans les Pyrénées-Orientales par les crues de 1940 et 1942....	2.000.000 NF
Réparation des dégâts causés dans les départements alpins par les crues de 1957.....	36.000.000 NF
Réparation des dégâts causés aux routes nationales dans les Cévennes au cours des inondations de 1958.....	5.000.000 NF

Les *crédits de paiement* demandés, pour 1960, s'élèvent à 31.200.000 NF dont 5.000.000 NF au titre des services votés et 26.200.000 NF pour les autorisations nouvelles.

*
* *

c) *L'insuffisance des crédits budgétaires accordés pour l'entretien du réseau routier national.*

Le crédit annuel alloué en 1939 pour l'entretien du réseau routier national s'élevait à 1 milliard de francs actuels. La dotation correspondante devrait, à l'heure actuelle, si l'on ne tenait compte que du coefficient de hausse des prix, être de l'ordre de 30 milliards.

Même si on fait une comparaison avec la situation d'après-guerre, on constate depuis 1946 une diminution constante, en valeur relative, du montant des crédits d'entretien de nos routes nationales.

ANNEES	EVOLUTION DES CREDITS D'ENTRETIEN des routes nationales.	
	En millions de francs courants.	En millions de francs 1946.
1946	6.915	6.915
1952	17.245	5.864
1953	16.328	5.552
1954	14.869	5.055
1955	17.772	6.042
1956	18.443	6.271
1957	17.177	5.840
1958	18.478	5.959
1959	20.764	4.989

En réalité, l'importance de la diminution de la valeur des crédits est beaucoup plus considérable, compte tenu :

- de l'augmentation du trafic de l'ordre de 10 % par an ;
- de la prise en charge, depuis le 1^{er} janvier 1948, de l'entretien du réseau routier national des départements d'outre-mer ;
- de la mise en service, depuis 1949, de divers tronçons d'auto-routes ;

— de la dégradation causée par des calamités diverses, dont la réparation a été mise pour la plus grande part à la charge des crédits d'entretien (inondations de 1955, 1957 et 1958, et conséquence du dégel de 1956) ;

— de l'accroissement général de l'activité économique ;

— du développement des sports d'hiver, dans les régions de montagne, qui obligent à maintenir ouvertes à la circulation, pendant toute l'année, certaines routes de montagne dont l'entretien est particulièrement coûteux.

Avec les crédits ouverts, il n'est plus possible d'entretenir les ouvrages qui sont pourtant d'une importance capitale pour la conservation du réseau et on se trouvera, d'ici peu, en face d'une

telle masse de travaux de remise en état que le financement sur le budget annuel deviendra impossible et qu'un programme exceptionnel devra être envisagé.

B. — LE FONDS SPÉCIAL D'INVESTISSEMENT ROUTIER

Le Fonds spécial d'investissement routier créé par la loi du 30 décembre 1951 et alimenté par l'affectation d'une fraction des taxes frappant les produits pétroliers avait, à l'origine, donné de grands espoirs quant aux possibilités de financer les travaux indispensables de modernisation et de développement de notre réseau routier.

Taux du prélèvement sur les taxes frappant les produits pétroliers (a).

	LOI N° 51-1480 du 30 décembre 1951 à loi n° 52-1 du 3 janvier 1952 (Art. 20).	LOI N° 52-4 du 3 janvier 1952 à loi n° 52-1402 du 30 décembre 1952 (Art. 17).	LOI N° 52-1402 du 30 décembre 1952 (Art. 17) à loi n° 55-359 du 3 avril 1955 (Art. 29 et 50 à 54).	LOI N° 55-359 du 3 avril 1955 (Art. 50). Pour 1955.	LOI N° 55-359 du 3 avril 1955. (Art. 50). Pour 1956.	LOI N° 55-359 du 3 avril 1955 (Art. 50) De 1957 à 1959.	PROJET DE LOI de finances 1960.
	%	%	%	%	%	%	%
Tranche nationale...	20	(b) 18	10	13,5	13,5	14	»
Tranche départementale	2	2	2	2,5	2,5	2,5	»
Tranche vicinale (c).	»	2	2	2,5	2,5	3	»
Tranche rurale (c)..	»	»	»	0,5	1	1	»
Tranche communale (c)	»	»	»	»	»	»	»
Tranche urbaine.....	»	»	»	1	1,5	1,5	»
	22	22	14	20	21	22	(d) 7

a) De 1952 à 1959 inclus, le prélèvement ne s'appliquait qu'au montant de la taxe à la date du 1^{er} janvier 1952, à l'exclusion des majorations ultérieures frappant les seuls carburants routiers.

b) L'article 8 de la loi n° 51-491 du 14 avril 1952 ramena à compter du 1^{er} mai 1952 et à titre *exceptionnel* le pourcentage affecté au réseau national de 18 % à 10 %. Cette mesure exceptionnelle fut transformée en mesure définitive par l'article 17 de la loi n° 52-1402 du 30 décembre 1952.

c) Pour 1960, il n'existe plus qu'une tranche communale qui regroupe les tranches vicinale et rurale qui existaient auparavant.

d) Pour 1960, l'article 71 du projet de loi de finances stipule que le prélèvement de 7 % s'appliquera au montant total de la taxe frappant la totalité des produits pétroliers (déduction faite de la détaxation du carburant agricole, c'est-à-dire le produit net des taxes intérieures). Taux non ventilés dans le projet de loi de finances.

Malheureusement, le Fonds routier a dû subir depuis sa création toute une série d'amputations qui a singulièrement réduit ses possibilités d'action ainsi qu'en témoigne le tableau ci-après :

Dotations de la tranche nationale du Fonds routier.

	THEORIQUES (1)	EFFECTIVES
	(En millions de francs actuels),	
1952	24.600	9.300
1953	29.800	13.550
1954	32.400	17.850
1955 (2)	27.100	27.655
1956 (2)	28.800	28.500
1957	29.900	25.100
1958	32.600	25.500
1959	35.800	28.400

(1) Application des pourcentages légaux au produit effectif des taxes sur les carburants routiers.

(2) Seules années où la loi du 3 avril 1955 ait été effectivement appliquée.

Par ailleurs, le Fonds routier a vu mettre à sa charge des travaux de réparation de dommages de guerre qui n'avaient aucun lien avec sa destination primitive et ont réduit encore les possibilités de financement des opérations de modernisation proprement dites.

Utilisation des crédits accordés depuis l'origine jusqu'à fin 1959.

	AUTORISATIONS de programme.	C R E D I T S de paiement.
	(En millions de francs actuels.)	
Article 1 ^{er} .		
Opérations dans les grands centres ou à proximité	53.000	47.300
Autoroutes	40.250	39.000
Construction de ponts et suppression de P. N.	17.900	16.900
Aménagement général du réseau en dehors des grands centres.....	47.250	47.000
Opération de sécurité (suppression des « points noirs »)	5.000	4.600
Routes touristiques.....	4.150	4.150
Travaux dans les localités sinistrées.....	3.150	3.150
Tunnel du Mont-Blanc.....	1.790	700
Article 2.		
Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre	14.570	13.300

*
* *

La situation actuelle de notre réseau routier, tant du point de vue de l'entretien que de la modernisation, apparaît donc, à l'heure actuelle, des plus préoccupantes. En présence de cette situation votre Commission a été conduite à l'occasion de l'examen de l'article 71 du présent projet de loi de finances à vous proposer d'adopter un amendement tendant à accroître les dotations du Fonds d'investissement routier.

VII. — Institut géographique national.

A. — Dépenses ordinaires.

Les crédits prévus pour l'Institut géographique national s'élèvent à 15.646.050 NF pour 1960 contre 14.959.080 NF pour les crédits votés de 1959.

Cette augmentation est uniquement la conséquence de hausse de prix ou de la traduction en année pleine de mesures prises antérieurement.

B. — Dépenses en capital.

Les autorisations de programme demandées pour 1960 s'élèvent à 4.000.000 NF et les crédits de paiement à 3.200.000 NF.

Les autorisations de programme correspondent à l'engagement des opérations suivantes :

— construction de bâtiments pour le regroupement des services de l'I. G. N. à Saint-Mandé (1.300.000 NF) ;

— achat de matériel technique de géodésie, de topographie, de photogrammétrie et d'imprimerie (2.700.000 NF).

VIII. — Le Tourisme.

A. — SITUATION ACTUELLE DU TOURISME EN FRANCE

a) *Le tourisme étranger.*

En ce qui concerne le tourisme étranger, l'année 1958 a été assez décevante puisque le nombre de touristes étrangers entrés en France a été seulement d'environ 4.070.000 contre 4.310.000 l'année

précédente, et ce, bien que l'année 1958 ait connu dans ce domaine deux événements favorables, l'exposition internationale de Bruxelles et les cérémonies de Lourdes.

Cette régression paraît être la conséquence des événements politiques qui ont marqué dans notre pays l'année 1958. Notamment la crainte de troubles aux mois de mai et juin, période où la majorité des touristes organisent leurs vacances d'été, a certainement conduit beaucoup d'étrangers à modifier leurs projets.

Du point de vue de la répartition par nationalité, on a observé une réduction très sensible — pouvant atteindre 20 % — des touristes belges, hollandais et surtout britanniques. En revanche, le nombre des Espagnols, des Italiens et des Irlandais a marqué une progression sensible due, très probablement, aux pèlerins se rendant à Lourdes.

Toutefois, bien que le nombre des entrées de touristes étrangers en France ait été en régression en 1958, les recettes en devises ont été légèrement supérieures à celles de l'année précédente, ce qui traduit une sensible augmentation des dépenses unitaires.

**Recettes en devises étrangères
et évolution des dépenses réelles des touristes étrangers.**

	1957	1958
	(En millions de dollars M. C.)	
Recettes en devises étrangères.....	130,4	150
Evaluation des dépenses réelles des touristes étrangers	412	454

Bien que les renseignements statistiques complets concernant l'année 1959 ne peuvent évidemment encore être connus, il semble que les résultats doivent être très sensiblement supérieurs à ceux de l'exercice précédent ; on a constaté notamment une progression importante des touristes en provenance des Etats-Unis, du Canada, de la Suisse, de l'Espagne et des Pays du Marché commun.

Cette reprise est due à différents facteurs.

En premier lieu, on doit noter la disparition des craintes concernant la situation politique qui avaient certainement découragé bon nombre d'étrangers en 1959.

D'autre part, la nouvelle parité du franc réalisée à la fin de l'année dernière a certainement stimulé le tourisme étranger. Il est à noter toutefois que les effets de cette mesure ont été en partie compensés par l'augmentation des prix des hôtels et restaurants et par la suppression de la détaxe de 10 % accordée antérieurement aux touristes étrangers sur le montant des notes d'hôtel qu'ils réglaient en devises.

Enfin, les circonstances atmosphériques particulièrement favorables de cet été ont certainement eu une heureuse influence sur le développement du tourisme étranger dans notre pays.

b) *Le tourisme intérieur.*

Si le tourisme intérieur a été, lui aussi, favorisé par les conditions climatiques exceptionnelles de l'été dernier, par contre, la réforme des vacances scolaires a certainement porté un préjudice à toutes les branches de l'activité touristique.

D'une part, la soudaineté de la mesure a, dans bien des cas, surpris les familles, qui n'ont pas toujours pu avancer leurs projets de vacances et ont dû, par conséquent, les abandonner au moins pour partie.

D'autre part, cette mesure vient à l'encontre de tous les efforts faits jusqu'ici par les milieux touristiques pour obtenir un étalement des vacances et décongestionner ainsi les mois surchargés de juillet et d'août.

La fixation de la rentrée scolaire au 15 septembre au plus tard exclut pratiquement le mois de septembre de la saison touristique pour toutes les familles, et elles sont la majorité, qui ont des enfants d'âge scolaire. On aboutit ainsi pratiquement à resserrer sur deux mois la période des vacances, avec toutes les conséquences que cela entraîne, notamment sur le plan hôtelier : mauvaise rentabilité des installations, main-d'œuvre mal utilisée et, fatalement, hausse des prix pendant cette période.

B. — RÉORGANISATION DES SERVICES DU TOURISME

L'organisation des services du tourisme a été profondément modifiée par le décret du 19 juin 1959, qui a supprimé la direction générale du tourisme et l'a remplacée par un Commissariat général.

Ce Commissariat général est notamment chargé :

— d'établir l'inventaire des moyens dont la France dispose en matière de tourisme ;

— de mettre en place, de coordonner les différents organismes participant à l'activité touristique et d'harmoniser, dans ce domaine, les initiatives privées ;

— de coordonner la propagande touristique et, dans ce but, de faire connaître les réalisations françaises de tous ordres, qu'elles soient artistiques, scientifiques, techniques ou sociales.

Par ailleurs, sur le plan régional, les services du tourisme doivent également faire l'objet d'une réorganisation.

A l'heure actuelle, le Commissariat général au tourisme ne dispose pas, sur le plan régional, d'échelons administratifs comme en ont d'autres administrations techniques.

Or, son rôle, qui est essentiellement d'animation et de coordination, exige des rapports étroits entre l'administration centrale et les collectivités locales.

Il doit, en effet :

— informer ces collectivités de la politique du tourisme et des moyens mis en œuvre ;

— être tenu au courant de leurs activités et de leurs projets en matière touristique ;

— coordonner ces différentes activités sur le plan régional ;

— assurer la mise en œuvre d'une politique d'ensemble.

D'autre part, la complexité croissante des problèmes, comme le besoin de simplification et de rapidité d'exécution, exige, en matière de tourisme, une déconcentration. De nombreuses tâches administratives devraient être réalisées à l'échelon régional.

Actuellement, le Commissariat général doit utiliser comme ses représentants ou correspondants les secrétaires généraux des Comités régionaux de tourisme qui, tant en raison de leurs conditions de recrutement que de la situation matérielle qui leur

est faite et de la collaboration qu'ils apportent souvent à divers organismes étrangers au tourisme, ne constituent pas pour l'administration centrale des auxiliaires lui permettant de mener une action d'ensemble homogène.

Il s'agit, en fait, de salariés des Comités régionaux dont la subordination à l'égard des services centraux n'est pas définie.

Une expérience de près de quinze ans a d'ailleurs mis en évidence les inconvénients de ce système.

Pour ces raisons, le Ministère des Travaux publics envisage l'institution d'un corps de délégués régionaux du tourisme. La création de dix postes de délégués est prévue au présent projet de budget.

C. — LES CRÉDITS DU TOURISME

Le tableau ci-après donne la comparaison des crédits du tourisme entre le budget de 1959 et celui de 1960.

CHAPITRES	DEPENSES	BUDGET voté de 1959.	PROJET de budget de 1960.	DIFFERENCE	AUTORISA- TIONS nouvelles.
				(En nouveaux francs.)	
31-01 et suivants.	Personnel	576.050	850.470	+ 274.420	+ 257.120
34-12	} Matériel	7.500	37.500	+ 30.000	+ 30.000
34-61		10.723.610	12.482.686	+ 1.759.076	+ 602.496
34-91	Loyers	57.000	65.835	+ 8.835	»
34-92	Matériel auto....	6.400	10.230	+ 3.830	+ 3.830
44-61	Subventions	1.346.000	1.386.000	+ 40.000	+ 40.000
	Totaux	12.716.560	14.832.721	2.116.161	933.446

Ces crédits appellent les observations suivantes :

Les principaux postes d'augmentation de dépenses prévus au titre des mesures nouvelles de 1960 concernent les crédits de personnel et les crédits de matériel.

a) *Crédits de personnel.* — La majoration de ces crédits est due essentiellement à la transformation de la direction générale du tourisme en commissariat général et à la création de dix postes de délégués régionaux au tourisme.

Ces créations d'emplois sont du reste en partie gagées par une diminution des subventions accordées aux comités régionaux du tourisme. En effet, les secrétaires généraux de ces organismes devant être déchargés d'une grande partie de leurs attributions confiées dorénavant aux délégués régionaux, les frais de fonctionnement des comités s'en trouveront réduits d'autant. Le crédit de 346.000 NF qui leur est actuellement réservé pourrait être réduit à 200.000 NF correspondant à une économie de 146.000 NF. En définitive et compte tenu de cette réduction de subvention, le coût total de la mise en place des délégués régionaux se chiffrera à environ 120.000 NF.

b) *Crédits de matériel.* — Les crédits demandés dans le projet de 1960 (Chapitre 34-61) sont en augmentation de 602.496 NF par rapport à ceux inscrits au même chapitre pour l'exercice 1959.

Cette augmentation provient, à concurrence de 122.596 NF, d'ajustements rendus nécessaires par des hausses de prix et, pour le reste, de mesures nouvelles.

L'analyse de ces mesures nouvelles conduit aux constatations suivantes:

1° *Frais de déplacement.* — L'augmentation de 2.490 NF a pour cause la création de dix postes de délégués régionaux du Tourisme en province. Ces délégués régionaux seront responsables de circonscriptions comprenant en moyenne neuf départements et seront amenés, par conséquent, à se déplacer assez fréquemment d'un département à l'autre ;

2° *Frais de représentation.* — L'augmentation de 9.900 NF a pour objet de permettre au Commissaire Général au Tourisme d'assumer les fonctions de représentation qui sont inhérentes à sa charge. Rappelons que le crédit qui figurait à cet article dans le budget de 1959 (2.100 NF) n'avait pas été réévalué depuis 1952.

Il est apparu, en effet, qu'une somme de 1.000 NF par mois en moyenne, qui, au surplus ne peut être dépensée que sur justifications, était absolument nécessaire pour permettre au Commissaire Général au Tourisme qui, de par sa fonction même, est amené à recevoir beaucoup plus que tout autre fonctionnaire de rang équivalent, de faire face à ces charges inévitables ;

3° *Matériel.* — L'augmentation prévue de 120.000 NF, demandée à l'article 3, doit servir à l'achat du mobilier nécessaire à la réinstallation des bureaux du Commissariat Général, avenue de l'Opéra. Cette réinstallation fait suite aux importants travaux de reconstruction intérieure, qui sont actuellement en cours dans l'immeuble occupé par ces bureaux ;

4° *Frais généraux des bureaux à l'étranger.* — L'augmentation de 347.510 NF demandée doit permettre, outre l'ouverture d'un bureau commun avec la Compagnie nationale Air France à Moscou et d'un bureau à Miami, la réinstallation et la modernisation de plusieurs des bureaux fonctionnant actuellement à l'étranger. Par ailleurs, cette majoration de crédits tient compte également d'un certain nombre de hausses de prix, notamment des tarifs postaux, constatées dans les pays étrangers.

Signalons pour terminer que les crédits prévus au titre des subventions aux organismes de tourisme s'élèvent à 1.386.000 NF en augmentation de 40.000 NF par rapport à l'année dernière.

Toutefois cette augmentation s'analyse en définitive comme le résultat, d'une part, d'une diminution de 140.000 NF des subventions aux comités régionaux du tourisme, conséquence comme nous venons de le voir de la création de délégués régionaux, et d'autre part, d'une augmentation de différentes subventions pour un total de 180.000 NF. Ces subventions sont versées notamment aux syndicats d'initiative et associations de tourisme.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 53 bis.

Montant des emprunts pour la construction d'autoroutes.

Texte. — En application de l'article 23 de la loi n° 58-336 du 29 mars 1958, le montant des emprunts que peuvent être autorisées à émettre en 1960 les collectivités publiques ou les sociétés d'économie mixte pour la construction d'autoroutes est fixé à 250.000.000 NF.

Commentaires. — Aux termes de l'article 23 de la loi n° 58-336 du 29 mars 1958, les emprunts émis par une collectivité publique, une Chambre de Commerce ou une société d'économie mixte dans laquelle les intérêts publics sont majoritaires, en vue de financer les opérations de construction d'auto-roues inscrites aux plans d'amélioration du réseau routier national, peuvent bénéficier de la garantie de l'Etat.

Le montant maximum de ces emprunts doit être fixé annuellement dans la loi de finances.

Le présent article, qui a été introduit par l'Assemblée Nationale, a pour but de fixer ce montant maximum à 250.000.000 NF pour l'année 1960.

Votre Commission des finances vous en propose l'adoption sans modification.

Article 71.

Ouverture d'un compte d'affectation spéciale.

Texte proposé initialement
par le Gouvernement.

Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé « Fonds spécial d'investissement routier » géré par le Ministre des Travaux publics et des Transports et le Ministre de l'Intérieur.

Ce compte retrace :

— en crédit le produit d'un prélèvement de 7 % sur la taxe intérieure des produits pétroliers ;

— en débit les dépenses d'amélioration des voiries nationale, départementale et urbaine, les dépenses d'amélioration et de remise en état de la voirie communale, ainsi que les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Conforme.

Ce compte retrace :

— en crédit le produit d'un prélèvement de 7,7 % sur la taxe intérieure des produits pétroliers *appliquée aux carburants routiers* ;

— en débit...

(Le reste sans changement.)

Texte proposé par votre Commission.

I. — Il est ouvert...

... de l'Intérieur.

Ce compte retrace :

— en crédit le produit d'un prélèvement de 10 % sur la taxe intérieure des produits pétroliers ;

— en débit...

...de la voirie communale et rurale, ainsi que les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

II. — Le prélèvement de 10 % visé au paragraphe précédent est réparti entre les différentes voiries, ainsi qu'il suit :

- voirie nationale..... 6,4 %
- voirie départementale. 1,1 %
- voirie communale :
 - tranche communale et rurale 1,8 %
 - tranche urbaine 0,7 %

III. — Les modalités de fonctionnement du fonds spécial d'investissement routier restent fixées par la loi n° 51-1480 du 30 décembre 1951 et les textes qui l'ont modifiée ou complétée.

Commentaires. — Conformément aux engagements pris cette année devant votre Assemblée, lors de la discussion du projet de loi relatif à l'équipement économique général, le Gouvernement a proposé que soient retracées, au sein d'un compte d'affectation spéciale, les opérations du Fonds d'investissement routier.

Par ailleurs, une double modification serait apportée au calcul du prélèvement sur la taxe intérieure sur les produits pétroliers affecté au Fonds routier. Jusqu'à présent, ce prélèvement était calculé au taux de 22 % sur le montant de la taxe frappant les seuls carburants routiers et abstraction faite des augmentations de cette taxe intervenue depuis 1952. Le projet déposé par le Gouvernement a prévu que, dorénavant, le prélèvement serait calculé sur la totalité du produit de la taxe intérieure, mais au taux réduit de 7 %.

L'Assemblée Nationale a estimé qu'il convenait, comme par le passé, de limiter l'assiette du prélèvement effectué au profit du Fonds à la taxe intérieure frappant les seuls carburants routiers, le taux du prélèvement étant en contrepartie porté à 7,7 % ce qui procurerait au Fonds des ressources équivalentes, et a, en conséquence, modifié la rédaction de l'article 71.

Votre Commission des finances se rallie, pour sa part, au principe de l'extension de l'assiette du prélèvement à la totalité de la taxe intérieure sur les produits pétroliers. En revanche, elle a observé que l'application des textes, à l'heure actuelle en vigueur, conduirait à attribuer au Fonds routier, pour l'année 1960, une somme d'environ 57 milliards de francs actuels, alors que l'application du taux de 7 % proposé par le Gouvernement limiterait ce prélèvement à 39,7 milliards de francs actuels et aboutirait, par conséquent, à une nouvelle et définitive amputation des crédits routiers.

Elle vous propose en conséquence de fixer le taux du prélèvement à 10 %, ce qui, sur la base des consommations envisagées pour l'année 1960, conduirait à attribuer au Fonds une somme totale voisine de celle que lui aurait procurée l'application stricte des textes en vigueur.

Par ailleurs, votre Commission estime qu'il conviendrait de maintenir la répartition actuelle du prélèvement entre les différentes tranches du Fonds routier sur les bases suivantes :

— voirie nationale	6,4 %
— voirie départementale	1,1 %
— voirie communale :	
— tranche communale et rurale.....	1,8 %
— tranche urbaine	0,7 %

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des finances vous propose d'accepter, sans modification, les crédits du budget des Travaux publics ainsi que l'article 53 *bis* du présent projet de loi de finances, et, sous réserve de l'amendement qu'elle vous propose, l'article 71 dudit projet.

Amendement présenté par la Commission.

Article 71.

Amendement : Rédiger cet article ainsi qu'il suit :

I. — Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé « Fonds spécial d'investissement routier » géré par le Ministre des Travaux publics et des transports et le Ministre de l'Intérieur.

Ce compte retrace :

— en crédit, le produit d'un prélèvement de 10 % sur la taxe intérieure des produits pétroliers,

— en débit, les dépenses d'amélioration des voiries nationale, départementale et urbaine, les dépenses d'amélioration et de remise en état de la voirie communale et rurale ainsi que les dépenses de reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

II. — *Le prélèvement de 10 % visé au paragraphe précédent est réparti entre les différentes voiries, ainsi qu'il suit :*

— voirie nationale	6,4 %
— voirie départementale	1,1 %
— voirie communale :	
— tranche communale et rurale	1,8 %
— tranche urbaine	0,7 %

III. — *Les modalités de fonctionnement du fonds spécial d'investissement routier restent fixées par la loi n° 51-1480 du 30 décembre 1951 et les textes qui l'ont modifiée ou complétée.*