

N° 39

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1960-1961

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 15 novembre 1960.

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 1961, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

Par M. Marcel PELLENC

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 25

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, Edouard Bonnefous, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, Jacques Duclos, Pierre Garet, Roger Houdet, Michel Kistler, Roger Lachèvre, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Max Monichon, René Montaldo, Geoffroy de Montalembert, Eugène Motte, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Jacques Soufflet, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 866, 886 (annexes 28 et 29), 892 (tome II, annexes XV, XVI et XIX) et in-8° 194.

Sénat : 38 (1960-1961).

SOMMAIRE

	Pages.
Les grandes masses du budget des Travaux publics et des Transports.....	3
Examen détaillé des crédits.....	7
I. — Les services généraux du Ministère des Travaux publics.....	7
II. — Les voies navigables.....	15
III. — Les ports maritimes de commerce et de pêche.....	18
IV. — La signalisation maritime.....	24
V. — La défense contre les eaux.....	26
VI. — Les routes	29
VII. — L'Institut géographique national.....	36
VIII. — Le tourisme	37
Observations de la Commission.....	42
Amendement présenté par la Commission.....	44
Annexe. — Aperçu sur les travaux exécutés par l'Institut géographique national pendant l'année 1960.....	45

LES GRANDES MASSES DU BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Mesdames, Messieurs,

Les crédits inscrits au projet de budget des Travaux publics, pour 1961, s'élèvent au titre des opérations ordinaires à 2.621 millions 869.393 NF, en diminution de 79.100.903 NF sur les crédits votés pour 1960.

Notons tout de suite que cette diminution provient essentiellement de la réduction de certains crédits intéressant la Société nationale des chemins de fer français.

Pour les dépenses en capital, les autorisations de programme demandées s'élèvent à 349.500.000 NF, en augmentation de 3 millions 30.000 NF sur celles de l'année précédente ; quant aux crédits de paiement correspondant, il est proposé de les porter à 368 millions de nouveaux francs, soit une augmentation par rapport aux crédits votés de 1961 de 47.530.000 NF.

L'Assemblée Nationale n'a apporté qu'une seule modification à ces crédits. Elle a, par une mesure générale appliquée à tous les budgets, réduit de 24.480 NF les crédits du titre III pour tenir compte de la non-augmentation du traitement du Ministre.

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

Dépenses ordinaires.

	CREDITS votés pour 1960.	CREDITS PREVUS POUR 1961			DIFFERENCES entre 1960 et 1961.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
(En nouveaux francs.)					
TITRE III. — Moyens des services.					
1 ^{re} partie : Personnel. Rémunérations d'activité.....	405.497.097	429.594.945	— 2.232.343	427.362.602	+ 21.865.505
2 ^e partie : Personnel en retraite. Pensions et allocations.....	883.000	1.044.302	+ 8.000	1.052.302	+ 169.302
3 ^e partie : Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.	74.079.704	79.116.328	+ 2.621.319	81.737.647	+ 7.657.943
4 ^e partie : Matériel et fonctionnement des services.....	46.278.799	47.595.469	+ 6.341.942	53.937.411	+ 7.658.612
5 ^e partie : Travaux d'entretien..	339.012.856	339.002.856	+ 23.022.000	362.024.856	+ 23.012.000
6 ^e partie : Subventions de fonctionnement	5.828.920	5.930.797	+ 2.555.500	8.486.297	+ 2.657.377
7 ^e partie : Dépenses diverses....	2.120.000	2.100.000	+ 738.000	2.838.000	+ 718.000
Totaux pour le Titre III..	873.700.376	904.384.697	+ 33.054.418	937.439.115	+ 63.738.739
TITRE IV. — Interventions publiques.					
1 ^{re} partie : Interventions politiques et administratives.....	3.766.450	3.766.450	+ 3.363.550	7.130.000	+ 3.363.550
2 ^e partie : Action internationale.	163.460	163.460	+ 2.400	165.860	+ 2.400
4 ^e partie : Action économique. Encouragements et interventions	9.581.210	11.108.210	+ 5.052.408	16.160.618	+ 6.579.408
5 ^e partie : Action économique. Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	1.551.758.800	1.678.224.800	— 244.101.000	1.434.123.800	— 117.635.000
6 ^e partie : Action sociale. Assistance et solidarité.....	261.800.000	261.800.000	— 35.000.000	226.800.000	— 35.000.000
7 ^e partie : Action sociale. Prévoyance	200.000	50.000	»	50.000	— 150.000
Totaux pour le Titre IV..	1.827.269.920	1.955.112.920	— 270.682.642	1.684.430.278	— 142.839.642
Totaux pour les Travaux publics et les Transports.....	2.700.970.296	2.859.497.617	— 237.628.224	2.621.869.393	— 79.100.903

Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS DE PAIEMENT	
		Votées pour 1960.	Prévues pour 1961.	Votés pour 1960.	Prévus pour 1961.
		(En nouveaux francs.)			
	TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.				
	3° partie. — Transports, communications et télécommunications.				
53-20	Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations	55.600.000	30.500.000	31.200.000	53.425.000
53-30	Voies de navigation intérieure. — Equipement.....	117.400.000	130.000.000	79.220.000	99.050.000
53-32	Travaux de défense contre les eaux.....	2.000.000	1.000.000	5.120.000	1.500.000
53-34	Ports de commerce. — Equipement.....	102.000.000	119.940.000	107.260.000	107.218.000
53-36	Ports de pêche. — Equipement.....	1.000.000	14.360.000	6.410.000	4.130.000
53-38	Etablissements de signalisation maritime.....	7.470.000	6.940.000	5.350.000	7.524.000
	Totaux pour la 3° partie.....	285.470.000	302.740.000	234.560.000	272.847.000
	7° partie. — Equipements administratif et divers.				
57-50	Institut géographique national. — Equipement.....	4.000.000	4.000.000	3.200.000	5.420.000
57-90	Services des travaux publics et des transports. — Acquisitions de terrains et constructions immobilières	3.000.000	10.000.000	1.510.000	1.730.000
	Totaux pour la 7° partie.....	7.000.000	14.000.000	4.710.000	7.150.000
	8° partie. — Investissements hors de la métropole.				
58-30	Etablissements de signalisation maritime. — Outre-mer	6.000.000	6.060.000	4.120.000	5.913.000
	Totaux pour le titre V.....	298.470.000	322.800.000	243.390.000	285.910.000

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.		CREDITS DE PAIEMENT	
		Votées pour 1960.	Prévues pour 1961.	Votés pour 1960.	Prévus pour 1961.
	TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.				
	3 ^e partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>				
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers.....	48.000.000	26.700.000	11.080.000	16.090.000
	Totaux pour les titres V et VI.....	346.470.000	349.500.000	254.470.000	302.000.000
	TITRE VII. — Réparations des dommages de guerre.				
73-41	Reconstitution du réseau de la S.N.C.F. et des entre- prises exploitant les chemins de fer d'intérêt général.....	»	»	66.000.000	66.000.000
	Totaux pour les travaux publics et transports...	346.470.000	349.500.000	320.470.000	368.000.000

EXAMEN DÉTAILLÉ DES CRÉDITS

Notre collègue, M. Courrière, ayant été, comme les années précédentes, chargé de rapporter devant vous les chapitres du présent budget concernant les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens, nous nous limiterons donc, dans le cadre de ce rapport, à l'examen des crédits afférents aux autres activités du département des Travaux publics.

Nous étudierons d'abord les crédits afférents aux services généraux du Ministère des Travaux publics : administration centrale et services des ponts et chaussées, puis nous examinerons successivement les chapitres concernant les différentes activités de ce Ministère.

I. — Les services généraux du Ministère des Travaux publics.

A. — LA RÉORGANISATION DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

L'administration centrale du Ministère des Travaux publics a été réorganisée par le décret du 12 août 1960.

Cette réorganisation a eu notamment pour but d'assurer une meilleure répartition des tâches entre les diverses directions.

Les principaux points de cette réforme sont les suivants :

— création d'un service des Affaires économiques et internationales chargé notamment d'exercer un rôle de coordination générale dans le domaine des investissements intéressant les transports, de calculer les incidences économiques des mesures tarifaires en matière de transports et de coordonner l'étude des problèmes de coopération internationale dans ce même domaine ;

— renforcement de l'action de la Direction des transports en matière de coordination ;

— amélioration du fonctionnement des services chargés des questions concernant la main-d'œuvre dans les différents secteurs de transports.

Par ailleurs, il a paru nécessaire d'augmenter, d'une part, les moyens d'action mis à la disposition du Commissariat général au Tourisme, d'autre part, les services chargés de la gestion du Fonds spécial d'investissement routier, comme conséquence de l'augmentation prévue des dotations de ce fonds.

Au total, les différentes mesures envisagées se traduiraient par les suppressions et créations d'emplois ci-après :

PERSONNEL TITULAIRE		AGENTS CONTRACTUELS
Créations.	Suppressions.	Créations.
1 chef de service.	8 sténodactylographes des ponts et chaussées.	2 agents contractuels (indices 585-735).
2 attachés d'administration.	2 conducteurs d'automobiles de 2 ^e catégorie.	12 agents contractuels de 1 ^{re} catégorie.
1 chef de groupe.	2 ouvriers professionnels de 4 ^e catégorie.	21 agents contractuels de 2 ^e catégorie.
4 adjoints administratifs.		3 agents contractuels de 3 ^e catégorie.
16 sténodactylographes.		
3 agents de bureau.		
2 préposés téléphonistes.		
1 aide bibliothécaire.		
2 huissiers.		
6 agents de service de 2 ^e catégorie.		
1 maître ouvrier.		
1 ouvrier professionnel de 1 ^{re} catégorie.		
2 ouvriers professionnels de 2 ^e catégorie.		
2 conducteurs d'automobiles de 1 ^{re} catégorie.		
<hr/> 44	<hr/> 12	<hr/> 38

Parmi ces contractuels, 32, selon les propositions du Gouvernement, devraient être affectés à la gestion du fonds spécial d'investissement routier et être rémunérés par les ressources de ce fonds. Votre Commission, pour sa part, a estimé que l'augmentation des dotations du fonds routier ne justifiait pas la création des emplois dont il s'agit.

B. — RÉORGANISATION DES SERVICES DES PONTS ET CHAUSSÉES

Dans notre rapport sur le budget des Travaux publics pour 1960, nous avons exposé le détail de la réforme des services des ponts et chaussées que le Ministère des Travaux publics se proposait de mettre en œuvre.

Les instruments de cette réforme sont actuellement en cours d'élaboration, tant en ce qui concerne la mise en place des nouveaux corps que la structure et l'efficacité des services. Les mesures actuellement en voie de réalisation sont les suivantes :

1° *Statuts et effectifs des différents corps techniques.*

— Le classement indiciaire des ingénieurs des travaux publics de l'Etat, des techniciens des travaux publics de l'Etat et des agents de travaux a été fixé par le décret n° 60-559 du 15 juin 1960 et celui des conducteurs des travaux publics de l'Etat établi par le décret n° 60-880 du 12 août 1960.

— Les dispositions statutaires intéressant les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, les techniciens des travaux publics de l'Etat et les dessinateurs d'exécution doivent recueillir prochainement l'accord des Ministres intéressés et être promulguées avant la fin de 1960.

— Le statut des conducteurs des travaux publics de l'Etat est actuellement à l'étude et doit également être promulgué avant la fin de 1960.

Dès la promulgation de ces différents statuts, les opérations de constitution initiale des corps seront entreprises.

Le tableau ci-après indique, du point de vue des effectifs, l'incidence de la réforme du cadre des services des ponts et chaussées.

GRADES	EFFECTIFS		
	budgétaires avant réforme.	réels avant réforme.	budgétaires après réforme.
<i>Corps des ingénieurs des T. P. E.</i>			
Ingénieurs T. P. E. divisionnaires.....	»	»	360
Ingénieurs T. P. E.....	4.011	3.521	3.240
	4.011	3.521	3.600
<i>Corps des techniciens des travaux publics.</i>			
Chefs de section principaux.....	»	»	300
Chefs de section.....	»	»	700
Assistants de classe exceptionnelle.....	»	»	200
Assistants des autres classes.....	»	»	1.800
Secrétaires administratifs de classe exceptionnelle.	»	»	50
Secrétaires administratifs des autres classes.....	»	»	450
Dessinateurs d'études.....	»	»	500
Adjoints techniques de classe exceptionnelle....	230	189	»
Adjoints techniques.....	2.037	1.702	»
	2.267	1.891	4.000
Dessinateurs d'exécution.....	»	»	700
Commis	3.168	2.700	2.568
<i>Conducteurs des T. P. E.</i>			
Conducteurs principaux.....	»	»	1.150
Conducteurs	6.315	6.029	4.853
	6.315	6.029	6.003
<i>Agents de travaux.</i>			
Agents de travaux brevetés.....	»	»	5.700
Agents de travaux.....	34.429	33.449	24.169
	34.429	33.449	29.869
Totaux généraux.....	50.190	47.590	46.740

Notons que, pour le moment, le recrutement des agents de travaux et des conducteurs de chantiers a été provisoirement suspendu. C'est en effet en fonction des résultats de l'étude en cours sur le nombre des unités territoriales et techniques et du développement de la mécanisation que pourront être élaborées les prévisions d'effectifs. Les recrutements d'agents de travaux et de conducteurs de chantiers seront très vraisemblablement repris en 1961.

Pour 1961, l'incidence budgétaire de cette réforme est la suivante :

Chapitre 31-11. — Ponts et chaussées. — Rémunérations principales.....	+ 2.732.842 NF.
Chapitre 31-13. — Ponts et chaussées. — Conducteurs des travaux publics de l'Etat et agents de travaux. — Rémunérations princi- pales	— 3.463.904 NF.
Chapitre 31-14. — Ponts et chaussées. — Conducteurs des travaux publics de l'Etat et agents de travaux. — Indemnités et allocations diverses	+ 270.000 NF.
Chapitre 31-91. — Indemnités résiden- tielles	+ 74.082 NF.
Chapitre 33-91. — Prestations et versements obligatoires (— 103.802).....	mémoire
Net en moins.....	— 386.980 NF.

Par ailleurs, est proposée au présent budget la création pour le service des Ponts et chaussées de 99 agents contractuels. Ces emplois nouveaux concernent, pour 7 agents, le service social et, pour 92 agents, la gestion du Fonds spécial d'investissement routier.

Le service social. Jusqu'à ce jour, le Ministère des Travaux publics dispose, pour l'ensemble des services extérieurs des Ponts et chaussées, de 10 assistantes sociales. Ce trop petit nombre constitue une des entraves les plus importantes au développement et surtout à l'efficacité du service social.

Il est donc prévu de reprendre sur une base régionale toute l'organisation de ce service social qui nécessiterait une assistante pour deux départements, soit au total 45 assistantes qui seraient à la

disposition des ingénieurs en chef des différents départements de leur ressort, mais soumises à l'autorité d'un seul d'entre eux au point de vue disciplinaire. L'organisation ainsi envisagée correspondrait à la structure des services et les 7 nouveaux postes prévus pour 1961 représentent la première tranche de la création, en cinq années, de 35 postes.

La gestion du Fonds routier. Se fondant sur l'augmentation prévue de la dotation du Fonds routier, le Ministère des Travaux publics a proposé un renforcement sensible des effectifs des ponts et chaussées affectés à la gestion de ce fonds et rémunérés par prélèvement sur les ressources du fonds. Votre Commission des Finances n'a pas cru, comme nous l'indiquerons plus loin, donner un avis favorable à ces créations d'emplois.

2° *Le regroupement et la mécanisation des services des ponts et chaussées.*

La mise en place des regroupements techniques et territoriaux fait à l'heure actuelle l'objet auprès des services extérieurs d'une étude générale dont les conclusions seront dégagées dans un avenir proche. Cette étude vise aussi bien les structures des services que les opérations immobilières rendues nécessaires par les regroupements.

Par ailleurs, l'effort de mécanisation se poursuit, tant dans le domaine de l'entretien routier que dans celui de la comptabilité. En ce qui concerne l'entretien routier, dès 1961, cinquante-cinq départements sur quatre-vingt-dix seront intéressés par la mécanisation. Pour la comptabilité, une expérience de comptabilité « industrielle » intéressant trois services ordinaires des ponts et chaussées et un service spécialisé est en cours en vue d'aboutir à la mise en place d'un instrument susceptible de fournir à tout moment le bilan d'activité des services.

C. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

Les opérations immobilières intéressant les services généraux des Travaux publics sont retracées dans le chapitre 57-90 du présent projet de budget.

Les autorisations de programme demandées à ce titre s'élèvent à 10 millions de nouveaux francs et les crédits de paiement prévus sont de 1.730.000 NF, dont 730.000 NF au titre d'opérations antérieures.

Les opérations nouvelles prévues sont les suivantes :

- *Laboratoire des ponts et chaussées.* — Boulevard Lefebvre, à Paris. — Construction de la deuxième tranche : 3 millions de nouveaux francs (+ 1 million de nouveaux francs provenant des dotations des années antérieures et réservées à cette construction).
- *Laboratoire des ponts et chaussées.* — Annexe régionale. — Matériel routier *in situ* : 1.600.000 NF.
- *Commissariat général au Tourisme.* — 8, avenue de l'Opéra, à Paris. — Hall d'accueil (travaux d'aménagement) : 150.000 NF.
- *Ministère des Travaux publics.* — 244, boulevard Saint-Germain. — Poursuite des aménagements de l'Administration centrale (meilleure utilisation de l'espace disponible) : 500.000 NF.
- *Aménagements immobiliers liés à la réforme des services extérieurs* : 4.750.000 NF.

Il s'agit d'une première tranche d'un plan de cinq ans qui doit coïncider avec la réforme des services extérieurs et faciliter les regroupements techniques et territoriaux envisagés, notamment en mettant un terme à une dispersion des services, qui est un obstacle à la productivité.

Ce plan est actuellement en cours d'élaboration. Il n'est donc pas possible à l'heure actuelle d'en préciser le détail.

Les opérations concernant le laboratoire central des ponts et chaussées méritent de retenir particulièrement l'attention, car il est indispensable que cet organisme puisse disposer des installations immobilières qui lui sont nécessaires.

En effet, le rôle joué par ce laboratoire est capital pour toutes les études techniques qui conditionnent la bonne exécution des travaux routiers.

D'une façon générale, les rôles assignés au laboratoire central des ponts et chaussées peuvent être groupés en trois fonctions distinctes :

- les recherches (recherches fondamentales, expériences) ;
- l'action technique générale (documentation, conseil technique pour les ingénieurs français, coopération technique avec les ingénieurs étrangers, formation des techniciens des laboratoires régionaux, enseignement, expertise, élaboration des spécifications techniques et des normes) ;
- les essais courants pour la région parisienne.

Ces différentes activités se sont accrues d'une manière continue au cours des dernières années et on peut penser que cet accroissement conduira à décupler l'importance du laboratoire dans une dizaine d'années.

Il y a en effet constamment des recherches nouvelles à effectuer, des normes nouvelles à établir et il convient également de faire face aux demandes de concours sans cesse accrues d'assistance technique à l'étranger.

Les activités, recherches et essais courants des diverses sections du laboratoire central, peuvent être distinguées schématiquement d'après le tableau suivant, section par section :

SECTIONS	RECHERCHES	ESSAIS courants.
Chimie	90 %	10 %
Revêtements hydrocarburés	80 %	20 %
Bétons hydrauliques	50 %	50 %
Sols	50 %	50 %
Electronique	50 %	50 %
Optique	90 %	10 %
Recherches spéciales	100 %	0

Globalement, on peut estimer que l'activité du laboratoire central s'exerce pour 60 % au profit de la recherche et pour 40 % au profit des essais courants.

II. — Les voies navigables.

Le trafic total des voies navigables françaises s'est élevé, en 1959, à 62.484.526 tonnes, dont 45.932.740 tonnes en trafic intérieur, 6.502.710 tonnes en importations, 5.832.794 tonnes en exportations et 5.438.286 tonnes en transit.

Pour le premier semestre 1960, ce trafic s'est élevé à 32.645.773 tonnes contre 30.715.453 tonnes pour la période correspondante de 1959 ; l'augmentation du tonnage transporté en 1960 est donc de 6,3 % environ. Cette augmentation porte principalement sur les transports de produits agricoles, d'hydrocarbures et sur les matières premières de l'industrie métallurgique.

A. — DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Chapitre 35-31. — *Entretien et réparations des voies navigables intérieures.*

La dotation pour travaux « Entretien et réparations ordinaires des voies de navigation intérieure » est en augmentation de 2 millions 300.000 NF (compte tenu d'un virement de 610.000 NF au chapitre : Frais de justice et réparation) passant à 58.593.578 NF contre 56.903.571 NF en 1960. Cette augmentation, qui est de moins de 4 %, couvrira difficilement les majorations de charges de main-d'œuvre et de fournitures survenues au cours de l'année 1960.

Chapitre 45-31. — *Exploitation réglementée des voies navigables.*

Le crédit prévu pour l'exploitation réglementée des voies navigables en 1961 s'élève à 10 millions de nouveaux francs, en diminution de 1 million sur le crédit voté de 1960.

La répartition de ce crédit comparé à celui de l'année précédente est la suivante :

	PROJET DE LOI de finances 1960 (services votés).	CREDITS votés de 1960.	PROJET DE LOI de finances 1961.
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée.....	5.450.000	5.450.000	5.700.000
Couverture du déficit de la traction sur diverses voies.....	3.600.000	3.600.000	2.900.000
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946.....	1.230.000	1.230.000	1.200.000
Indemnités compensatrices sur les frets	750.000	750.000	700.000
Compensation temporaire pour difficultés de navigation.....	3.000.000	1.500.000	2.500.000
	14.030.000	12.530.000	13.000.000
A déduire :			
Produit des taxes de visa et d'exploitation	1.530.000	1.530.000	3.000.000
Montant net pour le chapitre.....	12.500.000	11.000.000	10.000.000

Ce tableau appelle les commentaires ci-après :

- la diminution escomptée du déficit des sociétés de traction sur berges est attendue d'un relèvement de leurs tarifs ;
- l'augmentation prévue du produit de la taxe de visa des conventions d'affrètement résulte d'un doublement du taux de cette taxe.

Ces deux mesures supposent donc que pourra être réalisée, en définitive, au début de l'année 1961, une majoration des frets de la navigation intérieure, majoration qui est liée à la mise en vigueur d'une hausse analogue des tarifs marchandises de la S. N. C. F.

B. — DÉPENSES EN CAPITAL

Chapitre 53-30. — *Équipement des voies navigables.*

Les autorisations de programme proposées s'élèvent à 130 millions de nouveaux francs, se décomposant comme suit :

	RECONSTRUCTION	EQUIPEMENT	FONDS de concours.
	(En nouveaux francs.)		
<i>A. — Travaux prévus à la loi-programme :</i>			
Tranche 1961 des travaux de mise à 2,20 mètres de la liaison Dunkerque—Valenciennes	»	22.000.000	14.000.000
Tranche 1961 des travaux d'achèvement du canal du Nord.....	»	27.000.000	54.000.000
Tranche 1961 des travaux d'aménagement de la Basse-Seine.....	»	14.000.000	10.000.000
Tranche 1961 des travaux d'aménagement de la Haute-Seine.....	»	17.000.000	9.500.000
Tranche 1961 des travaux d'aménagement du canal de la Marne au Rhin et de ses antennes.....	»	13.900.000	»
Tranche 1961 des travaux d'aménagement du canal du Rhône au Rhin	»	4.100.000	»
Totaux	»	98.000.000	87.500.000
<i>B. — Réévaluation des opérations en cours</i>			
	260.000	7.260.000	2.300.000
<i>C. — Opérations nouvelles non prévues par la loi-programme :</i>			
Dérivation du canal de la Deule à Loos	»	3.345.000	1.115.000
Autres opérations non encore arrêtées d'une manière définitive....	4.550.000	10.085.000	2.135.000
Participation du budget des voies navigables à la reconstruction des ponts ferroviaires et routiers....	6.500.000	»	»
Totaux	11.310.000	20.690.000	5.550.000
Totaux généraux.....	11.310.000	118.690.000	93.050.000
Total général.....	130.000.000		

Les crédits de paiement demandés pour 1961 sont de 99.050.000 NF dont 73.050.000 NF au titre des services votés.

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

Le trafic des ports de commerce français a été en 1959 pour les marchandises de 82.509.946 tonnes dont 56.908.489 tonnes entrées et 25.601.457 tonnes sorties, en diminution de 1.400.000 tonnes environ sur celui de l'année précédente.

Les principaux tonnages entrés sont (en tonnes) :

- les hydrocarbures bruts : 29.737.808.
- les marchandises diverses : 6.791.681.
- les hydrocarbures raffinés : 5.557.527.
- les pondéreux autres que le charbon : 4.966.396.
- le charbon : 3.624.459.

Les principaux tonnages sortis sont (en tonnes) :

- les hydrocarbures raffinés : 8.133.976.
- les marchandises diverses : 7.922.237.
- les pondéreux autres que le charbon : 1.806.377.
- les marchandises solides en vrac : 1.097.524.

Pour le premier semestre de 1960, le trafic marchandises de nos ports s'est élevé à 43.078.155 tonnes, en augmentation de 5,75 % environ sur celui du semestre correspondant de 1959.

Les ports ayant vu leur activité s'accroître le plus ont été Dunkerque et Bordeaux.

En ce qui concerne les voyageurs, le trafic total de 1959 a été le suivant :

- grande navigation : 380.718.
- moyenne navigation : 4.908.614.
- navigation côtière : 3.964.763.

Pour le premier semestre de 1960, les résultats comparés à ceux de l'année précédente sont les suivants :

	1 ^{er} semestre 1959.	1 ^{er} semestre 1960.
Grande navigation.....	149.923	145.078
Moyenne navigation.....	1.604.553	1.550.355
Navigation côtière.....	1.180.069	1.236.815

La grande navigation est en diminution de 3,2 %.

La moyenne navigation est en diminution de 3,4 %.

La navigation côtière est en augmentation de 4,8 %.

D'autre part, en ce qui concerne les ports de pêche, le trafic total du poisson débarqué en 1959 a été de 443.874 tonnes.

Le tonnage débarqué de poissons au cours de cette même année est indiqué ci-après pour les principaux ports :

	(Tonnes.)
Boulogne	123.092
Lorient	49.504
Concarneau	46.436
Fécamp	30.755
La Rochelle.....	25.213
Douarnenez	17.674
Bordeaux	17.575
Dieppe	15.992
Marseille	11.028
Saint-Malo—Saint-Servan	10.220

Pour 1960, le tonnage débarqué au cours du premier semestre a été de 192.674 tonnes. Comparativement au premier semestre 1959, pendant lequel le trafic s'est élevé à 184.185 tonnes, l'augmentation est de 4,6 % environ.

Pour les principaux ports, les augmentations ou les diminutions sont :

	(Tonnes.)
Boulogne	+ 1.106
Lorient	+ 605
Concarneau	+ 1.937
Fécamp	— 795
La Rochelle	+ 1.427
Douarnenez	+ 646
Bordeaux	— 1.278
Dieppe	+ 329

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

A. — DÉPENSES ORDINAIRES

Chapitre 35-32. — *Entretien et réparations des ports maritimes.*

Les crédits prévus pour l'entretien et les réparations ordinaires des ports maritimes sont en augmentation de 1.100.000 NF par rapport à la dotation de 1960 (compte tenu d'un transfert de 70.000 NF au chapitre « Frais de justice »). Cette augmentation est très faible puisqu'elle n'est que de 3 % et ne correspond même pas aux majorations de charges de main-d'œuvre et des prix des fournitures. *Ainsi, l'entretien déjà très insuffisant de nos installations portuaires va encore aller en s'amenuisant.*

Chapitre 44-31. — *Subventions aux ports autonomes.*

La subvention aux deux ports autonomes du Havre et de Bordeaux est majorée de 222.408 NF pour tenir compte des augmentations de salaire et de prix (+ 4 %) passant ainsi de 5.560.210 NF à 5.782.618 NF.

B. — DÉPENSES EN CAPITAL

Chapitres 53-34 et 53-36. — *Équipement des ports maritimes et des ports de pêche.*

a) *Les ports de commerce :*

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 119.940.000 NF se décomposant comme suit :

Loi de programme..... 82.310.000 NF.

Opérations nouvelles :

Reconstruction 21.500.000 —

Équipement 16.130.000 —

Les crédits de paiement prévus sont de 107.218.000 NF dont 83.230.000 NF au titre des services votés.

Les opérations prévues sont les suivantes :

1° *Travaux prévus dans la loi programme :*

	Recons- truction.	Équipement.	Fonds de concours.
	(En milliers de nouveaux francs.)		
Dunkerque :			
Construction d'un bassin minéralier (achèvement)	»	6.400	6.400
Construction de la darse n° VI (1 ^{re} tranche)	»	19.000	19.000
Boulogne-sur-Mer :			
Construction d'une nouvelle darse (achèvement, port du commerce).	»	8.150	16.300
Le Havre :			
Amélioration des dessertes routières (partie Ouest)	»	2.060	2.060
Caen :			
Amélioration des accès (achèvement).	»	2.100	2.100

	Recons- truction.	Equipement.	Fonds de concours.
	(En milliers de nouveaux francs.)		
Brest :			
Reconstruction du quai du 5 ^e bassin (achèvement)	1.800	»	»
Construction d'un engin de radoub.	»	22.000	22.000
Nantes - Saint-Nazaire :			
Restauration du chenal de la Loire (achèvement)	»	2.000	»
Bordeaux :			
Reconstruction des ouvrages de la pointe de Grave (2 ^e tranche).....	2.100	»	»
Amélioration du chenal (2 ^e tranche).	»	1.200	1.200
Marseille et annexes :			
Reconstruction et transformation de l'ancien bassin de remisage...	8.000	5.500	5.500
Amélioration de la circulation rou- tière à l'Est et au Sud des bassins de radoub et raccordement avec l'autoroute Nord.....	»	2.000	2.000
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	11.900	70.410	76.560
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
2° Réévaluation des opérations en cours.....	4.000	8.000	8.200
3° Opérations nouvelles non pré- vues à la loi de programme.			
Le Havre :			
Reconstruction de la voirie du quai de Floride.....	3.500	»	»
Déblaiement du quai de Pondichéry.	8.000	»	»
Autres opérations.....	6.000	8.130	7.300
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
	21.500	16.130	15.500
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
Totaux	33.400	86.540	92.060
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
Total général.....	119.940		

b) *Les ports de pêche :*

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 14.360.000 NF, se répartissant de la manière suivante :

— loi de programme.....	12.750.000 NF.
— opérations nouvelles	1.610.000 —

Les opérations envisagées sont les suivantes :

Fécamp (Seine-Maritime) : Remise en état de la buse de la rivière Valmont.

Dielette (Manche) : Réfection de la jetée.

Cherbourg (Manche) : Reconstruction de l'appontement de l'avant-port.

Douarnenez (Finistère) : Dragages pour construction d'un terre-plein.

Audierne (Finistère) : Construction de quais (2^e tranche).

Penmarc'h (Finistère) : Amélioration des ports de Kérity et Saint-Guénolé.

Lomener en Ploemeur (Morbihan).

Etel (Morbihan) : Déroctages.

Le Croisic (Loire-Atlantique) : Améliorations.

Les Sables-d'Olonne (Vendée) : Amélioration des profondeurs.

L'Epoids (Vendée) : Aménagement du port.

La Rochelle (Charente-Maritime) : Réfection du môle du Lazaret.

Saint-Jean-de-Luz (Basses-Pyrénées) : Extension et aménagement du port.

Carqueiranne (Var) : Amélioration du port des Salettes (4^e tranche).

Saint-Tropez (Var) : Aménagement du port de la Ponche.

Les crédits de paiement proposés se montent à 4.130.000 NF, dont 1.258.000 NF au titre des services votés.

c) *Les petits ports :*

Signalons, pour terminer, que figure au chapitre 63-90 du présent budget une autorisation de programme de 1.200.000 NF destinée à subventionner les travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports. Il s'agit là d'une mesure nouvelle qui présente un intérêt certain pour le développement de la navigation de plaisance et, partant, de nature à favoriser l'essor du tourisme dans nos régions côtières, et notamment en Méditerranée.

IV. — La signalisation maritime.

Métropole.

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien des établissements de signalisation maritime sont en augmentation de 380.000 NF sur ceux de 1960, ce qui correspond à une majoration de l'ordre de 3 %.

Pour les dépenses d'investissements, les autorisations de programme prévues pour 1961 s'élèvent à 6.940.000 NF, dont 540.000 NF pour les opérations de reconstruction.

Les crédits de paiement demandés sont de 7.524.000 NF, dont 5.790.000 NF au titre des opérations en cours.

Outre - mer.

Le montant prévu pour 1961 des subventions annuelles versées aux territoires d'outre-mer, à l'Algérie et à la Tunisie, pour le fonctionnement, l'entretien et la réparation de leurs établissements de signalisation maritime, s'élève à 4.312.000 NF, en augmentation de 1.827.000 NF par rapport aux crédits votés pour 1960.

Cette augmentation est la conséquence, d'une part, d'ajustements aux besoins réels, pour tenir compte de variations de salaires et de prix, et, d'autre part, du transfert d'un crédit de 1.527.000 NF du budget des services du Premier Ministre (IX. Aide et Coopération).

Pour les dépenses d'équipement, les autorisations de programme demandées s'élèvent à 6.060.000 NF, dont 1.500.000 NF au titre de la loi de programme pour les départements d'outre-mer (loi du 30 juillet 1960).

On trouvera ci-après la décomposition de ces opérations.

<i>A. — Travaux prévus à la loi de programme des D. O. M. :</i>	<i>(En nouveaux francs.)</i>
Opérations annuelles et réparations des destructions causées par la mer dans les départements d'outre- mer	1.200.000
Adaptations de la signalisation nécessitées par les modi- fications dans le trafic (neuf feux).....	300.000
Total	<u>1.500.000</u>
<i>B. — Travaux non prévus à la loi de programme :</i>	
Opération annuelle de réparation des destructions cau- sées outre-mer par la mer.....	3.680.000
Poursuite de l'aménagement des bases (achèvement d'un parc)	200.000
Poursuite de la rénovation de la signalisation maritime (un phare, un feu, deux radio-balises).....	620.000
Améliorations urgentes (un logement).....	60.000
Total	<u>4.560.000</u>
Ensemble	<u><u>6.060.000</u></u>

Les crédits de paiement prévus s'élèvent, au total, à 5.913.000 NF
dont 4.400.000 NF pour la poursuite des opérations en cours.

V. — La défense contre les eaux.

Trois chapitres sont intéressés par les travaux de défense contre les eaux :

Chapitre 53-20. — *Reconstruction et grosses réparations de routes et ponts.*

Il est prévu des autorisations de programme se montant à 30.500.000 NF dont la décomposition est la suivante :

	(En nouveaux francs.)
Opérations annuelles.....	12.600.000
Opérations nouvelles :	
Art. 1 ^{er} . — Reconstruction des ouvrages d'art....	»
Art. 2. — Réparations des dégâts causés au réseau routier national dans les Pyrénées-Orientales par les crues de 1940 et 1942.....	»
Art. 3. — Réparation des dégâts causés dans les départements alpins par les crues de 1957..	13.475.000
Art. 4. — Réparation des dégâts causés aux routes nationales dans les Cévennes aux cours des inondations de 1958.....	4.425.000
Art. 5. — Réparation des dégâts causés par la rupture du barrage de Malpasset le 2 décembre 1959.....	»
Art. 6 (nouveau). — Réparation des dégâts causés par les inondations du Sud-Est et du Sud-Ouest	»
Total	30.500.000

Chapitre 53-33. — *Travaux de défense contre les eaux.*

Les autorisations de programme proposées s'élèvent à 1 million de nouveaux francs et les crédits de paiement à 1,5 million

de nouveaux francs dont 1.300.000 NF au titre des services votés. Il s'agit uniquement de la poursuite des travaux d'aménagement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche prévus par la loi du 30 novembre 1941.

Le chapitre 63-90 concerne les subventions d'équipement versées par l'Etat pour divers travaux.

Pour les travaux de défense contre les eaux, d'équipement des ports fluviaux et amélioration des ponts des collectivités locales dans l'intérêt de la voie navigable, les autorisations de programme et les crédits de paiement prévus pour 1961 s'élèvent respectivement à 22 millions et 6,2 millions de nouveaux francs.

Pour les travaux de défense contre la mer, les autorisations de programme et crédits de paiement prévus sont de 3.500.000 NF et 700.000 NF.

On trouvera ci-après un tableau récapitulant les crédits ouverts depuis 1957 pour la réparation des dégâts causés par les calamités publiques.

Ces crédits, étalés sur quatre exercices budgétaires, n'ont du reste pas encore permis la réparation des dommages subis.

Montants cumulés au 31 décembre 1960
(en milliers de nouveaux francs).

I. — Réparations des dégâts causés dans les départements alpins par les crues de 1957 :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
<i>Chapitre 53-20. — Routes et ponts. Reconstruction et grosses réparations.....</i>	138.450	111.450
<i>Chapitre 53-32. — Travaux de défense contre les eaux.....</i>	2.120	2.120
<i>Chapitre 63-90. — Subventions d'équipement pour travaux divers.....</i>	22.380	19.000
	<hr/> 162.950	<hr/> 132.570

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
II. — Réparations des dégâts causés dans les Cévennes par les inondations de 1958 :		
<i>Chapitre 53-20.</i> — Routes et ponts. Reconstruction et grosses réparations.....	6.400	5.400
<i>Chapitre 63-90.</i> — Subventions d'équipement pour travaux divers.....	2.400	1.600
	<hr/>	<hr/>
	8.800	7.000

III. — Réparations des dégâts causés par la rupture du barrage de Malpasset (décembre 1959) :

<i>Chapitre 53-20.</i> — Routes et ponts. Reconstruction et grosses réparations.....	9.000	9.000
<i>Chapitre 53-32.</i> — Travaux de défense contre les eaux.....	1.700	1.700
<i>Chapitre 63-90.</i> — Subventions d'équipement pour travaux divers.....	3.500	3.500
Fonds spécial d'investissement routier....	2.000	2.000
	<hr/>	<hr/>
	16.200	16.200

IV. — Réparations des dégâts causés par les inondations du Sud-Est et du Sud-Ouest (1960) :

<i>Chapitre 53-20.</i> — Routes et ponts. Reconstruction et grosses réparations.....	7.000	7.000
--	-------	-------

Si notre Commission des Finances a tenu à souligner la disproportion entre les dotations accordées de 1957 au 31 décembre 1960 et l'importance des dégâts constatés dans les diverses régions au titre des « calamités publiques », ce n'est point par un vain souci de polémique, mais pour démontrer avec plus de force que les crédits inscrits au budget de 1961 ne sont pas au niveau des besoins.

En effet, même dans l'hypothèse où 1961 sera une année favorable du point de vue de « l'hydraulicité » et exempte

de toute « calamité publique », il sera nécessaire de réparer les dégâts constatés en 1960 ou antérieurement et surtout de mettre nos villes, nos cultures et nos ouvrages d'art à l'abri des menaces d'inondations, afin de soustraire les populations riveraines à la crainte dans laquelle elles vivent trop souvent.

Cela n'est pas possible avec les crédits inscrits au présent budget.

Nous souhaitons que le projet de loi en cours d'élaboration concernant la réparation des dégâts causés par les inondations et qui sera examiné prochainement par le Parlement réponde à cette attente.

Pour cela, il importe que les mesures envisagées ne se bornent pas à réparer les dégâts constatés ou les préjudices subis, mais permettent la mise en œuvre d'un véritable programme de « protection et de défense contre les eaux ».

VI. — Les routes.

La circulation routière n'a cessé, au cours de l'année dernière, de se développer. Le nombre de véhicules composant le parc automobile, à l'exception des tracteurs agricoles, est passé de 6.640.922 au 1^{er} janvier 1959 à 7.291.927 au 1^{er} janvier 1960, soit une augmentation de près de 10 %.

De 1959 à 1960, le nombre de voitures particulières et commerciales est passé de 5.013.207 à 5.576.858 (11 % d'augmentation).

Le nombre de camionnettes et camions est passé de 1.564.928 à 1.649.952 (plus de 5 % d'augmentation).

Si cette progression continue, on peut prévoir qu'en 1975 le nombre de véhicules automobiles en circulation atteindra le triple de celui de 1955.

En ce qui concerne les véhicules à deux roues, le nombre des cyclomoteurs est passé de 3.326.000 au 1^{er} janvier 1958 à 4.088.000 au 1^{er} janvier 1959. (Les estimations ne sont pas encore connues pour 1960). Celui des scooters, vélomoteurs et motocyclettes est passé de 1.322.000 à 1.406.000.

Par contre, en ce qui concerne les cycles sans moteur, il semble que le parc soit en régression.

Parallèlement, hélas ! le nombre des accidents s'accroît :

	NOMBRE d'accidents.	NOMBRE de tués.	NOMBRE de blessés.	TOTAL victimes.
1958	134.713	8.126	176.030	184.156
1959	137.273	8.409	178.793	187.202
Variations	+ 2 %	+ 3,4 %	+ 1,5 %	+ 1,6 %

La répartition des accidents suivant la catégorie d'usagers reflète l'augmentation du parc des cyclomoteurs et des voitures particulières.

La variation 1958-1959 du nombre de véhicules de chaque catégorie impliqués dans les accidents s'établit comme suit :

Catégorie de véhicules.	Variations (1958-1959).	Nombre impliqué en 1959.
Cycles	+ 1,5 %	19.718
Cyclomoteurs	+ 14,5 —	40.408
Autres 2 roues	— 14,8 —	37.999
Voitures particulières	+ 7,1 —	102.461
Camionnettes	+ 1,0 —	11.591
Camions et tracteurs routiers ..	+ 3,4 —	14.012
Autobus	— 1,6 —	2.690

En présence de cette situation, il est évident que le problème de l'amélioration de notre réseau routier, et notamment du développement des autoroutes se pose avec acuité.

Le Gouvernement, pour sa part, envisage la mise en œuvre d'un plan de quinze ans qui comprendrait d'une part, la création d'un réseau d'autoroutes de dégagement et de jonction qui s'étendrait sur environ 3.600 kilomètres et d'autre part, de très importants travaux d'aménagement de l'actuel réseau routier national en vue de la création d'un réseau de liaisons privilégiées dites de premier ordre et de deuxième ordre d'une longueur totale de 15.500 kilomètres.

Les autoroutes sont destinées à assurer les liaisons pour lesquelles est prévue une circulation considérable pouvant atteindre 25.000 à 30.000 véhicules/jour en moyenne, car c'est la seule solution pour écouler un tel trafic dans des conditions de sécurité, de rapidité et de régularité satisfaisantes.

Les *liaisons de premier ordre* comprendront 6.500 km de routes, dont 3.200 km de « grands itinéraires » et 3.300 km d'autres routes. Ces routes pourraient porter 7.500 véhicules par jour. Elles seraient aménagées suivant les règles actuellement définies pour les grands itinéraires : larges caractéristiques en plan et en profil en long, trois voies de circulation.

Les *liaisons de deuxième ordre* seront destinées à assurer les liaisons de caractère régional par l'aménagement progressif à partir du réseau existant des routes sur lesquelles la circulation dépassait 1.200 véhicules par jour en 1955. On s'attachera surtout au calibrage et à la suppression des goulots et des points dangereux.

On trouvera ci-après, en hors texte, une carte donnant le détail des différentes mesures projetées.

Le financement de ce programme entraînerait une dépense de 9,1 milliards de nouveaux francs se décomposant comme suit :

	(En millions de NF.)
Autoroutes de dégagement.....	1.400
Autoroutes de jonction.....	3.200
Aménagement du réseau de routes nationales... ..	4.500
	<hr/>
	9.100

L'aménagement du réseau routier et les autoroutes de dégagement doivent être financés par le budget (fonds routier).

Le financement des autoroutes de liaison sera assuré autant que possible par le budget, sans que les possibilités de recours à l'emprunt soient exclues.

A cet effet, des sociétés d'économie mixte pourront recevoir, en application de l'article 4 du statut des autoroutes, modifié par le décret du 4 juillet 1960, la concession de l'exploitation d'autoroutes, par exemple :

Paris—Lyon ;
Lyon—Marseille ;
Paris—Normandie ;
Paris—Lille, etc.,

et pourront être autorisées à percevoir des péages.

Ces sociétés pourront prélever un pourcentage forfaitaire des péages, révisé régulièrement et destiné à permettre l'exploitation, de l'autoroute, en intéressant la société à sa gestion. Les sociétés pourront être également chargées d'exploiter les installations annexes telles que : stations-services, etc. Elles pourront participer aux études et aux acquisitions de terrains.

Au total, l'effort financier moyen à accomplir annuellement devra être de l'ordre de 600 millions de nouveaux francs pour les autoroutes et le réseau routier. A cet effet, le Gouvernement envisage de renforcer, au cours des prochaines années, d'abord les autorisations de programme puis les crédits de paiement, de façon à s'adapter aux disponibilités financières et aux nécessités techniques de réalisation.

Par ailleurs, les dépenses d'entretien du réseau routier national devraient être, pour les prochaines années, portées à 300 millions de nouveaux francs par an.

En ce qui concerne le présent budget, les crédits consacrés aux routes peuvent être divisés en quatre rubriques :

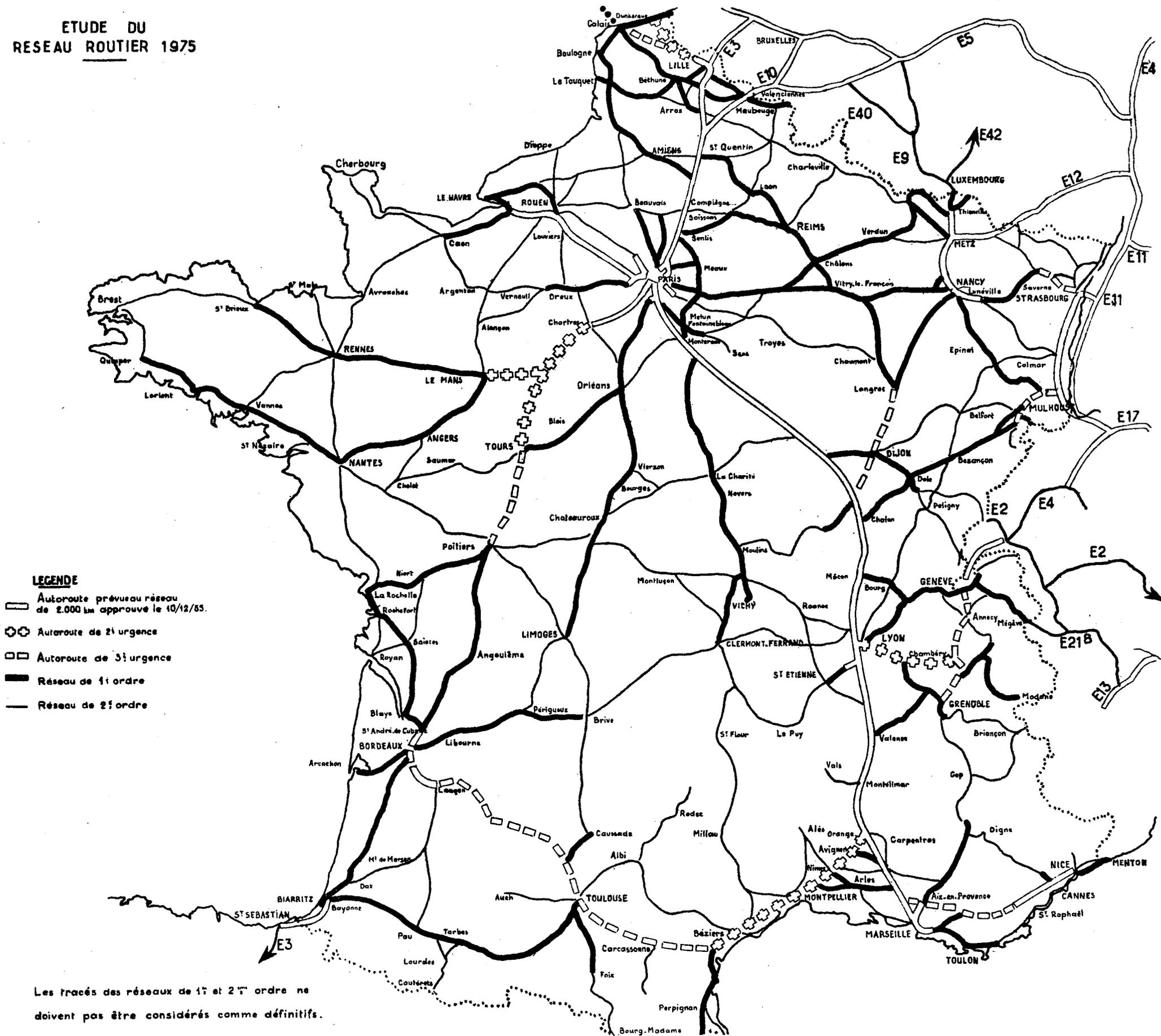
- les crédits d'entretien ;
- les subventions ;
- les dépenses en capital ;
- le Fonds routier.

a) *Les crédits d'entretien :*

Les crédits prévus au chapitre 35-21 pour 1961 — 256.612.210 NF — sont en augmentation de 20.162.000 NF, soit environ 8 % sur les crédits votés pour l'année précédente.

Toutefois, si l'on considère le seul article 1^{er} du chapitre « entretien et réparation ordinaire du réseau routier », on observe que, compte tenu des transferts et mouvements d'ordre, il n'est en augmentation que de 4 % par rapport aux crédits votés pour 1960 (210.339.210 NF contre 202.383.710 NF), ce qui couvrira à peine

ETUDE DU
RESEAU ROUTIER 1975



LEGENDE

- Autoroute prévue au réseau de 2.000 km approuvé le 10/12/55.
- ⊕⊕ Autoroute de 1^{re} urgence
- ⊖⊖ Autoroute de 3^e urgence
- Réseau de 1^{er} ordre
- Réseau de 2^e ordre

Les tracés des réseaux de 1^{er} et 2^e ordre ne doivent pas être considérés comme définitifs.

les hausses de salaires et de prix et ne tient absolument pas compte de l'augmentation d'environ 10 % de la circulation automobile.

b) *Les subventions :*

Deux subventions sont prévues :

— la participation forfaitaire de l'Etat aux dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine : 1.930.797 NF ;

— une subvention au titre de la participation de l'Etat à l'entretien des chaussées de Paris classées dans la voirie nationale. Il s'agit d'un chapitre nouveau doté de 4.400.000 NF.

c) *Les dépenses en capital :*

Pour le chapitre 53-20 « Reconstruction et grosses réparations des routes et ponts », il est prévu pour les autorisations de programme 30.500.000 NF et pour les crédits de paiement 53.425.000 NF.

Les opérations prévues concernent les reconstructions et réparations consécutives soit à des faits de guerre, soit à des inondations. (Nous avons déjà examiné ce dernier point dans le chapitre traitant de la défense contre les eaux.)

d) *Le Fonds routier :*

Les dotations du fonds spécial d'investissement routier sont pour 1961 de :

TRANCHES	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En millions de nouveaux francs.)	
Voirie nationale.....	750	318,4
Voirie départementale.....	37,5	29
Voirie urbaine.....	65	44,6
Voirie communale.....	47,5	36
Total	900	428

Ces dotations sont, en ce qui concerne la voirie nationale, en nette augmentation sur celles des années précédentes comme permet de le constater le tableau ci-après :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En millions de nouveaux francs.)	
1957	350	296,4
1958	40	255
1959	107,9	284
1960	250,5	220

Votre Commission ne peut que se féliciter de cette situation puisque vont pouvoir être lancées toute une série d'opérations nouvelles dont on trouvera la liste ci-après :

*Programme du fonds spécial d'investissement routier pour 1961
(opérations nouvelles).*

I. — Autoroutes :	(En nouveaux francs.)
Autoroute du Nord. — Paris-Roissy (Seine et Seine-et-Oise)	114.000.000
Autoroute Ouest de Lille (2° tranche jusqu'à la sortie d'Armentières)	19.900.000
Autoroute du Sud. — Corbeil-Nemours (Seine-et-Oise et Seine-et-Marne)	108.000.000
Prolongement de l'autoroute de l'Ouest jusqu'à Bonnières (Seine-et-Oise) : déviation de Mantes dotée pour la totalité, le reste de la section doté pour les terrains seulement	66.000.000
Autoroute du Sud de Lyon (Rhône et Isère) et aménagement des quais de Vienne	67.000.000
Autoroute de la vallée du Rhône : section d'Auberives, déviation du Nord de Valence, déviation d'Orange, déviation de Bédarrides Bompas de la R. N. 7	67.800.000
Autoroute Metz-Thionville (2° tranche)	18.900.000
Autoroute Estérel-Côte d'Azur (achèvement) et bretelles de raccordement	38.400.000

II. — *Aménagement du réseau (principales opérations) :*

	(En nouveaux francs.)
Ain (N. 436). — P. N. de Bourg-en-Bresse.....	1.918.000
Alpes-Maritimes (N. 202). — Couverture de la voie ferrée à Cannes (part de l'Etat R. N.).....	4.300.000
Doublement de la route côtière (pont Saint-Ludo- vic) aux abords de la frontière.....	2.250.000
Bouches-du-Rhône (N. 113). — Déviation de Salon..	3.800.000
Aménagement des accès de l'autoroute Est....	3.500.000
Corrèze (N. 20). — Elargissement du tunnel routier d'Uzerche	1.050.000
Côtes-du-Nord (N. 12). — Rocade Est de Saint-Brieuc	1.660.000
Doubs (N. 463). — Bretelle de Montbéliard.....	2.650.000
Gironde (N. 10). — Construction d'un nouveau pont à Bordeaux (partiel).....	20.000.000
Ille-et-Vilaine (N. 163). — Pont Saint-Hélier, à Rennes	980.000
(N. 137). — Aménagement au droit des usines Citroën	600.000
Indre-et-Loire (N. 152). — Redressement de virages à Port-Charbonnier	375.000
Redressement de virages à Saint-Etienne-de- Chigny	500.000
(N. 760). — Pont de Noyant-de-Touraine.....	80.000
Loire (N. 88). — Déviation de Rive-de-Gier.....	13.190.000
Maine-et-Loire (N. 752). — Reconstruction du pont de Saint-Florent-le-Vieil	4.700.000
Marne (N. 44). — Déviation de Châlons.....	1.100.000
Nièvre (N. 7). — Déviation de Nevers.....	1.000.000
Nord. — Nouvelle voie express Dunkerque-Bergues, première partie (au Nord de la R. N. 40 actuelle)	2.800.000
Déviation de Cuincy-Planque.....	3.880.000
Basses-Pyrénées (N. 117). — Déviation d'Artix.....	2.800.000
Pont sur l'Ouhabia.....	600.000

	(En nouveaux francs.)
Pyrénées-Orientales (N. 9). — Pont du Boulou.....	1.605.000
Bas-Rhin. — Pénétrante Sud de Strasbourg (terrains)	500.000
Savoie (N. 202). — Reconstruction dans les gorges de l'Arly.....	9.346.000
Seine (N. 308). — Reconstruction des ponts de Courbe- voie et de la Grande-Jatte sur la Seine.....	11.820.000
(N. 310). — Reconstruction du pont d'Epina y sur la Seine.....	12.300.000
Seine-et-Marne (N. 3). — Déviation de Villeparisis...	600.000
Seine-et-Oise (N. 20). — Déviation d'Etampes.....	11.500.000
(N. 1). — Déviation de Saint-Brice.....	2.500.000
(N. 14). — Déviation de Sannois-Franconville..	9.750.000
Tarn-et-Garonne (N. 658). — Aménagement de l'ex- voie ferrée Lexos-Montauban.....	1.300.000
Divers (travaux de première sorte, reprofilage, opéra- tions de sécurité, pistes cyclables, acquisitions immobilières, reconstruction de ponts détruits par faits de guerre, etc.).....	115.046.000

VII. — L'Institut géographique national.

Dépenses de fonctionnement.

Les dépenses de fonctionnement de l'Institut géographique national (1) ne marquent pas d'accroissement particulier, les majorations constatées aux différents chapitres intéressés ne font que traduire, outre l'incidence de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique, la prise en charge par le budget des Travaux publics de la gestion des services d'Outre-mer de l'Institut géographique national, services qui dépendaient en 1960 du budget des services du Premier Ministre (IX. — Aide et coopération).

(1) On trouvera en annexe au présent rapport une étude concernant l'activité de l'Institut géographique national en 1960.

Dépenses en capital.

Les autorisations de programme prévues pour l'équipement de l'I. G. N. s'élèvent à 4 millions de nouveaux francs se décomposant comme suit :

— travaux immobiliers : 1.500.000 NF.

— matériel technique de géodésie, de topographie, de photogrammétrie et d'imprimerie : 2.500.000 NF.

Les crédits de paiement demandés sont de 5.420.000 NF dont 2.920.000 NF au titre des services votés.

VIII. — Le Tourisme.

A. — LES CRÉDITS DE FONCTIONNEMENT.

D'après les propositions gouvernementales, les crédits prévus pour 1961 en ce qui concerne les services du Tourisme s'élèveront au total à 16.860.645 NF contre 15.008.034 NF en 1960.

Le tableau ci-dessous indique le détail de ces crédits (en nouveaux francs) :

	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>Différence.</u>
— personnel	1.034.700	1.401.000	366.300
— matériel	12.482.686	13.968.997	1.486.311
— loyer	65.835	65.835	»
— missions à l'étranger...	38.813	38.813	»
— subventions et matériel de propagande réglé par subventions	1.386.000	1.386.000	»
	<hr/> 15.008.034	<hr/> 16.860.645	<hr/> 1.852.611

Ce tableau appelle les commentaires ci-après :

a) *Personnel* :

Les augmentations constatées sur ce point sont la conséquence des mesures ci-après :

1° Créations d'emplois	197.636
2° Crédit provisionnel concernant les agents du cadre du tourisme.....	25.000
3° Augmentation des crédits d'indemnités consécutive aux créations d'emplois demandées.....	11.053
4° Augmentation du crédit de vacances pour concours extérieurs	80.000
5° Conséquences du relèvement des traitements des fonctionnaires	52.611
	<hr/>
	366.300

Les créations d'emplois proposées portent sur vingt et un postes d'agents titulaires et quatre postes d'agents contractuels.

Compte tenu des créations proposées pour le présent budget, le Commissariat Général au Tourisme comporterait :

1° Un effectif d'agents titulaires de soixante-quatorze ;

2° Un effectif d'agents contractuels composé de :

en poste à Paris :

Onze chargés de mission ;

Quatre agents contractuels de 2° catégorie (création demandée).

en poste en province :

Dix délégués régionaux ;

Dix secrétaires sténo-dactylographes.

Ces agents, recrutés sur contrat, sont rémunérés dans les limites de l'éventail indiciaire fixé au budget ;

3° Un nombre indéterminé de collaborateurs extérieurs, rémunérés sur vacation. Il s'agit là d'agents qui, de façon constante, sont appelés à exercer leur activité au Commissariat Général au Tourisme pour y préparer la réalisation du matériel de propagande (éditions d'affiches, de brochures, de dépliants, matériel de vitrine et d'expositions, etc.) ;

4° Les agents en poste à l'Étranger, qui se répartissent en trois catégories :

- Personnel français recruté en France ;
- Personnel français recruté sur place ;
- Personnel de nationalité étrangère.

Les deux premières de ces catégories bénéficient de contrats détaillés, qui ont été établis par analogie avec ceux qui sont accordés au personnel des autres administrations.

A la troisième catégorie de personnel est appliquée la réglementation du travail en vigueur dans le pays considéré.

b) *Matériel* :

Il est prévu pour la modernisation des installations (meubler, téléphone, etc.) une dotation de 310.000 NF.

Un effort est également fait pour la réalisation des moyens de propagande, éditions, tirages et copies de films, matériel de vitrines et d'exposition. L'augmentation de la dotation prévue à ce titre s'élève à 516.311 NF.

Enfin, 660.000 NF seront consacrés aux frais des bureaux à l'étranger. Ils couvriront, pour une faible part, les hausses de traitements et de loyers et seront plus spécialement affectés à la création de sous-agences en Allemagne, au renforcement du poste de Milan et, d'une manière générale, à l'augmentation des moyens d'action des bureaux.

B. — L'ÉQUIPEMENT TOURISTIQUE

En ce qui concerne les crédits d'équipement, il convient de se féliciter de voir le montant des prêts d'équipement hôtelier et thermal, porté à 50 millions de nouveaux francs pour 1961, au lieu de 30 millions de nouveaux francs en 1960 (réévalué à 38,5 en cours d'année).

Dans un autre domaine, celui des opérations d'équipement touristique collectif, une somme de 5 millions de nouveaux francs est inscrite au titre des prêts du F. D. E. S., tandis qu'une autorisation de programme de 1.200.000 NF est ouverte dans le budget du Ministère des Travaux publics qui permettra enfin d'amorcer une politique de travaux d'équipement des Ports de plaisance et autres petits ports, ainsi que nous l'avons vu plus haut à propos de l'examen des crédits concernant les ports maritimes.

Il semble donc que l'on s'engage, après avoir procédé, en 1960, à la réforme de l'organisation officielle du tourisme français, vers une nouvelle politique et la recherche des mesures propres à favoriser l'expansion du tourisme.

L'intérêt accru que porte le Gouvernement aux questions touristiques est justifié par la place prise par le tourisme parmi les industries exportatrices françaises.

En effet, dans la balance des comptes de la France, le solde créditeur du poste « tourisme » a atteint, en 1959, 187 millions de dollars et l'on peut attendre, pour 1960, en dépit des conditions atmosphériques moins favorables dans l'ensemble qu'en 1959, des résultats au moins aussi satisfaisants, en raison de l'accroissement du nombre des touristes étrangers : U. S. A., Grande-Bretagne et surtout touristes des pays du Marché commun.

C. — PERSPECTIVES POUR LE TOURISME DANS LES PROCHAINES ANNÉES

D'une manière générale, l'on s'accorde à reconnaître que le tourisme français pourrait connaître, dès 1961, un développement important si la nouvelle organisation du tourisme, mise en place en 1960, pouvait s'appuyer sur une politique nationale cohérente du tourisme.

1° *Mesures d'ordre législatif et réglementaire* dont la principale constituerait le retour aux *vacances scolaires* du 14 juillet au 30 septembre, étalement des congés annuels, assouplissement de la fiscalité applicable à l'industrie hôtelière, retour à des mesures plus libérales de la Sécurité sociale en matière de thermalisme ;

2° *Intensification de la propagande en faveur du tourisme* : à Paris, certes, mais aussi en province et surtout à l'étranger (plus large part faite à la publicité, soit au moyen d'affiches et de dépliants,

insertion de placards et d'articles dans la presse des pays étrangers, fondation de « Maisons de France » dans les principales villes étrangères où nous possédons un bureau de tourisme) ;

3° *Politique d'équipements collectifs* qui attireront les touristes dans nos stations et les inciteront à prolonger leur séjour comme cela a été constaté en Italie ou en Suisse.

En effet, de plus en plus, les touristes préfèrent séjourner dans les stations qui possèdent des installations permettant la pratique des sports et activités de plein air et l'on a pu, ces dernières années, constater que les stations de montagne suréquipées d'Italie ou de Suisse attiraient une partie de la clientèle des stations françaises moins favorisées.

On doit donc se féliciter de la décision d'aménager, dès 1961, les ports de plaisance de Corse, de la Côte d'Azur ou de Bretagne et de la mise en route d'une politique destinées à faciliter l'équipement de la montagne (5 millions de nouveaux francs) ;

4° *Développement du tourisme populaire :*

Les statistiques sur le tourisme intérieur démontrent que celui-ci a tendance à marquer un ralentissement en raison des difficultés que rencontrent les familles de condition modeste éprouvées (40 % environ des habitants des grandes villes ne partent pas en vacances faute de pouvoir le faire).

Parallèlement, un nombre de plus en plus grand de Français (les jeunes surtout) adopte les formules de tourisme à bon marché (camping, villages de vacances, centres d'accueil de jeunes, maisons familiales de vacances, gîtes ruraux).

Ce sont là des formules nouvelles qui, encouragées et aidées par les pouvoirs publics, sont susceptibles de permettre à des millions de Français de connaître les joies et les bienfaits des vacances et, d'autre part, de donner à des régions économiquement déshéritées une somme importante de revenu.

Les résultats relativement satisfaisants obtenus ces dernières années doivent nous inciter à intensifier notre effort de propagande et d'équipement, si nous voulons attirer et retenir en France les touristes français et étrangers qui seront de plus en plus nombreux grâce aux facilités de déplacement accrues ou à l'allongement des congés, dans la plupart des pays.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Le budget des Travaux publics a donné lieu, de la part de votre Commission des Finances, à un large échange de vue auquel ont pris part, notamment, MM. Armengaud, Chochoy, Houdet, Pellenc et Raybaud.

En ce qui concerne les créations d'emplois prévues, la Commission a, sur la proposition de son Rapporteur général, supprimé les crédits afférents aux créations d'emplois prévues tant à l'Administration centrale que dans les services des Ponts et Chaussées pour la gestion du Fonds spécial d'investissements routiers. Elle a estimé, en effet, que l'augmentation des dotations de ce fonds, proposée pour 1961, n'était pas de nature à justifier de telles créations d'emplois. Elle vous propose donc d'opérer un abatement de 1.600.200 NF sur les crédits du Titre III du présent budget.

Elle a, par ailleurs, constaté l'insuffisance des dotations prévues, au titre du Ministère des Travaux publics, pour les travaux de défense contre les eaux et pour la réparation des dégâts causés par les inondations à la voirie nationale ; elle souhaite, sur ce point, que le Gouvernement envisage dans les prochains budgets une majoration des crédits.

En ce qui concerne les travaux intéressant les routes, la Commission a constaté avec satisfaction l'augmentation en ce qui concerne la voirie nationale des dotations du Fonds routier, mais elle a, par contre, regretté que les crédits d'entretien soient encore cette année maintenus à un niveau insuffisant.

Enfin, elle a exprimé le désir de voir le Gouvernement faire de sérieux efforts en vue du développement du tourisme dans notre pays, l'action entreprise jusqu'ici en ce sens se révèle, en effet, insuffisante. On constate que, dans bien des cas, les touristes étrangers ne font en France que de brefs séjours, et il serait indispensable que tout soit mis en œuvre pour les inciter à demeurer plus longtemps dans nos stations thermales, balnéaires ou clima-

tiques. De même, devrait être également encouragé le développement du tourisme national. Un important effort de propagande devrait être entrepris en ce sens.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent et sous réserve de l'adoption de l'amendement proposé, votre Commission des Finances vous demande de voter les crédits figurant au présent budget.

AMENDEMENT PRESENTE PAR LA COMMISSION

Article 25.

ETAT G

Travaux publics et Transports.

TITRE III. — Mesures nouvelles..... 33.029.938 NF.

Réduire ce crédit de 1.600.200 NF.

ANNEXE

Aperçu sur les travaux exécutés par l'Institut Géographique national pendant l'année 1960.

Au cours de l'année 1960 l'Institut Géographique national a effectué les travaux ci-après :

FRANCE METROPOLITAINE. — Les programmes de travaux fixés par le Comité Central des Travaux Géographiques en janvier 1959 ont été entièrement remplis, soit :

Géodésie : triangulation jusqu'au quatrième ordre inclus de 28 feuilles de la nouvelle carte au 1/50.000 : 16.000 kilomètres carrés ;

Nivellement de précision dans l'ensemble des 28 feuilles ci-dessus : 6.000 km de nivellement ;

Préparation photogrammétrique de 30 feuilles : 16.500 kilomètres carrés ;

Complètement de 23 feuilles 1/2 : 13.000 kilomètres carrés ;

Levé direct de la feuille de Condom ;

Révision de 12 feuilles : 6.400 kilomètres carrés ;

Couverture photographique à l'échelle du 1/25.000 de 110 feuilles de la carte de France au 1/50.000 : 65.000 kilomètres carrés.

*
**

A cette production, il faut ajouter de très importantes réalisations soit au bénéfice des grands services publics, soit pour le compte d'organismes scientifiques :

— 1.800 km de nivellement de précision pour l'E. D. F., la S. N. C. F., la Société d'Aménagement du bas Languedoc, le Tunnel sous le Mont-Blanc, la navigation de la basse Seine, etc. ;

— 2.500 kilomètres carrés de levé au 1/20.000 dans le Massif Central et les Pyrénées, pour les besoins de l'E. D. F. ;

— l'établissement de 80.000 hectares de levés au 1/10.000 pour le compte du Ministère de la Construction ;

— le levé de vastes surfaces à l'échelle du 1/5.000 pour la Société d'Aménagement de la Durance, la Société d'Aménagement des Côteaux de Gascogne, les zones inondables de l'Oise, etc. ;

— un levé au 1/2.000 pour l'implantation de l'autoroute du Sud ;

— le levé photogrammétrique au 1/5.000 des zones dévastées de Fréjus (barrage de Malpasset) ;

— des couvertures photographiques de vastes zones au bénéfice du Service du Cadastre ; la photographie de plus de 35.000 kilomètres carrés de terrain à l'échelle du 1/25.000 sur émulsion infra-rouge pour le recensement du patrimoine forestier de la France ;

— à la demande de l'U.N.E.S.C.O. le levé au 1/10.000 des zones de la Nubie qui seront inondées après construction du Barrage d'Assouan (Egypte) ;

— Dans le cadre de la défense des temples de Nubie : exécution d'une mission de photographie terrestre en vue de la restitution ultérieure des sites de Philae, Debod, Kerbassi Kalabsha ;

— L'auscultation des barrages de l'E. D. F. ;

— La restitution des nuages de sodium émis lors du lancement des fusées Véronique à Colomb-Béchar ;

— L'étude de la stabilité d'ouvrage d'arts (à la demande des Ponts et Chaussées).

*
**

ALGERIE. — Les Autorités algériennes assurant elles-mêmes le financement des travaux cartographiques qui les intéressent, l'I. G. N. a pu répondre à toutes les demandes de l'Algérie :

— Levé au 1/50.000 de 6 feuilles (3.900 kilomètres carrés) ;

— Révision totale de 30 feuilles (20.000 kilomètres carrés) ;

— Levé au 1/100.000 de 7 feuilles de la nouvelle carte (18.000 kilomètres carrés).

En outre dans le cadre du plan de Constantine, l'I. G. N. :

1° A poursuivi l'établissement de la couverture photographique au 1/25.000 du Nord de l'Algérie. Les travaux ont porté sur 80 feuilles de la carte d'Algérie ;

2° A commencé le levé d'une nouvelle carte au 1/20.000 pour l'année 1960 ; les travaux se sont étendus à 36 coupures (régions de Bône et de Mostaganem).

SAHARA. — L'établissement d'une carte régulière au 1/200.000 des régions sahariennes a été décidé en mars 1959 avec l'aide financière de l'O. C. R. S.

Actuellement, la cadence de production est de deux feuilles éditées par mois, soit plus de 250.000 kilomètres carrés cartographiés chaque année.

A signaler, en outre, de très importants travaux géodésiques et astronomiques exécutés pour les besoins du C. I. E. E. S.

TERRITOIRES D'OUTRE-MER. — Malgré de nombreuses difficultés de tous ordres : financières, morales, administratives et politiques, l'I. G. N. a réussi à maintenir l'activité de ses services outre-mer à un niveau voisin de celui atteint les années précédentes.

*
**

ASSISTANCE TECHNIQUE. — L'effort de l'I. G. N. dans le domaine de l'assistance technique a été considérable ; son succès, grandissant d'année en année reflète bien la haute estime que les pays étrangers et les instances internationales ont de l'I. G. N.

En 1960, l'Ecole nationale des sciences géographiques et les Services de l'I. G. N. ont reçu plus de 35 élèves et stagiaires étrangers appartenant à 10 pays différents.

Quinze ingénieurs et techniciens ont été envoyés à l'étranger en qualité d'experts de l'O. N. U., de la F. A. O., de la MAET ou au titre de l'aide bilatérale.