

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 29 janvier 1963.

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 1963 (2^e partie. — Moyens des services et dispositions spéciales), ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

ANNEXE N° 28

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 22 et annexes, 25 (tome II, annexes 25 et 26), 57 (tomes I et II, annexes XIII, XIV et XVII) et in-8° 9.

Sénat : 42 (1962-1963).

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	4
PREMIÈRE PARTIE. — Les transports	12
I. — Les services généraux du Ministère.....	12
II. — L'Institut géographique national.....	17
III. — Les voies navigables.....	17
IV. — Les ports maritimes de commerce, de pêche et de plaisance..	21
V. — La signalisation maritime.....	28
VI. — La défense contre les eaux.....	29
VII. — Les subventions diverses.....	30
VIII. — Les routes.....	31
DEUXIÈME PARTIE. — Le tourisme	40
TROISIÈME PARTIE. — Audition du Ministre des Travaux publics et des Transports	45
ANNEXE I. — Liste des bureaux de fret en cours d'installation ou envisagés.	48
ANNEXE II. — Les travaux exécutés par l'Institut géographique national pendant l'année 1962 et les prévisions d'activités en 1963	49
ANNEXE III. — L'organisme national de la sécurité routière	53
Dispositions spéciales	57

Mesdames, Messieurs,

Les crédits figurant au projet de budget des Travaux publics, pour 1963, s'élèvent en ce qui concerne les dépenses ordinaires à 3.398.013.605 F — compte tenu d'un relèvement de 80 millions de francs de la subvention à la S. N. C. F. demandé par le Gouvernement lors de la discussion de la première partie de la loi de finances et non traduit encore dans les documents budgétaires — en augmentation de 589.244.894 F par rapport au budget voté de l'année précédente, soit + 21 %.

Notons tout de suite que cette augmentation provient essentiellement de la majoration de crédits concernant la Société nationale des chemins de fer français et la Régie autonome des transports parisiens.

Pour les dépenses en capital, les autorisations de programme proposées par le Gouvernement se montent à 523.600.000 F contre 350.200.000 F en 1962, soit une augmentation de 173.400.000 F.

Quant aux crédits de paiement prévus pour 1963, ils se montent à 493.312.000 F contre 390.894.000 F en 1962.

Les tableaux ci-après donnent la décomposition, par titre et par partie et pour les dépenses en capital par chapitre, des crédits prévus, crédits qui ont été majorés, lors du débat devant l'Assemblée Nationale, de 80 millions par rapport aux propositions initiales du Gouvernement. Cette majoration s'applique aux dotations concernant la Société nationale des chemins de fer français.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1962.	CREDITS PREVUS POUR 1963			DIFFERENCES entre 1962 et 1963.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
Récapitulation.					
TITRE III. — Moyens des services.					
1 ^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.....	451.361.442	503.203.944	+ 2.830.114	506.034.058	+ 54.672.616
2 ^e partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations.....	926.500	876.500	»	876.500	— 50.000
3 ^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales..	89.304.342	95.958.962	— 48.715	95.910.247	+ 6.605.905
4 ^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.....	60.410.086	61.518.025	+ 2.441.750	63.959.775	+ 3.549.689
5 ^e partie. — Travaux d'entretien....	392.026.023	391.946.965	+ 12.546.480	404.493.445	+ 12.467.422
6 ^e partie. — Subventions de fonctionnement.....	9.911.040	10.049.403	+ 1.191.000	11.240.403	+ 1.329.363
7 ^e partie. — Dépenses diverses.....	3.238.000	3.238.000	»	3.238.000	»
Totaux pour le titre III.....	1.007.177.433	1.066.791.799	+ 18.960.629	1.085.752.428	+ 78.574.995
TITRE IV. — Interventions publiques.					
1 ^{re} partie. — Interventions publiques et administratives.....	7.130.000	7.130.000	— 2.383.023	4.746.977	— 2.383.023
2 ^e partie. — Action internationale...	165.860	165.860	— 165.860	»	— 165.860
4 ^e partie. — Action économique. — Encouragements et interventions..	41.145.618	41.124.618	+ 1.617.282	42.741.900	+ 1.596.282
5 ^e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.....	1.503.889.800	1.721.413.800	+ 309.058.500	2.030.472.300	+ 526.588.500
6 ^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.....	249.200.000	233.000.000	+ 1.000.000	234.000.000	— 15.200.000
7 ^e partie. — Action sociale. — Prévoyance.....	66.000	300.000	»	300.000	+ 234.000
Totaux pour le titre IV.....	1.801.591.278	2.003.134.278	+ 309.126.899	2.312.261.177	+ 510.669.899
Totaux pour les travaux publics et les transports (dépenses ordinaires).....	2.808.768.711	3.069.926.077	+ 328.087.528	3.398.013.605	+ 589.244.894

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISA
		votées pour 1962.
TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.		
<i>3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.</i>		
53-20	Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations.....	30.600.000
53-22	Bureaux régionaux de fret.....	»
(nouveau) 53-26	Participation aux dépenses du Fonds spécial d'investissement routier (auto- routes)	»
(nouveau) 53-30	Voies de navigation intérieure. — Equipement.....	141.000.000
53-32	Travaux de défense contre les eaux.....	4.000.000
53-34	Ports de commerce. — Equipement.....	123.000.000
53-36	Ports de pêche. — Equipement.....	4.000.000
53-38	Etablissements de signalisation maritime.....	7.551.000
	Totaux pour la 3^e partie.....	310.151.000
<i>7^e partie. — Equipements administratifs et divers.</i>		
57-50	Institut géographique national. — Equipement.....	4.000.000
57-90	Services des travaux publics et des transports. — Acquisitions de terrains et constructions immobilières.....	9.000.000
	Totaux pour la 7^e partie.....	13.000.000
<i>8^e partie. — Investissements hors de la métropole.</i>		
58-30	Etablissements de signalisation maritime outre-mer.....	5.449.000
	Totaux pour le Titre V.....	328.600.000
TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.		
<i>3^e partie. — Transports, communications et télécommunications.</i>		
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers.....	21.600.000
	Totaux pour les Titres V et VI.....	350.200.000
TITRE VII. — Réparations des dommages de guerre.		
73-41	Reconstitution du réseau de la S. N. C. F. et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général.....	»
	Totaux pour les dépenses en capital.....	350.200.000

en capital

TIONS DE PROGRAMME		CREDITS DE PAIEMENT		
prévues pour 1963.	Différences.	votés pour 1962.	prévus pour 1963.	Différences.
	(En francs.)			
16.000.000	— 14.600.000	35.075.000	22.000.000	— 13.075.000
»	»	»	5.000.000	+ 5.000.000
100.000.000	+ 100.000.000	»	100.000.000	+ 100.000.000
185.000.000	+ 44.000.000	120.790.000	132.000.000	+ 11.210.000
3.000.000	— 1.000.000	2.300.000	2.000.000	— 300.000
136.000.000	+ 13.000.000	109.603.000	120.255.000	+ 10.652.000
6.000.000	+ 2.000.000	7.422.000	5.000.000	— 2.422.000
8.000.000	+ 449.000	7.738.000	7.511.000	— 227.000
454.000.000	+ 143.849.000	282.928.000	393.766.000	+ 110.838.000
1.500.000	— 2.500.000	4.400.000	2.000.000	— 2.400.000
12.500.000	+ 3.500.000	6.880.000	12.000.000	+ 5.120.000
14.000.000	+ 1.000.000	11.280.000	14.000.000	+ 2.720.000
5.500.000	+ 51.000	6.366.000	5.546.000	— 820.000
473.500.000	+ 144.900.000	300.574.000	413.312.000	+ 112.738.000
50.100.000	+ 28.500.000	24.320.000	46.000.000	+ 21.680.000
523.600.000	+ 173.400.000	324.894.000	459.312.000	+ 134.418.000
»	»	66.000.000	34.000.000	— 32.000.000
523.600.000	+ 173.400.000	390.894.000	493.312.000	+ 102.418.000

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

En effet, bien que relevant maintenant directement du Premier Ministre, les services du Tourisme figurent encore dans les fascicules budgétaires « Travaux publics et Transports ».

Avant d'aborder l'examen des différentes dotations concernant les Travaux publics, il a paru nécessaire à votre rapporteur de rapprocher les crédits prévus au présent budget et ceux inscrits l'année dernière avec les prévisions, en matière de transports, du IV^e plan de développement économique et social.

Rappelons que, lors de l'examen l'année dernière par le Parlement du IV^e plan, ces prévisions avaient paru déjà insuffisantes pour faire face aux besoins considérables qui se manifestaient dans ce domaine. Le Gouvernement avait du reste, à l'époque, indiqué que ces prévisions devaient être considérées comme des minima, étant donné la nécessité de respecter les priorités établies, mais que, dans toute la mesure du possible et compte tenu de l'évolution des besoins et des impératifs économiques nouveaux, ces chiffres seraient dépassés.

Or, pour les chapitres examinés au présent budget, la comparaison conduit au résultat suivant :

	PLAN Investissements à la charge de l'Etat.		CREDITS OUVERTS 1962		CREDITS PREVUS 1963	
	Enga- gement.	Paiement.	Enga- gement.	Paiement.	Enga- gement.	Paiement.
Routes :			(En millions de francs.)			
Réseau national (a) :						
— autoroutes	1.414 (c)	1.320	498	248	500	400
— autres routes....	1.386	970	277	169	290	130,4
Reconstruction des ponts détruits	225	240	30	30	25	31
Voies navigables.....	700 (b)	»	141	120	185	132
Ports (de commerce, de pêche et de plaisance).	»	525	128,2	117,3	143,2	125,9
Signalisation maritime..	»	45	7,6	7,7	8	7,5

(a) Y compris Fonds routier et emprunts.

(b) Non compris l'axe Rhin-Rhône.

(c) Les crédits primitivement prévus au plan pour les autoroutes ont été relevés par la suite et portés à 2.244 millions de francs.

Sans doute, ne faut-il pas diviser exactement par quatre le montant des crédits reconnus nécessaires par le Plan pour les comparer avec ceux ouverts à chacun des budgets de 1962 et de 1963. Le Plan, en effet, constitue un tout pour les quatre années de sa période d'application et il est normal qu'une certaine progression soit enregistrée dans le montant des différentes tranches annuelles qui concourent à son exécution.

Toutefois, il est évident que cette progression est nécessairement contenue dans certaines limites et que les premières tranches sont trop faibles ; le retard ne pourra être rattrapé avant la fin du Plan. Or, sauf pour les autoroutes pour lesquelles un effort supplémentaire a été prévu, tel paraît bien être le cas pour les différents secteurs qui nous occupent. Non seulement les objectifs du Plan ne seront certainement pas dépassés en matière de voies navigables, de ports maritimes ou de signalisation maritime, mais il est même des plus douteux que ces objectifs, pourtant modestes, puissent être atteints. En effet, nous sommes déjà à la seconde année du Plan et les retards constatés sont si importants qu'on peut légitimement douter que des crédits suffisants pour rattraper ce retard soient ouverts aux budgets de 1964 et 1965.

Votre Commission a tenu à manifester publiquement son inquiétude devant cette situation qui risque d'avoir les plus fâcheuses conséquences économiques.

Tel est notamment le cas pour la liaison Rhin-Méditerranée qui constitue un exemple des divergences manifestes existant entre le présent budget et le IV^e Plan.

Lors de l'examen par le Sénat du projet de loi portant approbation du IV^e Plan, notre Assemblée avait obtenu du Premier Ministre le dépôt d'une lettre rectificative contenant les dispositions suivantes :

« Dans chacun des budgets de la période couverte par le Plan seront inscrits les crédits nécessaires pour permettre l'exécution et l'achèvement des études techniques d'implantation et de méthodes de construction des ouvrages des deux tracés de la liaison fluviale à grand gabarit mer du Nord-Méditerranée, et introduites les procédures de réservation ou d'acquisition des terrains.

« Au cours de la même période et dans les mêmes conditions, et sans préjudice des aménagements pouvant être entrepris immédiatement, des études seront réalisées et achevées concernant la renta-

bilité et les conditions d'exécution des liaisons fluviales susceptibles de relier le système des canaux du Nord, le bassin de la Meuse, de la Seine, de la Loire et de la Garonne.

Les crédits nécessaires pour ces études ont été évalués à 50 millions de francs, or jusqu'ici 4.500.000 F seulement ont été ouverts à ce titre par la loi de finances rectificative du 22 décembre 1962 et rien n'a été prévu au présent budget. Sans doute, lors de son audition par votre Commission, le Ministre des Travaux publics et des Transports a-t-il indiqué qu'il avait l'intention de demander au Ministre des Finances l'ouverture de crédits supplémentaires en cours d'année du même ordre de grandeur que ceux ouverts par la loi du 22 décembre 1962, il n'en reste pas moins que si l'on veut respecter les prescriptions du Plan, il aurait fallu prévoir pour les deux exercices 1962 et 1963 des crédits de 20 millions à 25 millions au total, alors que seuls sont prévus jusqu'à présent 4,5 millions avec la simple éventualité, que rien ne traduit dans le présent budget, d'une augmentation d'égal montant en cours d'année.

Ce seul fait pris à titre d'exemple suffit à expliquer les craintes que l'on peut avoir quant à la bonne exécution du Plan, en matière de transports et à justifier les préoccupations manifestées en la matière par votre Commission.

Quoi qu'il en soit, et puisque le Parlement ne dispose pas de l'initiative des dépenses, votre Commission n'a pu qu'enregistrer les crédits inscrits au budget, espérant que des améliorations seront apportées en cours d'année.

Lors du débat devant l'Assemblée Nationale, le Ministre des Finances a admis que, pour certains secteurs, les crédits devraient faire l'objet d'ajustements lors d'une prochaine loi de finances rectificative. De même, au cours de son audition par votre Commission, le Ministre des Travaux publics a reconnu la faiblesse de certaines dotations, notamment en matière d'entretien des routes, et a indiqué qu'il s'efforcera d'obtenir des crédits supplémentaires.

Votre Commission souhaite vivement que le Ministre des Travaux publics puisse obtenir satisfaction sur ce point et que soient augmentées, en cours d'exercice, les dotations concernant l'infrastructure des transports.

Une telle demande paraît d'autant plus justifiée que les transports jouent un rôle capital dans l'économie moderne et sont, directement ou indirectement, la source d'importantes rentrées fiscales

pour le budget. Le cas de la route est, en la matière, particulièrement frappant et il est paradoxal de constater l'insuffisance des crédits destinés à l'entretien et à la modernisation de notre réseau routier, alors que la circulation automobile sur ce même réseau procure à l'Etat des recettes sans cesse croissantes.

Le tableau ci-après, qui met en parallèle, pour ces dernières années, les crédits de paiement afférents aux dépenses routières et les recettes fiscales que procure la circulation automobile, illustre d'une manière frappante cette situation.

	1958	1959	1960	1961	1962	PREVISION 1963
	(En millions de francs.)					
Recettes fiscales spécifiques sur la circulation routière..	5.530	6.090	6.585	7.315	7.820	8.375
Dépenses routières sur crédits budgétaires	457	541,6	521	714,6	868,9	936
Pourcentage des dépenses par rapport aux recettes spécifiques	8,26 %	8,89 %	7,91 %	9,77 %	11,11 %	11,18 %
Revenu net de l'Etat.	5.073	5.548,4	6.064	6.600,4	6.961,5	7.439
Pourcentage du revenu net par rapport aux recettes spécifiques	91,74 %	91,11 %	92,09 %	90,23 %	88,89 %	88,82 %

Ainsi, à l'heure actuelle, le Gouvernement ne consacre que 11 % des recettes que lui procure la route à l'entretien et à l'amélioration du réseau routier. Encore, le pourcentage prévu pour 1963 est-il relativement élevé par rapport à la situation des années précédentes, puisqu'en 1960, par exemple, les dépenses routières ne représentaient que 7,9 % des recettes fiscales correspondantes.

Votre Commission pense donc qu'en raison des bénéfices considérables que l'Etat retire de la route, un effort complémentaire devrait, dès cette année, être entrepris dans le domaine de l'infrastructure des transports.

Elle a tenu à présenter cette remarque liminairement, car elle estime qu'il s'agit là d'une question de principe et qu'une prise de position extrêmement nette devait intervenir avant même de procéder à un examen détaillé des différents Ministères du budget des Travaux publics.

PREMIERE PARTIE

LES TRANSPORTS

En ce qui concerne les crédits se rapportant à l'activité « transport » du Ministère des Travaux publics, nous examinerons d'abord ceux qui ont trait aux services généraux du Ministère, c'est-à-dire l'administration centrale, le contrôle des transports et le service des ponts et chaussées, puis nous analyserons les crédits affectés plus spécialement à une action déterminée : ports, voies navigables, routes, etc.

I. — Les services généraux du Ministère.

A. — LES CRÉDITS DE PERSONNEL

1° *L'administration centrale.*

Les mesures nouvelles intéressant l'administration centrale des Travaux publics sont, pour 1963, de peu d'importance.

Pour le personnel, il y a lieu seulement de signaler quelques transformations d'emplois :

- mise en place d'un corps de secrétaires administratifs (9 secrétaires administratifs de classe exceptionnelle et 36 secrétaires administratifs) gagée par la suppression de 6 secrétaires d'administration, 4 chefs de groupe, 46 adjoints administratifs et 8 commis des ponts et chaussées ;
- la création d'un corps de préposés téléphonistes à l'administration centrale comprenant 5 préposés et 2 téléphonistes principaux gagée par la suppression d'emplois dans les services des ponts et chaussées ;
- la création de 8 emplois de contractuels en vue de renforcer les moyens en personnel mis à la disposition du Fonds spécial d'investissement routier, compte tenu du développement de l'activité de cet organisme.

2° *Le contrôle des transports.*

En ce qui concerne le personnel des services de contrôle des chemins de fer et des transports, on doit signaler, d'une part, une augmentation de crédit de 81.000 F pour tenir compte de l'insuffisance de la dotation calculée sur la base du traitement moyen et, d'autre part, la création de 3 emplois d'agents contractuels affectés au comité restreint des tonnages supplémentaires, enfin une augmentation de 71.000 F de crédits pour frais de déplacement des assistants techniques contrôleurs routiers.

3° *Les services des Ponts et Chaussées.*

Le Ministère des Travaux publics poursuit la réforme des services des Ponts et Chaussées entreprise depuis 1960 et qui doit s'échelonner sur cinq années.

Les mesures inscrites au présent projet de budget, dans le cadre de cette réforme, sont les suivantes :

— Création d'emplois :

- 72 ingénieurs T. P. E. divisionnaires ;
- 60 chefs de section principaux ;
- 140 chefs de section ;
- 138 assistants techniques ;
- 34 secrétaires techniques ;
- 100 dessinateurs d'études ;
- 140 dessinateurs d'exécution ;
- 200 conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat ;
- 1.000 agents de travaux brevetés.

— Suppression d'emplois :

- 20 ingénieurs T. P. E. de classe exceptionnelle ;
- 147 ingénieurs T. P. E. ;
- 130 commis ;
- 262 conducteurs des travaux publics de l'Etat ;
- 1.912 agents de travaux.

Par ailleurs, est prévue la titularisation de 13 assistantes sociales ainsi que la création d'un corps de téléphonistes dans les Ponts et Chaussées et comprenant :

- 128 préposés téléphonistes ;
- 19 téléphonistes principaux ;
- 3 chefs de standard.

En contrepartie, seraient supprimés 190 agents de bureau des Ponts et Chaussées.

Enfin, on doit signaler une sensible augmentation de la dotation relative à la rémunération des ouvriers permanents des parcs et ateliers des Ponts et Chaussées, qui passe de 32.449.854 F à 37.426.272 F.

Cette augmentation se répartit comme suit :

- majoration, compte tenu des besoins des indemnités représentatives de frais : 378.000 F ;
- relèvement des salaires des ouvriers : 4.598.418 F.

Rappelons que ces ouvriers, qui sont à l'heure actuelle au nombre de 3.960, sont rémunérés sur les bases du secteur privé « Travaux publics ».

Votre Commission se doit de signaler les insuffisances des mesures prévues pour le reclassement des personnels des ponts et chaussées, reclassement qui est sensiblement inférieur à celui qui avait été prévu en 1959 lors de l'élaboration de la réforme des services des ponts et chaussées et qui ne tient pas compte des promesses qui avaient été faites à l'époque aux personnels intéressés. Il en résulte un malaise au sein du service et un mécontentement grandissant se fait jour parmi les agents. Les revendications présentées paraissent d'autant plus légitimes que des mesures de reclassement ont récemment été prévues dans les autres ministères en faveur des personnels appartenant aux catégories C et D.

Par ailleurs si, dans le cadre de la réforme, les effectifs du personnel statutaire des ponts et chaussées ont été réduits, il a été, en revanche, nécessaire de procéder au recrutement d'agents contractuels qui sont payés sur des crédits de travaux, procédure, en elle-même fort critiquable et qui conduit, au surplus, à amputer de sommes importantes les crédits d'entretien, déjà insuffisants, comme nous le constaterons plus loin. On aboutit donc à diminuer

le volume réel des travaux susceptibles d'être effectués. Quant aux agents ainsi recrutés, ils se trouvent pénalisés puisque, s'ils obtiennent un jour leur titularisation, ils ne pourront faire valider les services effectués dans leur position actuelle.

Votre Commission estime par conséquent budgétairement plus correct et socialement préférable de ne recruter en sus du personnel titulaire que des agents auxiliaires payés sur des crédits de personnel et dont les services d'auxiliarat pourraient être validés en cas de titularisation.

B. — LES CRÉDITS DE MATÉRIEL

En ce qui concerne les dépenses de matériel, il convient de signaler :

- un relèvement de 50.000 F pour ajustement aux besoins réels de la dotation pour dépenses de matériel et frais de fonctionnement de l'administration centrale ;
- une augmentation de 150.000 F des dépenses de fonctionnement du fonds spécial d'investissement routier entraînée par les besoins en matériel des bureaux d'études du fonds ;
- une majoration de 200.000 F de la dotation pour frais de déplacement des services des ponts et chaussées ;
- une augmentation de 1.200.000 F de la dotation concernant le laboratoire central des ponts et chaussées en vue de faire face, d'une part, aux hausses de salaires du personnel temporaire, et, d'autre part, à des acquisitions de matériel et d'ouvrages de documentation et surtout au recrutement de 40 chercheurs et techniciens nécessaires pour renforcer les moyens de recherche du laboratoire afin de répondre aux besoins des grands programmes d'infrastructure.

La répartition prévue serait la suivante :

— recrutement de 40 chercheurs et techniciens temporaires	800.000 F.
— Hausses prévisibles sur l'ensemble des salaires des agents temporaires.....	300.000
— acquisitions de matériel de recherche et d'ouvrages de documentation technique.....	100.000
	<hr/>
Total	1.200.000 F.

Enfin, il convient de signaler l'ouverture d'un crédit de 100.000 F destiné à la création d'un enseignement par correspondance pour la formation professionnelle des agents des services extérieurs des ponts et chaussées et d'un crédit de 225.000 F destiné au fonctionnement des centres régionaux d'instruction des cadres.

C. — LES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT

Ces crédits sont inscrits à deux chapitres :

a) *Les bureaux régionaux de fret* (Chapitre 53-22).

Rappelons que la création des bureaux régionaux de fret a été prévue par le décret n° 61-683 du 30 juin 1961. Ces bureaux constituent la pièce maîtresse de l'organisation actuelle de la fonction commerciale des transports routiers.

Les bureaux de fret sont chargés d'enregistrer et de rapprocher les offres et les demandes de transport qui leur sont présentées, c'est-à-dire les demandes de transport émanant des commissionnaires et des courtiers et les offres de transport concernant des camions se trouvant en dehors de la circonscription de leur centre d'exploitation.

La mise en place effective des bureaux de fret est en cours. A cet effet, un crédit de 6 millions de francs a été ouvert par la loi de finances rectificative du 31 juillet 1962 et il est proposé, pour 1963, de prévoir une nouvelle dotation de 5 millions de francs. On trouvera ci-après, en annexe (annexe I), la liste des bureaux de fret en cours d'installation ou en projet.

b) *Acquisitions de terrains et constructions immobilières*
(Chapitre 57-90).

Ce chapitre est doté d'autorisations de programme d'un total de 12.500.000 F et de crédits de paiement s'élevant à 12 millions de francs, dont 7 millions au titre des opérations en cours.

Ce crédit permettra de poursuivre le programme d'équipement immobilier des services des Ponts et Chaussées, et notamment de construire des bâtiments à usage de bureaux pour les services ordinaires d'Arras, Blois, Calais, la Rochelle et la Roche-sur-Yon, pour le service maritime de Dunkerque, pour les services de navigation de Lille et Paris (2° section).

Il permettra également d'installer des centres de formation professionnelle à Arras, Nancy, Nantes et Tours et d'agrandir les bâtiments de certains laboratoires régionaux des Ponts et Chaussées, dont celui de Lyon.

II. — L'Institut géographique national.

Les dépenses de fonctionnement.

Les dépenses de fonctionnement de l'Institut géographique national 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, des mesures de détail : titularisation d'une assistante sociale, relèvement des honoraires des médecins de contrôle de l'Institut géographique, modification de certaines indemnités (1).

Les dépenses en capital.

Les autorisations de programme prévues pour l'équipement de l'Institut géographique national s'élèvent à 1.500.000 F et sont destinées à l'acquisition de matériel technique de géodésie, de topographie, de photogrammétrie et d'imprimerie.

Les crédits de paiement demandés sont de 2 millions de francs, dont 1 million au titre des services votés.

III. — Les voies navigables.

A. — LE TRAFIC

Pendant l'année 1962, le trafic sur les voies navigables françaises (tonnage chargé en France ou entré par les frontières terrestres) s'est élevé à 71.069.000 tonnes (chiffre provisoire). Ce tonnage est supérieur de 236.000 tonnes au tonnage de l'année 1961 (70.833.000 tonnes), marquant ainsi une progression d'une année à l'autre de 0,33 %.

La distance moyenne de transport a été de 153 km, inférieure de 1,30 % environ à la distance de transport moyenne réalisée en 1961 : 155 km. Il en résulte une légère diminution du trafic en

(1) On trouvera ci-après en annexe (annexe II) une note sur l'activité de l'Institut géographique national en 1962 ainsi que sur les travaux prévus pour 1963.

tonnes-kilomètres (produit des tonnes par la distance moyenne) (— 0,64 %). Le trafic a atteint, par conséquent, 10.909 millions de tonnes-kilomètres (chiffre provisoire) contre 10.979 millions en 1961.

Si l'on considère la répartition du trafic par grandes catégories de marchandises, on constate que le trafic a augmenté de 1961 à 1962, pour les matériaux de construction et les hydrocarbures, respectivement de 5 % et 10 % environ, portant les tonnages respectivement de 27.888.000 tonnes à 29.346.000 tonnes et de 10.844.000 tonnes à 11.918.000 tonnes. En revanche, il a diminué pour les principaux autres groupes de 7 % en moyenne, ramenant l'ensemble des tonnages des autres groupes de 32.101.000 tonnes à 29.805.000 tonnes.

B. — LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

a) *Entretien et réparations des voies navigables intérieures* (Chapitre 35-31).

La dotation pour travaux d'entretien et de réparations ordinaires des voies de navigation intérieure est, en fait, sans changement par rapport à l'année dernière. En valeur absolue, on note même une légère diminution de 25.058 F qui est simplement la conséquence d'un transfert effectué dans le cadre des services votés, à d'autres chapitres du budget des Travaux publics, de crédits concernant les indemnités de remboursement de frais allouées aux surveillants des Ponts et Chaussées, qui étaient payées antérieurement sur les crédits d'entretien et qui, depuis l'intégration de ces agents dans le corps des conducteurs des Travaux publics de l'Etat, sont payées sur les crédits de personnel.

On ne peut qu'être surpris de constater la reconduction pure et simple des crédits d'entretien des voies navigables. Etant donné les déficiences de notre réseau de navigation intérieure et la nécessité qu'il y aurait à améliorer son entretien, le maintien des crédits ouverts en 1962 apparaît comme nettement insuffisant, puisque, compte tenu de la hausse des prix des travaux, ils ne permettront d'exécuter en 1963 qu'un volume de réparations inférieur à celui de l'année dernière qui apparaissait cependant déjà comme inférieur aux besoins. Ainsi, non seulement les retards pris depuis des années en ce domaine ne pourront être rattrapés, mais la situation actuelle ne pourra que s'aggraver et l'on assistera à une nouvelle dégradation de notre réseau navigable.

b) *Exploitation réglementée des voies navigables*

(Chapitre 45-31).

Le crédit prévu pour l'exploitation réglementée des voies navigables en 1963 s'élève à 13.500.000 F, en augmentation de 3,5 millions sur le crédit voté en 1962.

Cette majoration de crédit est la conséquence, d'une part d'augmentation des salaires traduite dans les services votés, et d'autre part de l'aggravation du déficit des opérations de traction.

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

	BUDGET voté de 1962.	SERVICES votés de 1963.	PROJET de loi de finances 1963.
	(En francs.)		
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée	6.000.000	6.750.000	6.750.000
Couverture du déficit de la traction sur diverses voies.....	2.900.000	2.900.000	5.720.000
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 (bonification d'intérêt pour la reconstruction du parc fluvial).....	1.230.000	1.230.000	1.230.000
Indemnités compensatrices sur les frets.....	750.000	750.000	750.000
Compensation temporaire pour difficultés de navigation	2.300.000	2.300.000	2.300.000
Totaux	13.180.000	13.930.000	16.750.000
A déduire :			
Produit des taxes de visa et d'exploitation....	3.180.000	3.180.000	3.250.000
Montant net pour le chapitre.....	10.000.000	10.750.000	13.500.000

C. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

Equipement des voies navigables : Chapitre 53-30.

Les autorisations de programme demandées pour 1963 s'élèvent à 185 millions de francs, en augmentation de 44 millions sur celles de l'année précédente.

Quant aux crédits de paiement, ils sont de 132 millions de francs dont 95 millions pour la poursuite des opérations en cours.

On trouvera, ci-après, le détail des opérations nouvelles prévues :

— Liaison Dunkerque—Valenciennes. — Mise au grand gabarit :	
— Raccordement du canal de Bourbourg au port de Dunkerque (1 ^{re} tranche : écluse et raccordement au bassin minéralier).....	34.000.000 F.
— Canal d'Aire :	
— Aménagement entre Aire et Béthune.....	19.700.000
— Ecluse de Guinchy.....	7.400.000
— Dérivation de la Bassée.....	9.800.000
— Canal de la Deule :	
— Rectification dans la traversée des crêtes de Pont-à-Sault, du P. K. 12,700 au P. K. 15,900.....	5.950.000
— Canal de la Sensée :	
— Aménagement du P. K. 19,000 au P. K. 21,100.....	4.500.000
— Aménagement du raccordement avec l'Escaut.....	15.000.000
— Escaut :	
— Aménagement du bief de Denain.....	3.500.000
— Canal du Nord. — Aménagement pour convois poussés de 700 tonnes (12 ^e lot).....	23.000.000
— Canal de la Marne au Rhin. — Mise à 220 mètres du bief de partage des Vosges à Strasbourg :	
— Achèvement du bief de partage.....	4.100.000
— Remplacement de l'échelle d'écluse d'Arzwiller.....	17.000.000
— Moselle. — Aménagement au grand gabarit :	
— Construction de l'écluse de Metz.....	6.200.000
— Aménagement entre Metz et Frouard (travaux préparatoires).....	1.000.000
— Seine :	
— Modernisation de la passe n° 2 du barrage de Port-Mort.....	2.200.000
— Rhône :	
— Allongement de l'écluse de Pierre-Benite.....	2.100.000
— Port de Strasbourg :	
— Aménagements portuaires, ferroviaires et routiers.....	1.000.000
— Participation à la reconstruction des ports.....	4.000.000
— Opérations diverses.....	8.490.000
	<hr/>
Total	168.940.000 F.
— Réévaluations	16.060.000
	<hr/>
Total général.....	185.000.000 F.

Si les crédits d'entretien des voies navigables apparaissent nettement insuffisants, en revanche, on doit reconnaître qu'un effort particulièrement important est prévu en matière d'investissement puisque les autorisations de programme sont en augmentation, d'une année sur l'autre, de plus de 25 %.

IV. — Les ports maritimes de commerce, de pêche et de plaisance.

A. — LE TRAFIC DES PORTS FRANÇAIS

Les tableaux ci-après rassemblent les éléments principaux de l'activité des ports maritimes de commerce et de pêche au cours des années 1961 à 1962. Les statistiques du mois de décembre 1962 n'étant pas encore établies, les éléments du trafic relatif à ce mois ont été déterminés par extrapolation ; par suite, les chiffres donnés pour 1962 ne sont qu'approchés.

1° Trafic des ports maritimes français de commerce et de pêche.

(Ensemble des ports.)

	UNITE	1961	1962	1962-1961 en pour- centage.
		(En milliers d'unités.)		
Tonnage de jauge.....	Tonneaux.	108.718	109.522	+ 0,7
Marchandises (non compris pêche et avitaillement)	Tonnes.	94.477	98.115	+ 3,8
Dont {	Entrées	66.870	71.481	+ 7
	Sorties	27.614	26.644	— 3,5
Voyageurs (entrées plus sorties).....	Voyageurs.	10.360	9.630	— 7
Pêche	Tonnes.	440	399	— 9,3

2° Répartition par principaux groupes de marchandises.

DESIGNATION DES GROUPES	1961	1962	1962-1961 en pourcentage.
	(En milliers d'unités.)		
<i>a) Entrées.</i>			
Hydrocarbures	42.459	45.542	+ 7,26
Charbons plus brais.....	4.023	4.430	+ 10
Pondéreux d'origine minérale.....	6.293	6.184	— 1,7
Autres marchandises (non compris pêche)....	14.095	15.325	+ 8,7
<i>b) Sorties.</i>			
Hydrocarbures	10.679	10.614	— 0,6
Charbons plus brais.....	799	782	— 2,1
Pondéreux d'origine minérale.....	2.328	2.014	— 13,5
Autres marchandises (non compris avitaillement)	13.808	13.234	— 4,2

3° Répartition du trafic marchandises entre les principaux ports.

	1961	1962	1962/1961 en pourcentage.
	Marchandises	Marchandises	
	(En milliers d'unités.)		
Marseille	27.507	27.827	+ 1
Le Havre	20.075	20.656	+ 3
Dunkerque	8.626	8.076	— 6,3
Rouen	8.327	7.714	— 7
Nantes, Saint-Nazaire	7.297	8.488	+ 16
Bordeaux	5.751	6.027	+ 5
Total des 6 ports	77.583	78.788	+ 1,5
Total général	94.477	98.115	+ 3,8
Soit un pourcentage sur le total général..	82 %	80 %	

4° Principaux ports de pêche (tonnage de poissons).

DESIGNATION DES PORTS	1961	1962	1962/1961 en pourcentage.
	(En milliers de tonnes.)		
Boulogne	117	109	0,93
Lorient	50	49	0,98
Concarneau	50	50	1
La Rochelle	25	25	1
Dieppe	20	19	0,95
Douarnenez	20	20	1
Marseille	27	28	1,04
Guilvinec	9	9	1
Les Sables-d'Olonne	8	10	1,25
Cherbourg	7	8	1,14
Total (T)	333	327	0,98
Total général pour tous les ports de pêche (TG).....	440	399	0,91
T			
Pourcentage —	76 %	82 %	
TG			

Les tableaux qui précèdent appellent les commentaires ci-après :

De 1961 à 1962, le tonnage total de marchandises ayant passé par les ports français a augmenté de 3,8 %. Cette progression est plus faible que celles qui avaient été constatées de 1959 à 1960 (7,5 %) et surtout de 1960 à 1961 (12 %). Ce ralentissement dans l'expansion du trafic de nos ports est entièrement imputable aux « sorties » qui ont diminué de 4 % par rapport à 1961, alors que les « entrées » se sont accrues de 7 %, taux de croissance un peu inférieur, il est vrai, à celui constaté de 1960 à 1961.

La baisse enregistrée sur le tonnage sorti par nos ports en 1962 s'explique en premier lieu par les événements d'Algérie, et en outre, par le ralentissement de certaines exportations, notamment celles de grains, de minerais et d'acier.

En ce qui concerne le tonnage de poisson débarqué dans nos ports de pêche, on constate une légère diminution de 1961 à 1962. Celle-ci affecte essentiellement les ports secondaires, l'activité des ports les plus importants étant, dans l'ensemble, à peu près stationnaire.

Il est fort malaisé de faire des pronostics pour l'année 1963, le trafic des ports maritimes étant déterminé par de nombreux facteurs dont l'évolution est difficilement prévisible. On peut, tout au moins, espérer que les importations continueront à se développer avec l'activité économique du pays, et que nos exportations, grâce notamment à une stabilisation de la situation en Algérie, atteindront au moins le niveau réalisé en 1962.

B. — LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

a) *Les crédits d'entretien* (Chapitre 35-32).

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien et de réparation ordinaires des ports maritimes sont en augmentation de 527.930 francs par rapport à l'année dernière. En fait, si l'on tient compte d'un transfert de 18.550 francs effectué dans le cadre des services votés correspondant à des remboursements de frais à certains agents qui seront à l'avenir supportés par d'autres chapitres du budget des Travaux publics, la majoration réelle de la dotation ressort à 546.480 francs, soit moins de 1,5 %.

Un tel relèvement de crédits qui est sensiblement inférieur à l'augmentation constatée sur le coût des travaux apparaît comme tout à fait insuffisant.

Ainsi que nous l'avons déjà indiqué pour les voies navigables, le volume des travaux d'entretien que les crédits prévus permettront de réaliser va être inférieur en 1963 à ce qu'il a été en 1962. Or, l'état actuel de nos ports maritimes ne permet pas une semblable restriction.

Au moment où nos ports souffrent de plus en plus de la concurrence des ports étrangers, il paraît dès plus fâcheux de limiter ainsi des dépenses d'entretien qui sont cependant aussi urgentes qu'indispensables.

b) *Les subventions aux ports autonomes.*

(Chapitre 44-31.)

Il est prévu d'accroître le montant des subventions accordées aux ports autonomes du Havre et de Bordeaux de 670.902 francs et de les porter à 6.453.520 francs pour tenir compte des augmentations de salaires et des prix subis par ces ports.

Rappelons qu'une subvention de l'Etat est accordée chaque année aux ports autonomes du Havre et de Bordeaux, au titre des ressources extraordinaires, par application de l'article 15 du Code des ports maritimes. La répartition entre ces deux ports est faite par décret, sur propositions d'une Commission interministérielle.

La part la plus importante de la subvention (les deux tiers environ de la dotation) est affectée à l'entretien des accès du port.

Le surplus est destiné à la couverture des frais de gestion des services annexes du canal de Tancarville (pour le port du Havre) et de Pointe de Grave (pour le port de Bordeaux) assurés respectivement par ces ports pour le compte de l'Etat.

Pour l'année 1962, la dotation initiale du chapitre s'élevait à..... 5.782.618 F.
à laquelle s'est ajouté un crédit complémentaire de 580.000 F.
accordé par le décret du 31 juillet 1962 portant répartition des crédits ouverts par la loi de finances rectificative pour 1962, soit un crédit
total de 6.362.618 F

qui a été réparti par décret en date du 28 novembre 1962 entre les deux ports autonomes à raison de :

pour le port de Bordeaux..... 4.782.618 F.
pour le port du Havre..... 1.580.000 F.

Le projet de budget pour 1963 prévoit une dotation de 6.453.520 francs, en augmentation de 90.902 francs par rapport à la dotation de 1962. Les bases qui seront retenues pour la répartition de cette dotation entre les deux ports ne peuvent être indiquées à ce jour, la Commission interministérielle chargée de proposer cette répartition ne s'étant pas encore réunie. Toutefois,

étant donné le très faible écart entre les dotations 1962 et 1963, il est probable que la répartition 1963 s'écartera assez peu de la répartition 1962.

C. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

1° Les ports de commerce.

CHAPITRE 53-34. — Equipement des ports de commerce.

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 136 millions de francs en augmentation de 13 millions de francs (soit un peu plus de 10 %) sur celles de 1962.

Quant aux crédits de paiement prévus, ils s'élèvent à 120.255.000 francs, dont 93.055.000 francs au titre des opérations en cours.

Le détail des opérations nouvelles est donné ci-après :

	(En francs.)
<i>Dunkerque :</i>	
Extension des installations ferroviaires.....	4.250.000
Renforcement des perrés de l'avant-port (2 ^e tranche).....	1.600.000
Remise en état de la chaussée des darses (2 ^e tranche).....	1.400.000
Reconstruction du quai des Monitors.....	3.750.000
<i>Calais :</i>	
Reconstruction du quai Sud du bassin Ouest (2 ^e tranche).....	6.500.000
<i>Boulogne :</i>	
Reprise des travaux de la digue Nord (3 ^e tranche).....	1.000.000
<i>Le Havre :</i>	
Reconstruction du quai de Pondichéry (2 ^e tranche).....	7.000.000
Extension du port (première étape, 2 ^e tranche).....	32.000.000
Amélioration des accès Est au quai de Pondichéry.....	1.400.000
<i>Rouen :</i>	
Amélioration des conditions de descente (2 ^e tranche).....	2.000.000
Restauration de quais (3 ^e tranche).....	1.000.000
Renouvellement de matériel de dragage (1 ^{re} tranche).....	1.000.000
<i>Cherbourg :</i>	
Reconstruction d'un poste de 200 mètres au quai de Normandie.....	4.750.000
<i>Lorient :</i>	
Reconstruction des terre-pleins.....	1.200.000
<i>Nantes :</i>	
Amélioration du chenal d'accès à Nantes (1 ^{re} tranche).....	1.625.000
Amélioration du chenal de Donges.....	500.000
<i>La Rochelle-Pallice :</i>	
Travaux préparatoires à l'allongement du môle d'escale (enlèvement de l'épave du <i>Champlain</i>).....	900.000
<i>Bordeaux :</i>	
Reconstruction des ouvrages de la pointe de Grave (achèvement)...	2.000.000
Amélioration des accès.....	2.500.000
Rempiètement des quais de Bassens.....	2.000.000

<i>Port-Vendres :</i>	
Remise en état du quai de la douane.....	2.550.000
<i>Sète :</i>	
Construction d'un nouveau bassin aux pétroles et aménagement du bassin existant (2 ^e tranche) (1).....	3.000.000
<i>Port-Saint-Louis-du-Rhône :</i>	
Restauration des perrés du canal Saint-Louis.....	2.100.000
<i>Marseille :</i>	
Construction de la partie Sud du môle Léon-Gourret (1 ^{re} tranche)....	3.000.000
Restauration d'ouvrages.....	5.000.000
Etudes et travaux préliminaires pour l'extension du port dans le golfe de Fos.....	3.250.000
Postes pétroliers et terre-pleins Nord de Mourepiane.....	5.000.000
Reconstruction et élargissement de la passe d'entrée des bassins de radoub.....	1.370.000
Réédification du chemin du littoral entre le cap Pinède et Mourepiane	11.500.000
<i>Antibes :</i>	
Construction d'un nouveau port pétrolier.....	1.700.000
<i>Ajaccio :</i>	
Rempiètement du quai de la République.....	1.200.000
<i>Bastia :</i>	
Remise en état des quais Nord et Nord-Est (2 ^e tranche).....	1.000.000
Opérations diverses.....	7.455.000
Réévaluations	9.500.000
Total	136.000.000

2° Les ports de pêche.

CHAPITRE 53-36. — Equipement des ports de pêche.

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 6 millions de francs, en augmentation de 1.150.000 francs sur 1962. Les crédits de paiement sont de 5 millions, dont 3.800.000 francs au titre des opérations en cours.

L'analyse des opérations nouvelles est donnée ci-après :

	(En francs.)
<i>Boulogne :</i>	
Aménagement de la zone industrielle de la pêche.....	660.000
<i>Concarneau :</i>	
Extension du port dans la rivière le Moros (2 ^e tranche).....	1.800.000
<i>Travaux d'équipement dans divers ports :</i>	
Parmi ces travaux sont prévues notamment certaines améliorations dans les ports d'Audierne, du Palais et des Sables-d'Olonne. Par ailleurs, le repli sur la côte du Languedoc méditerranéen de nombreux chalutiers rapatriés d'Algérie pose des problèmes nouveaux pour les ports intéressés et certains investissements devront être entrepris en 1963 pour répondre aux besoins les plus urgents.....	2.190.000
Réévaluation des travaux en cours.....	1.350.000
Total	6.000.000

(1) La première tranche étant financée au titre du budget de 1962 par substitution à l'opération : reconstruction du pont de la Victoire.

3° Les ports de plaisance.

Comme les années précédentes, une autorisation de programme de 1 200.000 francs est inscrite au chapitre 63-90 pour l'attribution de subventions d'équipement en vue de l'aménagement des ports de plaisance et autres petits ports.

Pour 1963, les opérations envisagées concernent : Le Havre, Menton (2° tranche), Saint-Malo, Brest, Royan, La Rochelle, Arca-chon, Marseille (port de l'Anse du Pharo), différents ports de la Corse.

V. — La signalisation maritime.

A. — MÉTROPOLE

Les crédits prévus pour les dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime — qui figurent au chapitre 35-33 du présent budget — s'élèvent à 12 millions 510.720 F sans modification par rapport à 1962.

Pour les dépenses d'investissement (chapitre 53-38), les autorisations de programme demandées s'élèvent à 8 millions de francs se décomposant comme suit :

	En francs.
<i>Opération annuelle des destructions par la mer en Métropole.....</i>	6.157.000
<i>Adaptation de la signalisation :</i>	
— Estuaire de la Seine (nouveau chenal), 8 feux et 11 bouées lumineuses	1.140.000
— Feu de l'Ouest du banc du Ratier.....	60.000
	1.200.000
<i>Construction de logements de gardiens et amélioration des conditions d'habitabilité des phares en mer :</i>	
— Phare de Chausey	150.000
— Ajaccio : Feu de la Citadelle.....	50.000
	200.000
<i>Équipement radio-électrique des estuaires de la Loire, de la Gironde, du Golfe de Fos, radars de surveillance des ports :</i>	
— Stations radars de Honfleur et de Radicatel (établissement du projet).	100.000
<i>Études et équipements de recherches : bateaux-radiophares non gardés ; balises-répondeuses de radars ; détecteurs de brume ; radio-alignements sur ondes centimétriques et hectométriques.....</i>	
	333.000

Les crédits de paiement prévus s'élèvent à 7.511.000 F.

B. — OUTRE-MER

Le montant du crédit prévu au chapitre 44-32 pour le versement de subventions à l'Algérie, à la Tunisie et aux territoires d'Outre-Mer pour le fonctionnement, l'entretien et les réparations des établissements de signalisation maritime, s'élève à 4.432.000 F en augmentation de 120.000 F sur le crédit voté pour 1962.

Pour les dépenses d'équipement, les autorisations de programme demandées, pour 1963, s'élèvent à 5.500.000 F se décomposant comme suit :

- loi de programme pour les départements d'Outre-Mer (loi du 30 juillet 1960) 1.430.000 F.
- mesures nouvelles hors loi de programme..... 4.070.000 F.

Ces autorisations de programme ont trait aux opérations ci-après :

— *Départements d'Outre-Mer (loi de programme) :*

- Opération annuelle de réparation des destructions causées par la mer.. 1.325.000 F.
- Construction de deux logements pour les électromécaniciens spécialistes des phares de la Guadeloupe et de la Martinique..... 105.000 F.

— *Algérie, territoires d'Outre-Mer, Etats africains et malgache d'expression française :*

- Opération annuelle de réparation des destructions causées Outre-Mer par la mer 4.070.000 F.

Les crédits de paiement s'élèvent à 5.546.000 francs, dont 4.246.000 francs au titre des opérations en cours.

VI. — La défense contre les eaux.

Trois chapitres du budget des Travaux publics sont intéressés par les travaux de défense contre les eaux et la réparation des dégâts causés par les inondations.

CHAPITRE 53-20. — Reconstruction et grosses réparations.

Sur les autorisations de programme inscrites à ce chapitre, 3.500.000 francs sont destinés à la réparation des dégâts causés par les inondations du Sud-Est et du Sud-Ouest et 500.000 francs à la réparation des dégâts causés par les inondations du Centre.

Les crédits de paiement correspondant sont respectivement 2.500.000 francs et 500.000 francs.

CHAPITRE 53-32. — Travaux de défense contre les eaux.

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 3 millions de francs et concernent, d'une part, 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, d'autre part, des travaux d'aménagement dans diverses autres régions.

Les crédits de paiement sont de 2 millions de francs.

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

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant total de 16.900.000 francs et des crédits de paiement s'élevant à 4 millions destinés à subventionner différents travaux de défense contre les eaux.

La répartition de ces autorisations de programme est la suivante :

- Travaux de défense contre les eaux, d'équipement des ports fluviaux et d'amélioration des ponts des collectivités locales dans l'intérêt de la voie navigable..... 9.900.000 F.
- Subvention pour la construction du barrage « Seine » et « Marne »..... 6.000.000 F.
- Travaux de défense contre la mer..... 1.000.000 F.

VII. — Les subventions diverses.

Au titre des subventions diverses est prévu, pour 1963, au chapitre 44-91, un crédit de 149.320 francs qui doit être affecté aux dépenses suivantes :

- Subvention au Syndicat des Ingénieurs des Travaux publics de l'Etat pour l'organisation d'un voyage d'études comportant des visites de chantiers importants ;
- Subvention à l'Union technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle pour expériences et essais sur les chaussées de l'autodrome de Montlhéry ;
- Participation aux dépenses de l'Association française des Ponts et Charpentés.

VIII. — Les routes.

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

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

1° LES CRÉDITS D'ENTRETIEN DES ROUTES

Les crédits d'entretien des routes prévus au chapitre 35-21 du budget des Travaux publics s'élèvent au total (y compris les études, l'acquisition de matériel, etc.) à 289.781.245 francs, en augmentation de 12 millions de francs (1), soit seulement 4 % par rapport aux crédits votés en 1962. On constate ainsi un ralentissement de l'effort effectué dans ce domaine, puisque l'année dernière l'augmentation par rapport à 1961 avait été de 8 % et que l'objectif du Gouvernement tel qu'il avait été défini en 1961 était d'atteindre au moins 300 millions de francs en 1963.

Comme pour les ports maritimes, comme pour les voies navigables, nous assistons donc à un ralentissement de l'effort d'entretien alors que les besoins ne font que croître. Dans le cas des routes, la majoration des dotations correspondra à peine à la hausse du coût des travaux et ne laissera, par conséquent, aucune marge pour faire face à l'augmentation de la circulation routière.

Le Ministre des Travaux Publics, lors de son audition par votre Commission a du reste reconnu l'insuffisance des crédits inscrits au budget et a indiqué qu'un complément d'environ 90 millions de francs serait nécessaire pour faire face aux besoins.

(1) L'augmentation comptable des crédits n'est que de 11.964.550 francs, mais il convient de tenir compte d'un transfert de 35.450 francs effectué dans le cadre des services votés aux chapitres 31-14 et 34-13 et concernant les indemnités de remboursement de frais alloués aux surveillants intégrés dans le corps des conducteurs des Travaux publics de l'Etat.

Par ailleurs, votre Commission a été amenée à s'inquiéter de la situation, sans doute temporaire, mais cependant très préoccupante et parfois même très grave dans laquelle se trouvait une fraction importante de notre réseau routier du fait de la rigueur de l'hiver. Depuis de longues semaines, de nombreuses routes sont enneigées ou verglacées, rendant, même sur de grands itinéraires, la circulation très difficile, voire même impossible, et, en tout état de cause, dangereuse. Il en résulte, dans de nombreuses régions des perturbations graves qui peuvent même atteindre jusqu'à la paralysie totale de certaines localités.

En outre, lorsque intervient un radoucissement passager de la température, les installations de barrières de dégel provoquent des entraves inadmissibles à la circulation routière.

Il serait donc indispensable que des mesures soient prises sans tarder pour maintenir en état, quelles que soient les conditions atmosphériques, certains itinéraires particulièrement importants et qui sont menacés l'hiver par des intempéries.

Le Ministre des Travaux Publics a déclaré qu'une somme de 50 millions serait nécessaire pour maintenir, durant toute l'année, en état de libre circulation les itinéraires : Paris—Nord, Paris—Est, Limoges—Lyon et les routes de rocade le long de la frontière belge.

Votre Commission estime, pour sa part, que les crédits supplémentaires dont il s'agit devraient être mis, sans tarder, à la disposition du Ministère des Travaux Publics ; ce serait, du reste, une dépense rentable puisqu'elle permettrait d'éviter à l'économie française des pertes importantes. Ce serait, par ailleurs, de nombreux accidents souvent très graves évités et, partant, des vies humaines sauvées.

2° LE SECOURS ROUTIER ET LA PRÉVENTION ROUTIÈRE

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

Chapitre 36-21 (art. 2)

Ce chapitre concerne le renforcement des postes de secours sur route et pour lesquels un crédit de 50.000 francs est prévu ;

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

Il s'agit de l'Organisme national de Sécurité routière qui a été créé le 3 février 1961 sous forme d'une association par la loi du 1^{er} juillet 1901. Cet organisme fonctionne à l'aide d'une subvention de l'Etat fixée en 1962 à 1 million de francs et qu'il est proposé de reconduire en 1963. On trouvera ci-après en annexe (Annexe III) une note concernant cet organisme et l'utilisation envisagée du crédit.

3° LES PERMIS DE CONDUIRE

Deux chapitres du présent budget ont trait aux permis de conduire.

Chapitre 34-11.

L'article 6 de ce chapitre concerne les frais de fonctionnement du contrôle médical des examens du permis de conduire.

Le crédit ouvert en 1962 était de 226.250 francs et s'est trouvé ramené dans le cadre des services votés à 26.250 francs, par suite du transfert du budget des Travaux publics à celui de l'Intérieur (chapitre 31-14) : « Service des préfectures. Indemnités et allocations diverses d'un crédit de 200.000 francs destiné à rémunérer les employés de préfecture chargés du secrétariat des commissions médicales d'examen du permis de conduire.

Il est proposé de majorer cette dotation de 303.750 francs pour tenir compte, d'une part, de l'augmentation du nombre des déplacements pour le contrôle du fonctionnement des commissions médicales (+ 13.750 francs) et, d'autre part, de l'extension de l'obligation des visites médicales aux conducteurs de véhicules poids lourds (+ 290.000 francs).

Chapitre 36-21.

La dotation prévue à ce chapitre pour le remboursement à l'Union nationale des associations de tourisme des frais entraînés par les examens de permis de conduire est en augmentation de 1.191.000 francs par rapport à l'année dernière, passant ainsi à 7.996.500 francs.

L'augmentation demandée se décompose comme suit :

— Augmentation du nombre des examens + 221.000 F.

— Augmentation de la durée des examens + 970.000 F.

A titre d'information, on trouvera ci-après les éléments statistiques relatifs aux examens du permis de conduire pour 1960 et 1961 (les chiffres définitifs de 1962 ne sont pas encore connus).

	1960			1961		
	Examens passés.	Candidats reçus.	%	Examens passés.	Candidats reçus.	%
A. — Motocyclettes..	52.839	26.315	49,3	40.085	19.773	49,3
B. — Véhicules automobiles	1.295.404	577.197	44,6	1.406.392	606.364	43,1
C. — Véhicules poids lourds	102.678	48.537	47,3	95.788	45.032	47
D. — Véhicules transports en commun..	30.936	15.342	49,6	30.684	15.246	49,7
Total	1.481.857	667.391	45	1.572.949	686.415	43,6
A 1. — Vélocycleurs.	138.590	71.456	51,6	104.076	53.355	51,3

4° SUBVENTION AU DÉPARTEMENT DE LA SEINE ET A LA VILLE DE PARIS

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

Chapitre 36-22.

Participation forfaitaire de l'Etat aux dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine.

Le crédit ouvert pour 1962, soit 2.055.540 F, est porté à 2.193.903 F au titre des services votés. Cette augmentation est la conséquence, d'une part, de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique (+ 122.363 F), et, d'autre part, du relèvement des prestations familiales (+ 16.000 F).

Chapitre 44-21.

Subvention pour l'entretien des chaussées de Paris.

Il est proposé de majorer de 320.060 francs la subvention de l'espèce qui serait portée à 4.720.060 francs.

Cette subvention appelle quelques explications.

L'ensemble des routes nationales constitue au travers du pays un réseau que l'Etat entretient lui-même avec les fonds de son propre budget. Il en est ainsi pour toutes les localités qu'elles peuvent traverser. Cependant, le caractère particulier de la capitale a nécessité que toutes ses voies, qu'il s'agisse de celles classées dans la voirie nationale ou de celles ayant un intérêt purement local, fussent aménagées et entretenues dans des conditions identiques et, en application du décret du 10 juillet 1866, le soin en a été confié à la Ville de Paris elle-même qui a pris en charge les tronçons de voies ayant le caractère de routes nationales situées à l'intérieur de ses limites, moyennant le paiement par l'Etat d'une contribution.

En 1960, suivant une convention passée entre l'Etat et la Ville de Paris, le montant de la contribution de l'Etat a été fixé d'après le coût moyen annuel d'entretien des chaussées parisiennes évalué alors à 2 francs (200 anciens francs) le mètre superficiel.

La surface de chaussée à l'entretien de laquelle l'Etat participe est celle qui avait été admise en 1933, c'est-à-dire 2.183.000 m². Une formule de revision de prix pour tenir compte des variations éventuelles a été inscrite dans la Convention de 1960. La formule utilisée comporte trois termes représentant les salaires, le prix du gas-oil et celui de l'acier, paramètres couramment adoptés dans les marchés de travaux.

Par ailleurs, il a été convenu que les valeurs à donner aux paramètres pour le jeu de ladite formule seraient celles atteintes au 1^{er} juillet de l'année d'établissement du projet de budget pour l'année suivante.

C'est donc en application de cette Convention qu'est demandé le crédit inscrit au chapitre 44-21.

5° DÉPENSES EN CAPITAL ET FONDS ROUTIER

Trois séries d'actions sont prévues dans le cadre du budget de 1963 pour le financement des investissements routiers et tout spécialement des autoroutes :

- les crédits du Fonds routier ;
- un crédit spécial prévu au titre des dépenses en capital du budget des Travaux publics ;
- des emprunts spécialisés.

a) *Le Fonds routier.*

Les dotations du Fonds spécial d'investissement routier prévues pour 1963 sont, comparées à celles de l'exercice précédent, les suivantes :

TRANCHES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
	1962	1963	Diffé- rence.	1962	1963	Diffé- rence.
	(en millions de francs)					
Nationale	698	(a) 565	— 133	440,4	(c) 386,4	— 54
Départementale	44,5	44,5	—	45,1	60	+ 14,9
Urbaine	68	68	—	35,1	32,1	— 3
Communale	60	60	»	60,4	67,5	+ 7,1
	870,5	737,5	— 133	(b) 581,0	(b) 546,0	— 35

a) Dont 25 millions de francs pour la reconstruction des ponts détruits.

b) Plus 2 millions de francs au titre des dépenses de fonctionnement.

c) Dont 31 millions de francs pour la reconstruction des ponts détruits.

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

Les autorisations de programme demandées pour 1963, au titre de la tranche nationale, se décomposent comme suit :

— réseau national	290 millions de francs.
— autoroutes	250 —
— reconstruction des ponts détruits par faits de guerre	25 —

Les crédits de paiement sont de :

	Services votés. (millions de francs)	Opérations nouvelles. (millions de francs)
— réseau national.....	58	130,4
— autoroutes	142	25
— reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.	21	10
	<hr/>	<hr/>
Total	221	165,4
	<hr/>	<hr/>
Total général	386,4	

b) *Les crédits du budget des Travaux publics.*

Un chapitre nouveau est ouvert aux dépenses en capital du budget des Travaux publics (chapitre 53-26) au titre de la participation de l'Etat aux dépenses du Fonds spécial d'investissement routier.

Ce chapitre est doté, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, d'une somme de 100 millions de francs destinée à financer des travaux de construction d'autoroutes.

c) *Emprunts.*

Il est prévu la réalisation d'emprunts destinés à financer en partie la construction d'autoroutes de liaison. Le service financier de ces emprunts doit être assuré par le produit des péages qu'il est envisagé d'instituer sur ces autoroutes. Ces emprunts doivent permettre, en 1963, de régler des paiements d'un montant de 133 millions de francs.

Compte tenu de ces différentes sources de financement, le programme de construction d'autoroutes prévu pour 1963 est le suivant :

	AUTORISATIONS de programme.	CRÉDITS de paiement.
	(En francs.)	
Fonds routier :		
— opérations en cours.....	»	142.000.000
— opérations nouvelles.....	000.000.000	25.000.000
Crédits budgétaires.....	100.000.000	100.000.000
Emprunts	150.000.000	133.000.000
	<hr/>	<hr/>
Total	500.000.000	400.000.000

Les prévisions de mise en service des sections d'autoroutes pour les prochaines années sont indiquées dans le tableau ci-après.

DESIGNATION DE LA SECTION	LONGUEUR EN KILOMETRES de la section mise en service en :		
	1963	1964	1965
A1 Paris—Saint-Denis			3
Saint-Denis—Roissy			16
Roissy—Senlis		24	
Senlis—Roye			45
A6 Corbeil—Saint-Germain-sur-Ecole	10		
Saint-Germain—Ury		17	
Ury—Nemours			12
Auxerre—Avallon	22	28	6
Anse—Villefranche		13	
A7 Lyon—Vienne		15	16
Vienne—Le Péage	11	6	
Le Péage—Valence-Nord			38
Valence-Nord	5		
Bédarrides—Bonpas	11 (1 chaussée)	Pour mémoire. (2 ^e chaussée)	
Déviation d'Orange		11	
A10 Déviation de Tours			2
A13 Orgeval—Mantes			22
Mantes—Bonnières—Chaufour	13	6	
A25 Lille—Armentières	13	5	
A31 Metz—Thionville	19		
A35 Sud de Strasbourg			15
A47 Givors-Rive-de-Gier		10	
A52 Est de Marseille	3		
Total par année	107	135	175

*
* *

En conclusion de cet exposé sur les crédits prévus pour les routes pour 1963, nous donnerons une comparaison de ces crédits avec ceux des cinq années précédentes. Si on constate une augmentation importante des crédits — puisque ceux-ci sont, pour cette année, largement le double de ceux de 1958 — cette progression est cependant, comme nous l'avons vu, encore insuffisante pour faire face aux besoins sans cesse croissants de la circulation et pour rattraper le retard considérable pris dans ce domaine par notre pays.

Dépenses routières.
(Crédits de paiements.)

	1958	1959	1960	1961	1962	1963 (prévision)
	(En millions de francs.)					
Entretien des routes nationales.	185	208	236	258	278	290
Fonds spécial d'investissement routier :						
a) Tranche nationale :						
— Réseau national	167	164	125	187	180,4	188,4
— Autoroutes	64	90	70	116	248	400
— Ponts	24	30	25	25	30	31
b) Tranche départementale.	1	10,5	13,2	29	45,13	60,01
c) Tranche urbaine	2	31,6	32,7	44,6	35	32,09
d) Tranche communale	14	7,5	19,1	55	60,37	67,5
	272	333,6	285	456,6	598,9	779
Dépenses routières de l'Etat	457	541,6	521	714,6	876,9	1.069
dont emprunts					18	133
Dépenses sur crédits budgétaires	457	541,6	521	714,6	858,9	936

DEUXIEME PARTIE

LE TOURISME

Les crédits prévus pour 1963 pour les services du tourisme s'élèvent au total à 44.457.215 F, soit une augmentation de 807.091 F par rapport à 1962.

Ces crédits se répartissent comme suit :

	1962	1963
	(En francs.)	
Personnel	1.550.000	1.760.000
Matériel et remboursement de frais.....	15.551.021	15.661.112
Parc automobile (achat et entretien).....	6.390	6.390
Loyer	97.900	118.900
Missions à l'étranger.....	58.813	58.813
Subventions et matériel de propagande réglé par subventions	1.386.000	1.852.000
Détaxe sur les carburants.....	25.000.000	25.000.000
Total	43.650.124	44.457.215

Ces chiffres appellent les commentaires suivants :

I. — Personnel.

L'augmentation constatée au titre du personnel traduit uniquement les améliorations intervenues au cours de l'année, en ce qui concerne les rémunérations de la fonction publique, le relèvement du salaire plafond servant au calcul des cotisations de la Sécurité sociale et la majoration des prestations familiales.

Aucune création d'emploi n'est demandée pour 1963. Seule est prévue la transformation d'un emploi de rédacteur titulaire en un emploi d'agent contractuel, mesure qui est entièrement gagée.

II. — Matériel.

Les dotations demandées pour les dépenses de matériel et pour les remboursements de frais s'élèvent à 15.661.112 F, en augmentation de 110.000 F par rapport à l'année dernière. Cette majoration porte uniquement sur le poste matériel.

Compte tenu de cette majoration, la répartition du crédit serait la suivante :

— Frais de déplacement.....	239.180 F.
— Frais de représentation.....	12.000
— Matériel ordinaire.....	571.796
— Réalisation de moyens de propagande payés en France.....	5.665.046
— Frais généraux des bureaux à l'étranger (personnel, matériel, publicité, foires, expositions, etc).....	9.173.090

Quant aux crédits concernant les loyers, ils s'élèvent à 118.900 F, en augmentation de 21.000 F par rapport à 1962, par suite d'installation progressive des délégations régionales.

III. — Subventions.

Le crédit demandé au titre des *subventions aux organismes de tourisme* s'élève à 1.852.000 F, en augmentation de 466.000 F sur le crédit voté en 1962.

L'affectation prévue des crédits supplémentaires demandés est la suivante :

a) *Subventions diverses* :

— Contribution aux frais de fonctionnement des syndicats d'initiative, des associations touristiques et de divers services de documentation et de renseignements de France et des Départements d'Outre-Mer.....	70.000 F.
— Aide à l'équipement du tourisme culturel et social	56.000
— Subventions aux comités régionaux de tourisme	20.000
— Services d'accueil.....	120.000

b) *Dépenses de propagande et de matériel de propagande réglées par subventions :*

— Production et achat de films.....	140.000 F.
— Participation à des expositions.....	50.000
— Voyages de propagande.....	10.000

En ce qui concerne la *détaxe sur les carburants en faveur des touristes étrangers*, il est proposé de reconduire la dotation de 25 millions de francs arrêtée l'année dernière.

*
* *

L'examen des crédits consacrés au tourisme a amené votre Commission à constater, d'une part, la modicité des dotations prévues et, d'autre part, l'absence d'originalité dans les mesures mises en œuvre et dans les projets destinés à stimuler le développement du tourisme en France et à combler le retard important pris dans ce domaine par notre pays par rapport à certaines nations voisines, telles que l'Italie. Elle ne pense pas, pour sa part, que ce retard puisse être rattrapé, même partiellement, en 1963 étant donné la faiblesse des moyens envisagés et ne peut donc que manifester sa déception devant les errements suivis jusqu'ici en la matière.

Lorsqu'en 1959 (décret du 19 juin 1959) avait été créé le Commissariat général au Tourisme, cette mesure avait été présentée comme destinée à coordonner, sous le contrôle d'une autorité unique, les différentes actions entreprises en la matière en vue de donner au tourisme français une nouvelle et puissante impulsion.

En fait, force nous est de reconnaître que les résultats n'ont pas été ce que l'on pouvait attendre de cette réorganisation et que les intentions manifestées lors de la création du Commissariat général n'ont pas eu de résultats pratiques.

La situation actuelle du tourisme est préoccupante. Le nombre des touristes étrangers qui viennent dans notre pays est, pour ces dernières années, presque stationnaire, comme en témoigne le tableau ci-après, alors qu'au contraire certains pays voisins, comme l'Italie ou l'Espagne, connaissent à l'heure actuelle un développement considérable du nombre des touristes étrangers. Au surplus, on constate une réduction du temps moyen de séjour des étrangers, qui n'est évalué, à l'heure actuelle, qu'à environ 1,5 « nuitée ».

Nombre des arrivées de touristes étrangers en France.

1957.....	4.310.000
1958.....	4.070.000
1959.....	5.051.000
1960.....	5.613.000
1961.....	5.800.000
1962.....	5.850.000 (a)

Indiquons qu'en matière de tourisme étranger, la situation n'évolue pas de la même manière dans toutes les zones :

Pour les stations de sports d'hiver, la saison 1961-1962 a été excellente (résultats supérieurs de 15 à 20 % à ceux de 1961, dans presque toutes les grandes stations françaises).

A Paris et dans les villes d'étapes, les progrès constatés sont sporadiques et rarement importants :

Nombre de touristes venus dans le département de la Seine au cours des neuf premiers mois de 1961 et de 1962.

1961.....	1.445.000
1962.....	1.447.000

Il semble que le nombre des Américains diminue, tandis que celui des Allemands augmente.

Dans les stations balnéaires, les résultats sont pratiquement les mêmes qu'en 1961. Dans les principales stations de la Côte d'Azur, une légère régression d'activité aurait été observée :

— 1961 (9 premiers mois).....	890.000 touristes.
— 1962 (9 premiers mois).....	852.000 —

*
* *

A nouveau, la structure administrative des services du Tourisme vient d'être réorganisée puisque le décret du 22 décembre 1962 les rattache maintenant directement au Premier Ministre et non plus au Ministre des Travaux publics et des Transports. Il est

(a) Prévisions.

évidemment trop tôt pour tirer la moindre conclusion de ce transfert et on peut seulement se demander quelles perspectives d'avenir il faut attendre pour le tourisme français de ce changement administratif.

S'agit-il seulement d'une pure réorganisation interne du Gouvernement ou, au contraire, peut-on espérer qu'une nouvelle impulsion sera donnée au tourisme et qu'une politique nouvelle et hardie sera entreprise en ce domaine ?

Votre Commission s'est montrée très préoccupée de cette question et souhaiterait vivement connaître les intentions et les projets de l'exécutif. Il lui paraît donc indispensable qu'un débat s'engage, à ce sujet, devant le Sénat — en dehors du cadre budgétaire — pour que nous puissions obtenir la définition de la politique touristique du Gouvernement et que soient précisées les intentions du Premier Ministre dans les différents domaines intéressés et, en particulier, sur les points suivants, que votre Commission estime fondamentaux :

— en matière d'équipements collectifs, soit routiers (routes nationales, autoroutes, routes touristiques), soit sportifs (aménagement des ports de plaisance, construction de piscines, développement des équipements de montagne) :

— en matière d'équipement hôtelier ;

— en matière de propagande, tant en France qu'à l'étranger ;

— enfin, en matière législative, fiscale et budgétaire : extension des congés payés, aménagement des vacances scolaires, détaxation, crédits, etc.

Un large examen de toutes ces questions, auquel procéderaient en commun Gouvernement et Parlement, devrait conduire à l'élaboration et au vote d'un plan de développement du tourisme échelonné sur plusieurs années, solution qui paraît être le seul moyen de porter remède à la situation grave que connaît, à l'heure actuelle, le tourisme français.

La France possède d'immenses possibilités en matière touristique, elle a été longtemps le premier pays du monde en ce domaine, il convient qu'elle retrouve son rang. Pour cela, un très gros effort doit être accompli et c'est à cet effort que votre Commission demande au Gouvernement de s'atteler sans tarder.

TROISIEME PARTIE

AUDITION DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS

Votre Commission a entendu, le 22 janvier, M. Marc Jacquet, Ministre des Travaux publics et des Transports. Au cours de cette audition, ont été évoqués les principaux problèmes concernant ce département ministériel.

En premier lieu, des questions ont été posées au Ministre par différents membres de la Commission sur l'aménagement des liaisons entre Nice et Coni. Depuis la fin de la guerre et le rattachement à la France de la région de Tende, ce problème n'a pas été réglé. D'une part, la voie ferrée Nice-Coni, gravement endommagée durant les hostilités, n'a pas été remise en état ; d'autre part, la route par la montagne est, de ce fait, difficilement praticable. Il conviendrait donc, soit de rétablir la voie ferrée, soit de la déclasser et d'améliorer conjointement la route en utilisant, notamment, certaines portions de l'infrastructure ferroviaire (notamment les tunnels), de manière à disposer d'une liaison routière praticable, quelles que soient les intempéries.

M. Jacquet a indiqué que cette question était, à l'heure actuelle, étudiée par une commission spéciale qui examinait en même temps le problème de la liaison Breil—Vintimille et qu'une décision interviendrait sans doute dans un avenir relativement prochain.

La Commission des Finances a été amenée à se préoccuper des conséquences du percement du tunnel routier sous le mont Blanc. En l'état actuel des voies de dégagement du tunnel du côté français, la circulation venant d'Italie aura tendance à se diriger directement vers la Suisse ; de même, le tunnel drainera irrésistiblement vers l'Italie le trafic touristique provenant de la Suisse et du Nord de l'Europe. Il en résulte que les touristes étrangers se rendant en Italie auront tendance à transiter simplement par le mont Blanc sans s'arrêter en France.

Cette situation est d'autant plus inquiétante que, par suite du manque d'autres liaisons routières pratiques entre la France et l'Italie, les visiteurs venus dans la péninsule par le mont Blanc

auront tendance à repartir par la même voie et ne seront pas enclins, en raison des embouteillages de la frontière, à rentrer par la côte de la Méditerranée.

Il conviendrait donc de prévoir, d'une part, à la sortie du tunnel du mont Blanc des voies de pénétration conduisant directement vers la vallée du Rhône pour attirer vers la France les touristes étrangers, et, d'autre part, de les inciter également à revenir par une autre voie que celle du mont Blanc en leur offrant des passages faciles, à la fois, le long de la Méditerranée et en d'autres points des Alpes (col du Fréjus, etc.).

Concernant la construction des autoroutes, la Commission, dans son ensemble, a estimé que les programmes prévus pour les prochaines années étaient trop réduits et qu'un effort supplémentaire devrait être envisagé.

Par ailleurs, et du point de vue des modalités internes d'exécution de ces programmes, M. Bonnefous a souligné qu'on procédait, à l'heure actuelle, à un véritable saupoudrage en construisant de petits tronçons, séparés les uns des autres, alors qu'il serait plus logique de construire successivement des sections de grandes longueurs.

Le Ministre des Travaux publics a fait valoir, pour justifier la méthode à suivre à l'heure actuelle, qu'il lui paraissait préférable d'effectuer une série de travaux d'amplitude limitée sur des points où l'on constate des difficultés particulières de circulation pour améliorer dès maintenant la situation, étant entendu que ces différents tronçons font partie d'un plan d'ensemble et seront certainement réunis pour former les futures autoroutes.

Le problème posé par le financement autoroutier a donné lieu, par ailleurs, à un large débat au sein de votre Commission. Pour sa part, le Ministre a indiqué qu'il avait certainement l'intention de faire un large recours à l'emprunt.

Enfin, abordant le problème de l'entretien des routes, le Ministre des Travaux publics a reconnu que les crédits inscrits au budget étaient insuffisants d'environ 90 millions et qu'il souhaitait pouvoir obtenir dans une prochaine loi de finances rectificative des crédits supplémentaires.

Il a indiqué également que, faute de crédits, les services des Ponts et Chaussées ne pouvaient, à l'heure actuelle, assurer une lutte efficace contre les intempéries et assurer normalement la circulation en cas de verglas, de chute de neige ou de dégel.

Répondant à une question de M. *Desaché* concernant la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre, M. *Jacquet* a précisé qu'il restait encore, à l'heure actuelle, 1.100 ponts à reconstruire, dont une centaine dépendant de la voirie nationale. Au rythme actuel de la reconstruction, tous les ponts ressortant à la voirie nationale seront reconstruits dans un délai d'environ sept ans. Par contre, un délai de vingt ans sera nécessaire pour achever la reconstruction des ponts appartenant à la voirie départementale et dix ans pour les autres environ.

Enfin, deux questions particulières ont été posées par M. *Edouard Bonnefous* concernant, d'une part, la reconstruction de l'École nationale des Ponts et Chaussées et le Musée des Travaux Publics.

Le Ministère a indiqué à votre Commission que la question d'une décentralisation de l'École des Ponts et Chaussées ne pouvait être examinée en elle-même mais dans le cadre d'une décentralisation d'ensemble des grands établissements d'enseignement scientifique supérieur. En effet, pour une école comme celle des Ponts et Chaussées, la difficulté de toute mesure de décentralisation réside dans le fait que les professeurs exercent leur activité dans plusieurs établissements d'enseignement. On ne peut donc envisager que des opérations d'ensemble intéressant tout un groupe d'établissements de même nature ayant en principe des professeurs communs. A l'heure actuelle, l'ensemble du problème est étudié par un groupe de travail présidé par M. *Boulloche* et fonctionnant au sein du Commissariat général au Plan.

M. *Jacquet* a indiqué qu'un projet actuellement envisagé prévoyait le groupement des grandes écoles techniques dans une « université » scientifique à Orléans, mais qu'il s'agissait simplement d'un projet.

Quant au Musée des Travaux Publics, le Ministre a indiqué que plusieurs projets avaient été envisagés et que leur étude était en cours, aucune décision n'étant encore intervenue quant à son implantation et à son organisation.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des finances vous propose de voter la section I du budget des Travaux Publics et des Transports pour l'exercice 1963.

ANNEXE I

LISTE DES BUREAUX DE FRET EN COURS D'INSTALLATION OU ENVISAGES

Les bureaux de fret en cours de réalisation ou dont l'implantation a été recommandée par la Commission nationale des bureaux de fret sont les suivants :

Lille, pour la région Nord—Picardie.
Paris, pour la région Ile-de-France.
Orléans, pour la région Centre.
Rouen, pour la région Haute Normandie.
Caen, pour la région Basse Normandie.
Quimper, pour la région Bretagne.
Nantes, pour la région Pays de la Loire.
La Rochelle ou Angoulême, pour la région Poitou—Charentes.
Limoges, pour la région Limousin.
Bordeaux, pour la région Aquitaine.
Toulouse, pour la région Midi—Pyrénées.
Reims, pour la région Champagne.
Nancy, pour la région Lorraine.
Strasbourg, pour la région Alsace.
Clermont-Ferrand, pour la région Auvergne.
Dijon ou Belfort, pour la région Bourgogne—Franche-Comté.
Lyon, pour la région Rhône—Alpes.
Grenoble, pour la région Alpes.
Sète, pour la région Languedoc.
Marseille, pour la région Provence—Côte d'Azur.

Par ailleurs, la création des annexes ci-après est également envisagée :

Le Havre, rattachée au bureau principal de Rouen.
Metz, rattachée au bureau principal de Nancy.
Dunkerque, rattachée au bureau principal de Lille.
Saint-Etienne, rattachée au bureau principal de Lyon.

Avignon et Nice, rattachées au bureau principal de Marseille.

ANNEXE II

LES TRAVAUX EXECUTES PAR L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL PENDANT L'ANNEE 1962 ET LES PREVISIONS D'ACTIVITE EN 1963

1° L'activité de l'I. G. N. en 1962.

A. — FRANCE MÉTROPOLITAINE

Les programmes de travaux fixés par le Comité Central des Travaux Géographiques en Janvier 1962 ont été entièrement exécutés, soit :

Géodésie : triangulation jusqu'au 4^e ordre inclus de 14.000 kilomètres carrés, en surface un peu plus de 24 feuilles de la nouvelle carte à 1/50.000.

Nivellement de précision dans l'ensemble des 24 feuilles ci-dessus : 4.000 km de nivellement.

Reprise d'une première tranche du nivellement de premier ordre de la France (2.060 km).

Préparation photogrammétrique, en vue du levé de la carte à 1/20.000 (18 feuilles à 1/50.000) : 10.000 kilomètres carrés.

Restitution à 1/20.000 : 14.000 kilomètres carrés.

Complètement (23 feuilles) : 13.000 kilomètres carrés.

Couverture photographique à l'échelle de 1/25.000 de 120 feuilles de la carte à 1/50.000 (70.000 kilomètres carrés).

Revision à 1/20.000 de 25 feuilles de la carte de France : 14.000 kilomètres carrés.

Les travaux ci-dessus sont financés par des attributions budgétaires auxquelles s'ajoutent des subventions demandées aux grands services qui sont directement intéressés par leur exécution et aussi par certaines recettes de l'I. G. N. (vente de cartes et de photographies) affectées à l'équipement de la métropole.

Impression de 7 millions de cartes.

Tirage par les laboratoires de la Photothèque Nationale de :

565.000 épreuves photographiques ;

40.000 agrandissements,

et réalisation de photoplans et mosaïques divers couvrant ensemble plus de 515.000 kilomètres carrés de territoire, soit près de la surface de la France.

Les dépenses relatives à ces travaux sont entièrement couvertes par le produit des ventes et ne font l'objet d'aucune inscription budgétaire.

*

* *

A ces productions il faut ajouter de nombreuses réalisations, soit au bénéfice des grands services publics qui ne peuvent s'accommoder de la progression trop lente de l'équipement cartographique de la Métropole, soit pour le compte d'organismes scientifiques.

Parmi les plus importantes citons :

- Triangulation et nivellement pour l'étude des déformations du terrain sur le tracé de la future conduite forcée du Mont-Cenis (E. D. F.) ;
- 100 kilomètres de nivellement de précision (E. D. F., S. N. C. F., Service de la Navigation, etc.) ;
- 400 kilomètres carrés de levés à 1/20.000 dans les Landes (Biscarosse), le Massif Central, les Pyrénées, la Corse (E. D. F., Ministère de la Construction, Société d'Aménagement des Côteaux de Gascogne, Service d'Équipement des champs de tir, etc.) ;
- Plus de 55.000 hectares de levés spéciaux à grande échelle du 1/1.000 au 1/5.000 (Aménagement de la Durance, Aménagement des Côteaux de Gascogne, Commissariat à l'Énergie Atomique, Travaux Publics, Autoroutes, Ports Maritimes, S. N. C. F., etc.) ;
- Couvertures photographiques de vastes zones (15.000 kilomètres carrés) pour le compte de la Construction et de très nombreux chantiers pour le Service du Cadastre et le Génie Rural. En outre, la photographie de plus de 20.000 kilomètres carrés de terrain sur émulsion infra-rouge pour le recensement du patrimoine forestier de la France.

*

* *

A la demande de l'U. N. E. S. C. O. et dans le cadre de la sauvegarde des temples de Nubie l'I. G. N. a exécuté les opérations suivantes :

- Poursuite des travaux de restitution des temples de Nubie par exploitation des photographies exécutées par l'I. G. N. au cours des années précédentes ;
- Travaux géodésiques pour l'extension du radiotélescope de Nançay et contrôle de la surface sphérique du miroir ;
- Auscultation de six barrages de l'E. D. F. ;
- Restitution des nuages de sodium émis lors du lancement des fusées Véronique à Colomb-Béchar ;
- Etude de la stabilité d'ouvrages d'arts (à la demande des Ponts et Chaussées, du Gaz de France), Ponts de Cumières, Beaucaire, Nantes, Sainte-Foy-la-Grande, etc.
- Mise au point d'un matériel et de méthodes d'observation des trajectoires de Missiles et des satellites artificiels tant pour les besoins de la Défense Nationale que pour les développements de la Géodésie. Essais sur le satellite « Echo », etc.

B. — TERRITOIRES ET DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Dans les *Territoires et Départements d'Outre-Mer* ont été par ailleurs exécutés différents travaux :

Au cours de l'année 1962, l'édition de la nouvelle carte à 1/50.000 de la *Nouvelle-Calédonie* a été achevée pour l'ensemble du territoire. Aux *Nouvelles-Hébrides* l'établissement de la carte à 1/100.000 s'est poursuivi activement. Des missions photographiques ont été réalisées dans les *Iles du Pacifique* par le personnel de l'I. G. N. utilisant un avion de la Marine. Ces travaux ont été faits pour les besoins de l'aviation civile et de la Défense Nationale. Enfin l'abornement de la *frontière Guyane-Brésil* a été exécuté par une mission mixte franco-brésilienne constituée en ce qui concerne la France, par des ingénieurs et techniciens de l'I. G. N.

C. — ALGÉRIE

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 malgré les conditions difficiles de l'année 1962 : levé au 1/50.000 de 7 feuilles (4.500 kilomètres carrés).

Et dans le cadre du plan de Constantine :

- l'établissement de la couverture photographique à 1/25.000 du Nord de l'Algérie. Les travaux qui portent sur 80 feuilles de la carte (50.000 kilomètres carrés), sont en voie d'achèvement.
- le levé de la nouvelle carte à 1/20.000 ; pour l'année 1962 les travaux se sont étendus à 50 coupures (région Est d'Alger, d'Arzew, de Bône).

D. — SAHARA

L'établissement d'une carte régulière à 1/200.000 des régions sahariennes décidée en mars 1959 avec l'aide financière de l'O.C.R.S. s'est poursuivi régulièrement. La cadence de production est restée de deux feuilles nouvelles éditées chaque mois, soit plus de 250.000 kilomètres carrés cartographiés en 1962. A signaler en outre de très importants travaux géodésiques et astronomiques exécutés cette année encore pour les besoins du C.I.E.E.S. et l'équipement du champ de tir d'Hammaguir.

E. — ETATS D'AFRIQUE NOIRE ET MALGACHE

L'activité de l'I.G.N. a été dans ces Etats la suivante :

Grâce à l'inscription à son budget des crédits indispensables au fonctionnement des annexes outre-mer et au financement direct ou indirect par le F.A.C. des travaux cartographiques réclamés par les Etats Africains et Malgache, l'I.G.N. a maintenu l'activité de ses services outre-mer à un niveau voisin de celui atteint les années précédentes et cela malgré les difficultés grandissantes de la vie et du fonctionnement des missions géographiques dans les territoires. Au cours d'opérations de nivellement en Mauritanie, un technicien de l'I.G.N., l'A.T. Leriche a été tué et deux autres grièvement blessés à la suite d'un attentat.

F. — MAROC

L'annexe que l'I.G.N. entretenait à Rabat, a été transférée au Gouvernement marocain le 1^{er} janvier 1963.

Plusieurs ingénieurs et techniciens ont été détachés au titre de l'assistance technique pour assurer le fonctionnement de ce nouveau service marocain.

En même temps, une convention de cinq ans, renouvelable, a confié à l'I.G.N. l'exécution des travaux de la carte générale du Maroc à 1/50.000.

Par conventions passées avec l'Office national des Irrigations et avec la Direction des Mines, l'I.G.N. a été chargé de la couverture photographique de vastes zones du territoire et du levé de 27 feuilles de la carte à 1/100.000. Les travaux s'étendent sur les années 1962, 1963 et 1964.

G. — TUNISIE

Après un appel d'offres du Service Topographique Tunisien, auquel ont répondu toutes les grandes entreprises étrangères spécialisées dans ces travaux, le Groupe d'Escadrilles de l'I. G. N. s'est vu confier de très importantes prises de vues aériennes qui se poursuivront en 1963.

Les activités de l'I. G. N. au Maroc et en Tunisie sont financées par ces Etats. Les travaux exécutés en 1962 représentent 4 millions de francs.

H. — ASSISTANCE TECHNIQUE

L'effort de l'I. G. N. dans le domaine de l'assistance technique a été important. Son succès reflète l'estime que les pays étrangers et les instances internationales ont de l'I. G. N. En 1961, l'Ecole nationale des sciences géographiques et les ser-

vices de l'I. G. N. ont reçu plus de 120 élèves et stagiaires étrangers appartenant à 26 pays différents. D'autre part, 25 ingénieurs et techniciens ont été envoyés à l'étranger en qualité d'experts de l'O. N. U., de la MAET ou au titre de l'aide bilatérale. A signaler particulièrement la place prépondérante acquise par l'I. G. N. au Liban. Un nouveau service « la Direction des Affaires géographiques et géodésiques », groupant la totalité des activités géographiques au Liban, a été créé en 1962 sur les conseils de l'I. G. N. Trois ingénieurs et un technicien ont été mis à la disposition du nouvel organisme qui a confié à l'I. G. N. l'établissement de la nouvelle carte à 1/20.000 du Liban.

2° Les prévisions pour 1963.

Les programmes de travaux sont arrêtés chaque année en fonction des besoins les plus urgents et dans la limite des crédits disponibles, par le Comité central des travaux géographiques.

Le projet de budget 1963 étant la reconduction de celui de 1962, il est probable que l'ampleur des travaux en France métropolitaine sera du même ordre de grandeur qu'en 1962.

Il en sera de même dans les Etats d'Afrique noire et malgache.

Au *Maroc*, en *Tunisie* et au *Liban*, d'importants travaux se poursuivront. Leur volume atteindra au moins celui de 1962, dans ces territoires.

En *Algérie*, un protocole signé le 24 septembre prévoit que les activités de l'I. G. N. se poursuivent dans les conditions en vigueur, jusqu'à ce qu'une convention ait normalisé les rapports de l'I. G. N. et du nouvel Etat.

Cette convention est en cours d'établissement; elle prévoit une activité de l'I. G. N. en Algérie au moins égale à celle des années précédentes, grâce au versement d'une subvention du Gouvernement algérien.

L'Annexe de l'Institut géographique national à Alger fonctionne normalement.

En ce qui concerne la carte à 1/200.000 des régions sahariennes, des contacts ont été pris avec le nouvel organisme saharien qui a décidé de poursuivre l'œuvre entreprise par l'O. C. R. S. et a demandé à l'I. G. N. de réaliser dès 1963 un important programme de levé.

L'année 1963 se présente donc sous d'excellents auspices pour tout ce qui a trait aux activités de l'I. G. N. hors de la métropole; le financement des travaux en France, assuré en principe par le budget, reste le problème le plus délicat, en particulier, en ce qui concerne la révision et la tenue à jour de la carte de France, qui présentent un intérêt incontestable et sur lesquelles le Comité central des Travaux géographiques s'est efforcé d'attirer l'attention des pouvoirs publics.

Ces problèmes ne pourront être résolus de façon satisfaisante, aussi longtemps que les moyens mis à la disposition de l'Institut géographique national ne permettront pas de créer et d'assurer le fonctionnement d'un service spécialement chargé de ces tâches. A l'heure actuelle, les révisions les plus indispensables sont réalisées au détriment des travaux d'établissement de la carte de base qui, faute de crédits, progresse trop lentement et n'existe pas encore dans de vastes régions telles que la Bretagne, la Normandie, le Massif Central, les Landes ou la Corse.

ANNEXE III

L'ORGANISME NATIONAL DE LA SECURITE ROUTIERE

Il paraît utile de rappeler que l'Organisme national de Sécurité routière (O. N. S. E. R.) a été créé le 3 février 1961, à l'initiative du Ministre des Travaux publics et des Transports, sous la forme d'une association privée (régie par la loi du 1^{er} juillet 1901), mais administrée par un conseil où sont représentés les ministères et les principaux organismes privés intéressés à la sécurité routière ; il tire l'essentiel de ses ressources de la subvention de l'Etat.

Selon ses statuts, le rôle de l'O. N. S. E. R. est de procéder aux études et recherches de toute nature sur les accidents de la circulation routière et sur les mesures destinées à accroître la sécurité de cette circulation, ainsi que de promouvoir toute activité ayant le même objet.

Il semble opportun, avant de préciser quelle est l'utilisation envisagée des crédits en 1963, de donner quelques indications sur l'activité de l'O. N. S. E. R. à ce jour.

Les études entreprises peuvent se classer en deux catégories :

— des études à court terme, utilisant, le plus souvent, un matériel statistique existant et dont le but est de répondre rapidement aux préoccupations les plus urgentes des services chargés d'assurer la sécurité de la route ;

— des études plus longues, qui exigent l'exécution d'enquêtes et la mise au point de méthodes d'expérimentation élaborées et qui, tout en étant orientées par les préoccupations actuelles des membres de l'O. N. S. E. R., visent à analyser des phénomènes généraux qui sont liés au comportement des usagers et des véhicules sur la route.

Parmi les études à court terme actuellement en cours ou achevées, nous citerons d'abord l'analyse des rapports d'accidents établis, en 1960, avec le concours d'experts, d'ingénieurs et de médecins. Un premier examen s'est concentré sur les problèmes de l'infrastructure ; il apporte des renseignements substantiels sur diverses questions telles que l'influence sur les accidents du profil de la route ou de la présence d'arbres sur l'accotement.

Une autre étude statistique concerne l'efficacité des pistes cyclables. Une troisième s'attache aux variations du taux d'accidents en fonction du trafic et de la largeur des chaussées. Dans un autre ordre d'idée, la relation entre l'âge des conducteurs ou des véhicules et la fréquence des accidents a été examinée. On citera, enfin, l'étude des délais de décès après accident, jusqu'au trentième jour.

Par ailleurs, une étude du comportement des piétons a été entreprise. Elle combine les ressources de l'analyse statistique, de l'enregistrement filmé de situations diverses, des enquêtes sur le terrain et dans la famille, notamment dans le cas des accidents d'enfants.

Des enquêtes sont également entreprises dans certains hôpitaux dont les chirurgiens s'intéressent spécialement à la traumatologie des accidents de la route. Ces enquêtes ont pris pour base l'utilisation d'ambulances offertes par l'O. N. S. E. R. ; elles ont pour but, d'une part, de préciser les relations entre les agents traumatisés et les types de blessures, d'autre part, d'approfondir l'étude du problème du relevage des victimes et des soins à leur donner.

Enfin, parmi les études à long terme, il faut ranger deux séries de recherches qui ont débuté en même temps que l'O. N. S. E. R. et sous son impulsion :

— des recherches techniques consacrées, d'une part, à la détermination du champ de visibilité des véhicules et aux facteurs qui nuisent à cette visibilité, et, d'autre part, aux projections causées par les véhicules (eau, boue, gravillons) ;

— des recherches psychologiques ayant trait, l'une, à la dégradation de la vigilance chez les conducteurs et à l'effet des pauses sur leur comportement, l'autre, aux réactions sociopsychologiques de ce qu'on peut appeler l'homme-auto.

Les recherches sur la vigilance sont conduites, pour partie, en laboratoire et, pour partie, sur route, avec utilisation d'un véhicule spécialement équipé à cet effet. Quant aux recherches sociologiques, elles font appel aux techniques classiques d'enquêtes sur un milieu humain déterminé.

Sur la base de ces indications générales les précisions d'action pour 1963 peuvent être précisées :

Action directe :

— Participation à l'équipement en moyens d'alerte de sections de routes ou de certains départements, réalisé par le Secours Routier Français ;

— Participation au cours national de moniteurs d'établissements de la conduite des véhicules à moteur organisé par la Prévention Routière. Plus de 200 moniteurs pourront ainsi être formés en 1963 ;

— Participation, notamment sous forme d'émissions radiotélévisées, à la Campagne d'Information-Sécurité réalisée par les Ministères de l'Intérieur, des Armées (Gendarmerie) et des Travaux publics et des Transports.

Etudes :

Ces études ont donné lieu en 1962 à la publication de plusieurs rapports dans les « Cahiers d'Etudes » de l'O. N. S. E. R. Ces rapports portaient sur les questions suivantes :

- accidents sur pistes cyclables ;
- accidents en fonction de l'âge des conducteurs ;
- facteurs d'accidents liés à l'infrastructure ;
- comportement des conducteurs d'automobiles (équipement d'une voiture-laboratoire).

Ces études seront poursuivies en 1963 et de nouveaux rapports seront publiés.

Etudes statistiques :

- taux d'accidents sur les routes nationales (en particulier relation entre les taux d'accidents et les volumes de circulation au moment de l'accident) ;
- études sur les relations entre l'état des véhicules et les accidents ;
- études sur les victimes (âge, état physique, ancienneté du permis de conduire) ;
- étude sur les accidents des enfants en liaison avec leur milieu familial et social ;
- Etude sur le comportement des piétons : utilisation des passages réservés, marche à droite ou à gauche...
- Etude sur les conducteurs de véhicules à deux roues : comportement dans les carrefours, port et efficacité du casque ;
- Poursuite de l'étude auprès des hôpitaux sur les relations entre l'équipement des véhicules et les traumatismes.

Etudes psychologiques :

- Effet des pauses sur le comportement des conducteurs. Cette étude sera poursuivie à l'aide de la voiture-laboratoire mise au point en 1962 ;
- Connaissances et attitudes des conducteurs : analyse psycho-sociale et socio-culturelle destinée à fournir les fondements d'une action en vue de faire évoluer le comportement des usagers dans le sens d'une meilleure adaptation ;
- Vigilance : les résultats obtenus en laboratoire seront comparés à ceux qui seront obtenus sur route dans le cadre de l'étude sur l'effet des pauses ;
- Perception : étude sur le problème de la perception appliquée particulièrement à la signalisation routière.

Etudes techniques :

- Achèvement des études sur la visibilité et les projections d'eau et de gravillons ;
- Construction d'un banc d'essai dynamique des ceintures de sécurité ;
- Essais des différents types de glissières de sécurité.

D'autres actions peuvent être envisagées telles qu'une étude sur le problème de l'alcoolisme et la mise au point d'un texte destiné à mettre à la portée du public les éléments essentiels des règles de circulation dans une forme qui en rende la compréhension plus facile.

Ainsi qu'il résulte de cet exposé, l'O.N.S.E.R. recherche des solutions aux préoccupations que fait naître le problème de la sécurité routière et qui sont extrêmement variées. En effet l'amélioration des conditions de la circulation ne peut être le fruit de mesures dont la nécessité s'impose de toute évidence ; les mesures de cet ordre ont déjà été prises ou le seront prochainement. D'autres peuvent être envisagées, mais elles imposeraient à l'Etat un effort financier important ou à l'usager des sujétions supplémentaires et elles ne peuvent être décidées sans une étude préalable approfondie.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 57 quinquies.

Intégration d'agents de l'Institut géographique national dans le corps des agents supérieurs.

Texte. — Est autorisée au Ministère des Travaux publics (Institut géographique national), l'intégration des fonctionnaires du corps des secrétaires administratifs de l'Institut géographique national dans le corps des agents supérieurs.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités suivant lesquelles devra être effectuée cette intégration qui prendra effet du 1^{er} février 1962.

Commentaires. — Cet article résulte d'un amendement présenté lors du débat devant l'Assemblée Nationale par M. Catalifaud, au nom de la Commission de la Production et des Echanges et voté par l'Assemblée Nationale avec l'accord du Gouvernement.

Il a pour objet d'autoriser l'intégration de six fonctionnaires du corps des secrétaires administratifs de l'Institut géographique national dans le corps des agents supérieurs du Ministère des Travaux publics.

Votre Commission vous propose l'adoption de ce texte sans modification.

Article 57 sexies.

Intégration d'agents du Commissariat général au Tourisme dans le corps des agents supérieurs.

Texte. — Peuvent être intégrés dans le corps des agents supérieurs du Ministère des Travaux publics et des Transports, les chefs et sous-chefs de bureau du Commissariat général au Tourisme dont le statut a été fixé par le règlement d'administration publique n° 52-876 du 22 juillet 1952.

Des décrets en Conseil d'Etat fixeront, d'une part, les modalités suivant lesquelles pourra être effectuée cette intégration qui prendra effet au 1^{er} janvier 1962 et, d'autre part, les transformations d'emplois correspondantes dans les conditions prévues par l'article 1^{er} (5^e alinéa) de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959.

Commentaires. — Il est proposé d'intégrer dans le corps des agents supérieurs du Ministère des Travaux publics et des Transports, les chefs et sous-chefs de bureau appartenant au corps spécial du Commissariat général au Tourisme, corps d'extinction constitué par l'intégration de certaines catégories d'agents contractuels en fonctions à la direction générale du Tourisme au 31 décembre 1951.

Cet article résulte d'un amendement du Gouvernement voté par l'Assemblée Nationale. Votre Commission vous en propose l'adoption.