

# SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE OUVERTE LE 27 DECEMBRE 1962

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

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1963 (2<sup>e</sup> partie. — Moyens des services et dispositions spéciales), ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

#### I. — Travaux publics et Transports.

##### 1. — Routes, voies navigables et tourisme.

Par M. Amédée BOUQUEREL,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Jean Bardol, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, Roger Houdet, René Jager, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

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

Sénat : 42 et 43 (annexe 28) (1962-1963).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
A. — Les problèmes de personnel.....	3
B. — Les routes.....	4
1° Entretien .....	4
2° Modernisation .....	7
3° Les autoroutes.....	9
4° Le Fonds spécial d'investissement routier.....	10
5° Observations relatives à la circulation routière.....	11
C. — Les voies navigables.....	14
D. — Le tourisme.....	16
1° La saison touristique en 1962.....	17
2° Le tourisme social.....	20
3° Le bilan en devises du tourisme français.....	22
4° Le développement du tourisme sur la Riviéra.....	23
ANNEXE. — Le programme français d'autoroutes 1962-1965.....	28

---

Mesdames, Messieurs,

A l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 1963 concernant le Ministère des Travaux publics, votre Commission des Affaires économiques et du Plan m'a chargé de vous présenter son avis sur le budget des routes, des voies navigables et du tourisme.

#### A. — Les problèmes de personnel.

Une remarque d'ordre général s'impose. Nous observons, en effet, que nos fonctionnaires et nos techniciens des travaux publics seraient parfaitement en mesure de réaliser les aménagements indispensables s'ils pouvaient disposer des moyens appropriés. Mais, une fois de plus, nous constatons que l'aspect technique de la question est dominé par le problème financier. Pourtant des efforts incontestables ont été faits par le Corps des Ponts et Chaussées en vue de s'adapter aux grandes tâches à venir. Ainsi, nous paraît-il intéressant d'évoquer le problème de la modernisation de cette Administration.

Cette modernisation qui s'est traduite, dans les faits, par la réforme du personnel, commencée dès 1960, s'est opérée sans trop de difficultés. La réforme de structure se poursuit de façon satisfaisante. Elle est fondée sur la spécialisation des tâches et se traduit par une diminution du nombre des agents accompagnée d'une promotion des fonctions et des titres et d'un relèvement des salaires. Mais elle suppose un accroissement des moyens de formation professionnelle et d'équipement, qui restent insuffisants.

Notons, à ce propos, l'extraordinaire amélioration du rendement qui vient d'être apportée, grâce aux ingénieurs du service spécial des autoroutes, au calcul automatique des ponts et signalons la nécessité de développer les laboratoires de recherche dont l'utilité et l'importance ne sont plus à démontrer.

La preuve est ainsi faite qu'avec des moyens financiers suffisants, nos ingénieurs des ponts et chaussées seraient capables de réaliser un volume de travaux bien plus considérable que ceux qui leur sont actuellement confiés. D'autre part, l'équipement en matériel lourd de nos entreprises de travaux publics leur permettrait sans difficulté de faire face à une telle augmentation.

## B. — Les routes.

L'examen comptable du budget se caractérise par un relèvement substantiel des dotations, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement.

D'autre part, et c'est là une novation importante, le Fonds spécial d'investissement routier, dont les ressources, comme nous l'avions d'ailleurs indiqué l'an dernier, se révèlent insuffisantes, est « relayé », d'une part, par le budget, et d'autre part, par l'emprunt. Il convient enfin de signaler que les crédits prévus pour les autoroutes en 1963 sont supérieurs à ceux prévus au IV<sup>e</sup> Plan.

Cet aspect comptable permet-il d'envisager avec optimisme les perspectives de cette année ?

### 1° ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER

L'entretien du réseau routier reste une des principales préoccupations de notre Administration des ponts et chaussées.

La dotation d'entretien des routes nationales est, depuis de nombreuses années, notoirement insuffisante pour couvrir l'ensemble des besoins auxquels elle s'applique.

Nous croyons, en effet, nécessaire de préciser que cette dotation doit financer :

— *les travaux de strict entretien* (emplois partiels, fauchage, élagage et entretien des accotements, curage des fossés, petits travaux divers) ;

— *les travaux de grosses réparations* (renforcement, revêtement général des chaussées, reprise des fondations, amélioration du profil des routes, entretien des ouvrages d'art et reconstruction des murs de soutènement) ;

— *les travaux annexes de déneigement, de signalisation, d'essais en laboratoire, d'éclairage de sections de routes nationales éclairées, comptage de circulation, etc.*

— *une grande partie des réparations et dégradations exceptionnelles* causées au réseau par les calamités successives (inondations régionales).

De plus, il faut observer que ces crédits doivent pour ces divers travaux supporter non seulement les dépenses de fonctionnement proprement dites, y compris la rémunération du personnel auxiliaire nécessaire, mais aussi les acquisitions de matériel et de véhicules utilitaires, des chasse-neige, les acquisitions immobilières et les constructions des centres de stockage, parcs, garages, ateliers, les acquisitions des matériels de signalisation, bordures de sécurité, etc.

Enfin, il faut remarquer que le coût de l'entretien des autoroutes est sans commune mesure avec celui d'une route nationale ordinaire et que les dépenses de l'espèce vont croissant avec la réalisation des programmes de construction de ces voies nouvelles.

*La situation du réseau routier national est devenue, du fait de l'insuffisance chronique des dotations d'entretien, extrêmement grave.* Non seulement aucune amélioration des méthodes ne peut être envisagée, mais les besoins les plus urgents eux-mêmes sont difficilement couverts ; les dégradations se généralisent, puisque jamais le retard d'entretien accumulé depuis plus de dix ans ne peut être rattrapé. Les services routiers ne sauraient à plus forte raison être en mesure d'entreprendre les importants travaux d'entretien que le IV<sup>e</sup> Plan de développement économique et social a reconnu indispensable de réaliser annuellement pour que soit assurée l'efficacité des efforts d'investissement consentis par ailleurs.

Notre réseau d'autoroutes se trouvera dans une situation lamentable si nous ne disposons pas, dans quelques années, des crédits nécessaires à son entretien et qui peuvent être évalués de 7 à 20.000 F le kilomètre suivant l'importance de la circulation sur la section considérée.

Dès 1959, l'administration des Finances avait reconnu qu'une dotation annuelle de 300 millions de francs constituait le minimum indispensable. Or, le budget qui nous est soumis ne prévoit qu'un crédit de 289.900.000 F contre 277.800.000 en 1962, 258.000.000 en 1961 et 236.000.000 en 1960, alors que le niveau des prix a augmenté, entre temps, très sensiblement et que la circulation s'est accrue de 35 %.

La dégradation des routes nationales ne peut ainsi aller qu'en s'aggravant faute de pouvoir exécuter en temps utile les réparations et les renforcements qui s'imposent. Les routes glissantes, cause de nombreux accidents, ne reçoivent pas un revêtement adéquat. Les méthodes techniques modernes ne peuvent être mises en pratique couramment alors qu'elles permettraient, notamment, de

résoudre le problème des accidents et bris de pare-brise causés par projection de gravillons.

En ce qui concerne le service d'hiver qui s'impose de plus en plus impérieusement, il reste impossible, dans les conditions actuelles, d'organiser de façon efficace la lutte contre le verglas, les déneigements systématiques, ni de supprimer les barrières de dégel qui causent un préjudice important aux transporteurs routiers et risquent de compromettre l'approvisionnement de certaines régions.

Ce fait mérite une attention particulière cette année où un hiver particulièrement rigoureux va entraîner, par suite du gel et du dégel, des dégâts considérables sur l'ensemble de notre réseau routier.

Or, dans le même temps, on constate que les départements parviennent à affecter à l'entretien de leur propre voirie des crédits au kilomètre carré doubles en moyenne de ceux consacrés par l'Etat au réseau national, alors que les chemins départementaux sont quatre ou cinq fois moins fréquentés que les routes nationales.

La comparaison des crédits kilométriques moyens consacrés à l'entretien du réseau routier des différents pays du Marché commun fait apparaître également la position très défavorisée de notre pays dans ce domaine ; montre, en effet, que nos voisins affectent à l'entretien de leur voirie des crédits nettement plus importants. Voici, en effet, la dépense qui était prévue en 1958 par kilomètre de route nationale :

France .....	sur 80.880 km,	2.950 F.
Italie .....	sur 23.300 km,	4.380 F.
Pays-Bas .....	sur 2.300 km,	9.000 F.
Allemagne (1) .....	sur 22.000 km,	4.000 F.
Luxembourg .....	sur 4.300 km,	5.600 F.

Cette situation est d'autant plus paradoxale que la circulation routière rapporte 700 millions de plus chaque année à l'Etat.

Quoi qu'il en soit, il est évident que le crédit prévu sera notablement insuffisant et ne correspond pas à une saine gestion du patrimoine national. Nous insistons donc très vivement pour que le Gouvernement veuille bien revoir ce problème et qu'une majoration substantielle de ce crédit soit accordée dès cette année.

---

(1) Routes fédérales.

## 2° MODERNISATION DU RÉSEAU ROUTIER

Le total des crédits de modernisation du réseau routier s'élève pour 1963 à 987,5 millions de francs en autorisations de programme et à 780,9 millions de francs en crédits de dépenses.

Rappelons que, pour 1962, ces crédits étaient de 970,5 millions de francs pour les autorisations de programme et de 601 millions pour les crédits de dépenses.

L'augmentation des dotations est donc très substantielle et il convient de remarquer que les crédits prévus sont supérieurs à ceux du IV<sup>e</sup> plan.

Mais l'examen des tableaux ci-après permet de faire les observations suivantes.

Tout d'abord le crédit prévu pour la modernisation de notre réseau routier totalement prélevé sur le Fonds spécial d'investissement routier ne connaît qu'une faible augmentation, surtout en ce qui concerne les crédits de dépenses (188,4 millions de francs en 1963 contre 180,4 en 1962).

Or, dès 1959, il avait été admis qu'une dotation annuelle de 300 millions de francs constituait le minimum indispensable. Nous en sommes très loin et, dans le domaine de la modernisation de notre réseau de routes nationales, l'année 1963 ne permettra pas d'obtenir les améliorations qu'exige une circulation automobile toujours plus rapide, plus dense et plus lourde.

D'autre part, comment pallier notre retard dans la construction des autoroutes, sinon en améliorant notre réseau routier existant ? Il suffirait de réaliser en sept ou huit ans l'amélioration de 15.000 km de routes nationales à grande circulation, ce qui est très faisable car ces travaux ne nécessitent pas de formalités d'expropriation, ni d'études techniques très importantes. Ainsi, une solution immédiate serait apportée au problème de la circulation en attendant de disposer d'un réseau d'autoroutes digne de ce nom.

Cet aménagement de notre réseau routier aurait comme autre résultat bénéfique d'améliorer *la sécurité routière*. En effet, bien

que la courbe de ces accidents ne soit pas parallèle à celle du trafic, le nombre des tués et blessés reste beaucoup trop élevé.

Si l'imprudence ou l'indiscipline des conducteurs peut être souvent incriminée, il n'est pas contestable que l'encombrement des chaussées, la qualité du revêtement, la mauvaise visibilité, les déformations de la chaussée jouent un rôle important. La preuve en est que la proportion des accidents mortels est particulièrement élevée sur quelques itinéraires dès que l'intensité de la circulation dépasse un certain seuil, tandis que le nombre d'accidents reste infime sur les autoroutes.

L'un des objectifs de la modernisation du réseau routier doit donc être de réduire cette hécatombe de vies humaines qui frappe plus particulièrement la population active de notre pays et entraîne, en dehors du préjudice moral, une perte financière qui peut être évaluée à 1 milliard de francs par an.

Quoi qu'il en soit, les crédits de modernisation se présentent comme suit comparés à ceux de l'exercice précédent :

**a) Autorisations de programme.**

(Montant des travaux pouvant être engagés ; en millions de francs.)

	1962 (autorisations accordées).	1963 (loi de finances).
<i>Routes nationales :</i>		
Fonds routier.....	270	290
<i>Ponts sur la voirie nationale.....</i>	30	25
<i>Autoroutes :</i>		
Fonds routier.....	398	250
Budget .....	0	100
Emprunt .....	100	150
	498	500
<i>Voie départementale (ponts compris) :</i>		
Fonds routier.....	44,5	44,5
<i>Voie dans les agglomérations (ponts compris) :</i>		
Fonds routier.....	68	68
<i>Voie communale (ponts compris) :</i>		
Fonds routier.....	60	60
Total général.....	970,5	987,5

b) Crédits de paiement.

	1962	1963
<i>Routes nationales :</i>		
Fonds routier.....	180,4	188,4
<i>Ponts sur la voirie nationale :</i>		
Fonds routier.....	30	31
<i>Autoroutes :</i>		
Fonds routier.....	230	167
Budget .....	0 / 248	100 / 400
Emprunt .....	18 \	133 \
<i>Voirie départementale (ponts compris) :</i>		
Fonds routier.....	45,1	60
<i>Voirie dans les agglomérations :</i>		
Fonds routier.....	35,1	32
<i>Voirie communale :</i>		
Fonds routier.....	60,4	67,5
<i>Frais de fonctionnement.....</i>	2	2
<b>Total général.....</b>	<b>601</b>	<b>780,9</b>

Nous regrettons en particulier que l'insuffisance des crédits de modernisation ne permette, pour l'année 1963, que l'aménagement de 30 km de routes à quatre voies et de 65 km de routes à trois voies, alors que 58 % de nos routes nationales n'ont plus que des caractéristiques insuffisantes, eu égard au trafic qu'elles supportent.

### 3° LES AUTOROUTES

Ainsi que nous l'avons noté, les crédits destinés à la construction des autoroutes sont supérieurs à ceux prévus au Plan.

Crédits de programmes : 500 millions de francs.

Crédits de dépenses : 400 millions de francs.

Cette augmentation permettra d'accélérer la mise en service d'autoroutes nouvelles et la cadence des réalisations sera la suivante :

— en 1963 : 100 km ;

— en 1964 : 140 km pour atteindre 175 km dès 1965.

Ainsi le réseau français d'autoroutes pourrait être de 665 km fin 1965, 1.500 km en 1970 et 3.300 km en 1980.

Votre Commission se félicite donc de l'effort financier exceptionnel consenti par le Gouvernement, qui devrait permettre à notre pays d'atténuer son retard en ce domaine par rapport à nos voisins, l'Allemagne et l'Italie en particulier. Cet effort, outre les avantages qu'il procurera à la circulation routière, aura d'heureuses répercussions sur le tourisme en général et partant sur les finances de l'Etat.

Notons que pour la première fois une participation de 100 millions est prévue sur le budget et que le recours à l'emprunt intervient pour 150 millions de francs.

Ainsi le Fonds spécial d'investissement routier n'est plus seul à participer au financement des programmes d'autoroutes et il semble utile d'examiner son nouvel aspect.

#### 4° LE FONDS SPÉCIAL D'INVESTISSEMENT ROUTIER

La dotation est, pour 1963, inférieure à celle de 1962. 548 millions contre 583, malgré une augmentation du produit de la taxe sur les carburants : 525 millions contre 480.

Mais il faut préciser qu'aux ressources réelles du F. S. I. R. s'ajoutait, en 1962, une part du reliquat des exercices antérieurs : 103 millions, alors que pour 1963 ce reliquat n'est plus que de 23 millions.

Quoi qu'il en soit, c'est l'insuffisance des ressources du Fonds qui a rendu nécessaire l'ouverture d'un crédit budgétaire spécial. Nous pensons, pour notre part, qu'il eût été plus juste d'augmenter le taux du prélèvement sur les taxes des carburants routiers et de le faire passer de 7,7 % à 10 % par exemple, afin de faire bénéficier équitablement les communes et les départements des ressources du Fonds.

Il ne faudrait pas, d'autre part, que ce procédé conduise à la suppression de l'autonomie du F. S. I. R., son Comité de gestion perdant de ce fait le contrôle de la totalité des crédits de modernisation de la voirie nationale.

A ces ressources s'ajoute, cette année, un crédit de 150 millions provenant de l'emprunt, cet emprunt devant être payé sur les ressources produites par le péage.

A ce sujet, nous tenons à préciser que ce procédé de financement ne paraît pas devoir subsister de très nombreuses années et qu'il ne peut être considéré que comme un appoint provisoire.

Tout ce qui précède montre bien que le financement le plus simple est encore celui qui provient des ressources du F. S. I. R.

Votre Commission constate avec regret qu'en ce qui concerne le financement du programme des travaux de modernisation des réseaux secondaires (réseaux départementaux, réseaux communaux) aucune majoration n'est intervenue dans le budget qui nous est présenté et elle souhaite vivement que ce problème soit revu par le Gouvernement.

##### 5° OBSERVATIONS PARTICULIÈRES CONCERNANT L'ÉVOLUTION DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

###### 1. — *Transport de voyageurs :*

La nécessité d'entreprendre des investissements importants pour améliorer le réseau routier est généralement reconnue par l'opinion publique en raison de la diffusion de l'automobile dans toutes les classes sociales et dans toutes les régions, mais il n'en est pas de même dans certains milieux économiques et financiers où l'on estime que ces investissements, considérés comme un luxe, devraient céder le pas à ceux qui concernent, par exemple, la construction et l'éducation.

D'autre part, la S. N. C. F. à laquelle ses traditions, la haute qualité de ses cadres et la vaste clientèle industrielle assurent une position prééminente, défend avec vigueur sa position en arguant de sa haute rentabilité, de sa fonction sociale et de la nécessité de ne pas aggraver sa situation financière en favorisant les transports concurrents.

Le poids de ces arguments et surtout la qualité et la fonction des personnes qui les avancent ont contribué indirectement jusqu'à ces dernières années à maintenir les investissements routiers à un niveau très inférieur aux besoins en raison du « plafonnement » des dépenses totales de transport ; il n'est donc pas inutile d'y répondre.

La circulation routière, alimentée essentiellement par les véhicules particuliers, augmente à un rythme beaucoup plus rapide que le trafic ferroviaire de voyageurs ; en effet, tandis que ce dernier s'est accru de 9 % de 1957 à 1962, le nombre de véhicules/km a augmenté, dans la même période, de près de 50 %.

Cette rapide avance de la route est encore beaucoup plus marquée en Italie ou en Allemagne, pays dans lesquels le nombre de véhicules/km a quintuplé en dix ans.

Il est intéressant, d'autre part, de voir comment les choses ont évolué aux U. S. A., pays qui a dû à ses grandes distances terrestres d'être le pays d'élection de la voie ferrée. Or, contrairement à ce qui est souvent avancé, ce n'est pas le trafic aérien qui joue, aujourd'hui, un rôle prépondérant dans le domaine des passagers, mais la route. Celle-ci, en effet, assure 92 % du transport interurbain contre 5,5 % à l'avion et 2,5 % au rail, alors que la part de ce dernier était encore de 12 % en 1947.

Ces chiffres montrent que nous devons nous attendre à un accroissement considérable de la circulation routière dans les années à venir.

## 2. — *Trafic de marchandises :*

Si nous examinons maintenant le transport de marchandises, nous constatons que la part de la route est et demeure modeste, mais augmente également beaucoup plus rapidement que celle des autres modes de transport. Selon les prévisions établies par la Conférence européenne des Ministres des Transports, la part routière dans le trafic total de marchandises passerait ainsi de 27 % actuellement à 28,5 en 1965 et 31 % en 1970. Toutefois, il est permis de penser que la réforme tarifaire de la S. N. C. F. freinera les transports à grande distance et favorisera, en revanche, les transports de camionnage et à courte distance.

## 3. — *Répartition du trafic :*

On admet, en général, que le trafic routier se répartit comme suit : agglomérations 25 %, réseau national 50 %, réseaux départemental et communal 25 %. En ce qui concerne les camions, le réseau national supporterait plus de 80 % du trafic.

Pour avoir une vue plus précise de cette répartition, il faut encore tenir compte de la circulation sur les grands itinéraires et dans certaines régions.

C'est ainsi qu'en 1960, 10.000 kilomètres de voies étaient utilisés par plus de 3.000 véhicules par jour, tandis que le trafic routier de la région parisienne était égal à 16 % de celui de l'ensemble du territoire.

Sur ces bases, les techniciens de la route estiment que 50.000 kilomètres de chaussées sont aujourd'hui inadaptés.

## CONCLUSION

Les investissements routiers, en augmentation sensible depuis plusieurs années, paraîtront lourds à certains et constituent effectivement une charge nouvelle et importante pour la collectivité. Ils doivent cependant être considérés, au regard de l'augmentation de la circulation routière et en fonction des accidents que la surcharge excessive du réseau entraîne, comme le prix que nous devons payer pour avoir ignoré trop longtemps le problème du développement de l'automobile à la fois véhicule commercial, instrument de travail et de « loisirs ».

## C. — Les voies navigables.

### 1. — ENTRETIEN

Les crédits accordés à ce titre sont équivalents à ceux de l'an dernier, soit 63,4 millions de francs. Il est vrai que la dotation de 1962 était en augmentation sensible par rapport à l'exercice précédent.

### 2. — SUBVENTION DE FONCTIONNEMENT

La subvention consentie aux sociétés de traction est portée de 10 à 13,5 millions de francs pour tenir compte des difficultés supplémentaires auxquelles se heurtent les compagnies de remorquage et des difficultés exceptionnelles que connaît l'armement fluvial en raison du niveau trop bas des tarifs.

Nous faisons observer, à ce sujet, que la décision prise par le Gouvernement de ne pas relever les tarifs ferroviaires va créer de grosses difficultés aux transports fluviaux qui ne bénéficient pas, comme la S. N. C. F., d'une indemnité compensatrice de caractère automatique.

### 3. — MODERNISATION

Le montant des travaux à entreprendre en 1963 s'élève à 215,6 millions de francs dont 185 représentant la part budgétaire, le reste étant fourni par la profession batelière ou diverses collectivités.

Cet effort d'investissement est à rapprocher de celui qui est prévu par le IV<sup>e</sup> Plan, soit 897 millions (dont 767 à la charge de l'Etat) ou 224 millions par an. On peut donc craindre que le programme prévu ne soit pas effectivement réalisé alors que le III<sup>e</sup> Plan ne l'avait déjà été qu'à 65 %.

Les principaux travaux prévus intéressent la mise au grand gabarit de la liaison Dunkerque-Valenciennes, l'aménagement des canaux de l'Aire et de la Sensée, l'achèvement du canal du Nord

(transformé pour recevoir des convois poussés de 700 tonnes), la mise au grand gabarit de la Moselle de Metz à Frouard, et diverses opérations concernant le port de Strasbourg.

En dehors des opérations de canalisation de la Moselle au Sud de Metz, *aucun crédit ne figure expressément au budget pour la liaison Rhin-Rhône*. Toutefois, il convient d'observer qu'un crédit d'engagement de 4,5 millions de francs a été inscrit au deuxième collectif de 1962 et que, d'autre part, un certain volume de dépenses sera affecté, en 1963, aux études économiques et techniques en cours. Enfin, sur le plan privé, des études sont également effectuées sous l'égide de l'Association pour la liaison Rhin-Rhône, présidée par M. Baumgartner, et de la Société d'études dirigée par M. Philippe Lamour.

## D. — Le Tourisme.

La tâche de votre rapporteur de la Commission des Affaires économiques en ce qui concerne l'examen des problèmes du tourisme (celui des crédits proprement dits étant du ressort de votre Commission des Finances [1]) ressemble singulièrement au travail de Pénélope puisque, année après année, il est amené à répéter les mêmes observations et à présenter des conclusions identiques ! Il en serait très probablement de même cette fois encore, à l'occasion du projet de loi de finances pour 1963, si *un fait nouveau* n'était intervenu à la suite des récentes élections législatives : le Commissariat général au Tourisme attend encore la désignation d'un titulaire remplaçant M. Jean Sainteny et, surtout, *un décret* (n° 62-1530 du 22 décembre 1962) *place désormais cet organisme sous l'autorité du Premier Ministre*, transférant à celui-ci les attributions précédemment dévolues au Ministre des Travaux publics et des Transports, qui conserve cependant un certain pouvoir de gestion du personnel et d'exécution financière des décisions.

Faut-il se réjouir de cette nouveauté ? Il est encore trop tôt pour se prononcer sur ses conséquences, mais il eût été préférable — selon nous — que le Commissariat général au Tourisme devienne enfin le Secrétariat d'Etat que nous réclamons depuis tant d'années déjà, et qu'il fût doté à ce titre d'une certaine autonomie, alors que la solution actuelle risque fort d'accumuler les désavantages par la trop grande multiplicité des responsables : pouvoirs de décision du Premier Ministre, d'exécution (et donc de gestion) du boulevard Saint-Germain, crédits accordés (ou refusés) par la rue de Rivoli... Rien, selon nous, ne remplace la responsabilité personnelle, surtout

---

(1) A l'Assemblée Nationale, dans son rapport au nom de la Commission des Finances (n° 25 AN, 2<sup>e</sup> lég., annexe n° 26), M. Duhamel a souligné que, sur un total de 20 millions de francs (fonctionnement et interventions du F. D. E. S.), l'augmentation des moyens d'action du Commissariat général au Tourisme n'atteint pas 590.000 F.

dans un domaine essentiellement mouvant, où la faculté d'adaptation est primordiale. Très rapidement, l'avenir dira si nos craintes étaient vaines ou si elles étaient fondées (1).

\*  
\* \*

**1° Que peut-on dire, tout d'abord, de la saison touristique 1962 ?**

Le bilan favorable de l'année touristique 1961 (5.800.000 étrangers, au lieu des 5 millions prévus primitivement par le III<sup>e</sup> Plan de modernisation) ne doit pas inciter à des prévisions trop optimistes, car la progression du nombre de touristes étrangers connaît des pourcentages qui, eux, vont d'année en année diminuant : 1959, 5.052.000 arrivées (+ 24,1 %) ; 1960, 5.613.000 (+ 11,1 %) ; 1961, 5.800.000 (+ 3,2 %) et, malgré un beau temps assez général au cours de l'été, les premiers résultats connus pour le premier semestre de 1962 laissent apparaître des chiffres exactement semblables à ceux de 1961.

C'est ainsi que pour les « entrées de voyageurs étrangers aux frontières françaises », ces chiffres sont :

	FRONTIERES terrestres.	FRONTIERES maritimes.	AERO- DROMES	TOTAL
Total 1 <sup>er</sup> semestre 1962....	13.932.000	551.000	918.000	15.401.000
Total 1 <sup>er</sup> semestre 1961....	13.321.000	572.000	854.000	14.747.000
Rapport des 1 <sup>er</sup> semestres 1962-1961 .....	1,05	0,96	1,07	1,04

Ces chiffres globaux ne doivent cependant pas prêter à confusion et il importe de les compléter par d'autres pour avoir une vue assez impartiale de la « situation » touristique française.

(1) A qui voudrait connaître l'organigramme de l'actuel Commissariat au tourisme, le dernier document édité par le Ministère des Travaux publics et des Transports, en octobre 1962, offrirait une série de tableaux fort bien présentés (pp. 67 et suivantes).

Rappelons qu'en ne considérant que les plus importantes catégories de touristes étrangers, le nombre de ceux-ci depuis 1951 a été le suivant :

PAYS d'origine.	1951	1957	1958	1959	1960	1961
Allemagne .....	102.000	481.000	467.000	579.000	665.000	732.000
Belgique .....	770.000	865.000	725.000	949.000	999.000	1.010.000
Italie .....	170.000	330.000	370.000	437.000	446.000	467.000
Pays-Bas .....	280.000	345.000	284.000	370.000	422.000	429.000
Royaume-Uni ...	660.000	622.000	500.000	630.000	672.000	720.000
Suisse .....	475.000	390.000	350.000	427.000	418.000	425.000
Etats-Unis .....	280.000	565.000	535.000	679.000	793.000	760.000
Ensemble des pays .....	3.205.000	4.310.000	4.070.000	5.052.000	5.613.000	5.800.000

Du simple examen de ce tableau, il ressort, d'une part, que *la progression a été assez lente* (si on la compare — par exemple — à celle de l'Italie ou de l'Espagne) et, d'autre part, qu'*elle n'a pas été la même pour tous les pays étrangers* : très forte pour l'Allemagne (1) et les Etats-Unis, relativement forte pour l'Italie et les Pays-Bas, elle est presque nulle pour les Anglais (660.000 en 1951 et 720.000 dix ans après, avec une « chute » à 500.000 en 1958) et négative même pour les Suisses (475.000 en 1951 et 425.000 en 1961 !). A notre sens, cela prouve qu'en face d'un tourisme devenu de plus en plus « social », la France — et spécifiquement son hôtellerie et son Commissariat général au Tourisme — n'a pas encore su trouver des formules adaptées aux différentes mentalités. A l'heure actuelle, *le tourisme s'euro péanise* et si, dans une certaine optique, on ne peut que s'en réjouir, sur le plan strictement économique ce phénomène risque de léser gravement la balance en devises de notre tourisme ; il est d'ailleurs plus accentué chez les Américains — qui, en quinze jours, veulent « faire

(1) En 1961, la répartition — par pays — des Allemands en vacances en Europe s'établissait ainsi :

Autriche, 43 % ; Italie, 28 % ; Scandinavie, 9 % ; France, 8 % ; Bénélux, 8 % ; Suisse, 7 % ; Espagne, 6 % ; Divers, 4 % (le total est supérieur à 100 %, certains voyageurs visitant plusieurs pays).

l'Europe » — que chez nos voisins immédiats qui, grâce à leur proximité, ont de plus grandes possibilités de revenir pour découvrir, année après année, les beautés incomparables, et très diversifiées, de notre pays.

Pour 1962 — on peut dire que les régions françaises qui ont vu une affluence accrue ont été les Alpes, les Pyrénées, la Bourgogne, les plages de l'Atlantique et la région parisienne ; par contre (et nous en reparlerons) une régression a été constatée sur la Côte d'Azur, attribuable — pour une large part — aux événements d'Algérie. Enfin, la fréquentation des touristes *étrangers* a été stationnaire en Corse et en Normandie.

Afin de compléter ces considérations et de leur donner toute leur valeur faut-il encore, pour les mêmes nationalités, connaître le nombre de nuitées de ces touristes dans les hôtels homologués par le Commissariat général au Tourisme (car il dénote le coefficient d'utilisation — et donc de véritable activité — de ces mêmes hôtels) :

PAYS D'ORIGINE	1951	1957	1958	1959	1960	1961
Allemagne .....	504.000	3.511.000	2.193.000	2.928.000	3.484.000	3.980.000
Belgique .....	3.465.000	4.587.000	3.395.000	4.080.000	3.305.000	3.500.000
Italie .....	765.000	1.749.000	1.738.000	2.183.000	2.047.000	2.300.000
Pays-Bas .....	1.820.000	2.173.000	1.242.000	1.430.000	1.603.000	1.800.000
Royaume-Uni ..	7.150.000	5.463.000	6.111.000	886.000	4.170.000	5.100.000
Suisse .....	2.137.000	1.950.000	1.388.000	1.673.000	1.690.000	1.700.000
Etats-Unis .....	3.775.000	4.633.000	4.943.000	6.076.000	4.780.000	4.300.000
Ensemble .....	24.145.000	26.699.000	26.801.000	32.331.000	29.353.000	31.819.000

On peut constater que, si par le nombre de touristes, la Belgique se situe au premier rang (avec, derrière elle, les Etats-Unis, l'Allemagne et le Royaume-Uni), pour l'occupation hôtelière, ce sont les Anglais qui viennent en tête (bien qu'en diminution par rapport à 1951) suivis des Américains, des Allemands et des Belges.

Notons également au passage la légère diminution du nombre des nuitées en 1961 par rapport à 1959 (31.819.000 au lieu de 32.331.000).

\*

\* \*

2° Désireux d'apporter à votre Assemblée le plus de documentation possible sur la seconde « industrie » française, il nous a semblé intéressant — au moment même où le Gouvernement s'attache à promouvoir une politique sociale — de dresser une sorte de **bilan du tourisme social pour les années 1960 et 1961** (1), d'autant plus que ce genre de tourisme affecte généralement des régions moins connues des « touristes de passage » et qui n'en sont pas moins belles, offrant même l'avantage supplémentaire de posséder une hôtellerie et une restauration beaucoup plus à la portée des budgets moyens (2).

	NOMBRE d'installations.		NOMBRE de places ou de lits.		NUITEES	
	1960	1961	1960	1961	1960	1961
Terrains pour campeurs.	3.446	(1) 2.565	»	»	43.000.000	62.000.000
Camps de tourisme (agrés par le Com- missariat général au Tourisme) .....	24	38	»	(2) 25.000	750.000	1.200.000
Villages de vacances..	75	(3)	25.000	»	2.000.000	»
Auberges de jeunesse..	276	268	10.277	11.885	495.000	561.189
Maisons familiales de vacances .....	361	370	27.754	29.600	2.998.941	2.362.000
Gîtes ruraux de tou- risme .....	2.500	3.000	13.000	16.000	1.000.000	1.200.000
Auberges rurales.....	57	120	1.400	2.800	112.000	225.000
Refuges de montagne..	120	120	4.400	4.400	71.380	78.000

(1) Réduction due au reclassement selon la nouvelle réglementation.

(2) Estimation.

(3) En instance de recensement selon la nouvelle réglementation.

On voit qu'à l'exception des maisons familiales de vacances (et pour une raison qu'il ne nous a pas été possible de connaître) la progression est constante (surtout en matière de camping et d'auberges rurales) et laisse bien augurer de cette forme de tourisme.

(1) La *Documentation française* a publié, le 7 juillet 1962, une « Note et étude documentaire » sur « Le tourisme populaire en France des origines à 1961 ».

(2) Il faut signaler l'importance de plus en plus grande, sur le plan du tourisme intérieur français, prise par les « vacances de neige » ; en ce qui concerne « les classes de neige », en 1962-1963, 25.000 enfants des villes en auront profité pendant un mois.

D'ailleurs, en dehors même de l'effort d'équipement important réalisé dans des régions comme le Massif-Central (modernisation de la Bourboule, du Mont-Dore, de Royat ; mise en valeur de la station de Chaudes-Aigues) et les Alpes du Sud (création des stations de sports d'hiver de Pra-Loup en Ubaye, de la Foux d'Allos ; développement des stations de Sauze-Barcelonnette et de Vars), le Commissariat général au Tourisme et les syndicats d'initiative ont intensifié leur effort de publicité et de propagande en faveur de ces mêmes contrées.

En voici quelques preuves :

a) *Auvergne* : la réédition d'un dépliant « Auvergne » est à l'étude ; de plus, un dépliant régional consacrera bientôt une place très importante aux stations thermales d'Auvergne.

*Films* : un film intitulé *Les Volcans endormis* (35 mm), destiné au circuit commercial, est sur le point de sortir ; un autre film intitulé *Auvergne* (16 mm) paraîtra à l'intention des agences de voyages et de la télévision.

Un gros effort de publicité est également réalisé pour le Massif Central par voie d'affiches éditées sur : le Mont-Dore, le Cloître du Puy, la Fresque de Saint-Michel à Notre-Dame-du-Puy, Saint-Nectaire, Saint-Michel-d'Aiguilhe, le Château d'Anjouy, les Gorges du Tarn. Enfin, la publication d'un répertoire hôtelier intitulé « Auvergne » donne la liste des hôtels de toute la région.

b) *Alpes du Sud* : la réédition du dépliant régional « Provence » est prévue pour 1963. De plus, grâce à l'action du Comité régional du Tourisme du Dauphiné, une liste des stations de sports d'hiver du Dauphiné et des Alpes du Sud a été publiée : elle contient les tarifs appliqués dans chaque station.

Un répertoire hôtelier intitulé « Alpes du Sud » est également publié ; enfin, un certain nombre d'affiches sont prévues pour l'année 1963 : le barrage de Serre-Ponçon, le lac du Lauzon, la route de la lavande, le lac de Serre-Ponçon.

3° Comme les années précédentes, il est important de connaître, par comparaison avec 1960, **les recettes en devises** (officielles) provenant des principaux pays d'où nous parviennent les touristes étrangers. Citons-les par ordre d'importance :

	1960	1961
	Francs.	Francs.
Zone dollar.....	1.226.600.000	1.358.700.000
Zone livre sterling.....	335.100.000	401.300.000
Allemagne occidentale.....	176.900.000	212.600.000
Suisse .....	207.000.000	212.300.000
Espagne .....	121.700.000	171.400.000
Union européenne de libre échange.....	147.500.000	148.700.000
Italie .....	88.100.000	116.200.000

*Le solde de la balance touristique* est de 204,6 millions de dollars en 1961, alors qu'il était de 236,8 millions en 1960 et de 211 millions en 1959.

Nous avons pu avoir les chiffres comparés (en millions de francs) des trois premiers trimestres de 1961 et de 1962 :

	RECETTES	DEPENSES	SOLDE
Premier trimestre 1961.....	477,5	234,5	+ 243
Deuxième trimestre 1961.....	733,5	304	+ 429,5
Troisième trimestre 1961.....	865,5	570,8	+ 294,7
			+ 967,2
Premier trimestre 1962.....	498,8	199,8	+ 299
Deuxième trimestre 1962.....	755,7	378,2	+ 377,5
Troisième trimestre 1962.....	1.048,1	722,3	+ 325,8
			+ 1.002,3

Si ce solde n'est pas plus important, c'est que, depuis 1959, les dépenses des Français à l'étranger (1) se sont multipliées par 2,5 alors que celles des étrangers en France ne se multipliaient que par 1,75 (comme on peut d'ailleurs le supposer en consultant le tableau des « nuitées ») et que *la durée de séjour des étrangers dans notre pays* ne dépasse pas, en moyenne, *deux jours et demi* tandis qu'elle est de quatre jours en Italie. Encore une fois, il nous faut insister sur le fait que la France risque de ne plus être pour les touristes qu'un lieu de passage.

\*  
\* \*

4° Ayant pu obtenir cette année des renseignements précis sur **les perspectives de développement du tourisme pour la région Riviera-Côte d'Azur**, nous avons pensé qu'ils étaient susceptibles d'être, pour nos collègues, du plus haut intérêt, puisque cette région est, avec Paris, le pôle d'attraction de nos visiteurs étrangers.

Cela nous incitera, dans nos rapports ultérieurs, à consacrer des études particulières à d'autres régions touristiques françaises de façon à composer, peu à peu, le « visage » du tourisme français.

Par vocation naturelle, la Côte d'Azur (à l'intérieur de laquelle il faut distinguer la Provence-Côte d'Azur et la Riviera-Côte d'Azur) a toujours attiré en France les étrangers, même à l'époque où le tourisme n'était pas encore une « industrie ». Une statistique provisoire, portant sur le 3<sup>e</sup> trimestre de 1962, fait apparaître un nombre en légère diminution (— 5,6 %) par rapport à 1961, des étrangers ayant séjourné dans l'hôtellerie des principales stations :

Allemagne .....	15.957 (— 0,7 %).
Belgique .....	31.975 (— 5,3 %).
Royaume-Uni .....	32.235 (— 8,5 %).
Italie .....	20.994 (— 7,3 %).
Pays-Bas .....	10.629 (— 8,1 %).
U. S. A. ....	31.361 (+ 4 %).

---

(1) Par avis du Ministère des Finances publié au *Journal officiel* du 21 décembre 1962, le montant de l'allocation en devises pour les touristes français se rendant à l'étranger est fixé, par voyage, à 5.000 F ; quant à la tolérance des sorties par voyageur de billets de banque français, elle passe de 750 à 1.000 F.

Cette diminution est confirmée par le tableau suivant, donnant le nombre des touristes (français et étrangers) ayant séjourné dans les stations de la Riviera au cours de l'année 1962 :

STATIONS	1961	1962	DIFFERENCE
Nice .....	560.481	531.863	— 28.618
Cannes .....	195.550	195.637	+ 87
Menton .....	74.823	73.705	— 118
Antibes - Juan-les-Pins .....	106.818	102.426	— 4.392
Grasse .....	21.044	17.478	— 3.566
Cagnes-sur-Mer .....	19.032	21.689	+ 2.657
Vence .....	8.014	9.022	+ 1.008
Roquebrune-Cap-Martin .....	20.481	16.743	— 3.738
Beausoleil .....	3.284	3.067	— 217
Golfe-Juan - Vallauris .....	13.350	11.319	— 2.031
<b>Total .....</b>	<b>1.022.877</b>	<b>983.949</b>	<b>— 38.928</b>

Cette situation tient au fait qu'on n'a pas encore su adopter un programme dynamique d'équipement et de modernisation répondant aux besoins des nouvelles couches de clientèle. Certaines conceptions touristiques ont vieilli et les avantages du climat, la beauté des sites et l'ensoleillement exceptionnel ne sont plus, à notre époque, des facteurs suffisants de réussite. Les raisons de ce fléchissement peuvent être recherchées dans les difficultés d'exploitation des hôtels, concurrencés par une politique favorisant l'éclosion de « meublés » chez de nombreux particuliers ; dans leur insuffisance de modernisation également, tant dans le domaine de l'équipement hôtelier proprement dit (due à un régime de prix de chambres bloqués) que dans celui de l'équipement distractif et sportif ; enfin, à cause de l'insuffisance des informations relatives aux grandes manifestations, mais surtout à l'indigence des docu-

ments mis entre les mains des étrangers tant en ce qui concerne le montant exact des prix que la nature exacte des prestations servies. Ajoutez à cela, en ce qui concerne la Côte d'Azur, l'exploitation insuffisante des ressources offertes par les montagnes de l'arrière-pays, le manque d'aménagements portuaires (au moment même où la navigation de plaisance se développe chaque jour davantage), enfin l'étroitesse des crédits affectés à la propagande et la publicité.

Précisons par quelques chiffres *l'état du potentiel touristique sur la Côte d'Azur.*

*Capacité hôtelière du département des Alpes-Maritimes :*

	1960		1952	
	Nombre.	Chambres offertes.	Nombre.	Chambres offertes.
Hôtels de luxe.....	15	2.667	15	2.721
Hôtels 4 étoiles.....	41	2.777	48	2.943
Hôtels 3 étoiles.....	73	3.595	82	4.003
Hôtels 2 étoiles.....	350	8.649	360	10.246
Hôtels 1 étoile.....	499	7.802	561	8.910
	<b>978</b>	<b>25.490</b>	<b>1.066</b>	<b>28.720</b>

On voit donc que, sur deux années, l'effort est encore insuffisant et ne pourra être accentué qu'avec une libération des prix de nature à promouvoir une saine compétition favorable au tourisme.

A titre de comparaison, notons que, rien que pour Palma de Majorque, le nombre de visiteurs anglais qui était de 2.680 en 1950 est passé à 113.506 en 1961 et que le total des touristes étrangers aux îles Baléares a été, au cours de cette même année, de 516.700 avec une moyenne de séjour de 9 jours ! Ces résultats prodigieux sont dus à *une politique intelligente de construction d'hôtels*, puisque — pour la seule région de Torremolinos (sur la Costa Brava) — 150 hôtels ont été édifiés *en quatre ans...*

— *Camping et plein air* (deux tiers des campeurs de France viennent sur la Côte d'Azur) :

	NOMBRE de camps.	PLACES autorisées.	CATEGORIES	
			1 <sup>re</sup>	2 <sup>e</sup>
1950 .....	3	400		
1955 .....	80	10.800	15 %	85 %
1960 .....	152	16.500	20 %	80 %
1961 .....	169	17.950	23 %	77 %

*A priori*, on ne peut donc que se réjouir d'une augmentation du standing de ces camps, mais le problème n'est pas tellement la croissance de leur nombre que leur implantation géographique, faite *presque uniquement sur le littoral* (le bord de mer, de Théoule à Menton, supporte à lui seul 124 camps comprenant 15.255 places) avec les conséquences que cela implique : promiscuité, problèmes d'hygiène, de circulation, de police, sans oublier la nécessité de sauvegarder le caractère esthétique de cette contrée et son « standing » d'élégance qui justifiait autrefois ses prix. Il n'est certes pas question d'interdire le camping sur la Côte d'Azur mais de le réglementer intelligemment, d'appliquer les arrêtés déjà existants et d'empêcher une clientèle indésirable de s'infiltrer dans la foule anonyme des campeurs.

On pourrait multiplier à loisir les précisions chiffrées concernant la Côte d'Azur (il nous paraît bon, au passage, de souligner la déficience en matière de piscines : Nice, une piscine pour 250.000 habitants ; Cannes, deux pour 50.000 ; Menton, une pour 17.000, *et c'est tout !*), sans omettre le remarquable effort d'équipement qui a été réalisé, depuis peu, dans les stations de sports d'hiver (à Auron et Valberg), dans les établissements thermaux et les résultats positifs donnés par *une politique habile d'accueil des congrès*, grâce à la coordination des efforts réalisés en ce sens par nos responsables locaux du tourisme, les dirigeants des agences de voyages, les restaurateurs et les hôteliers. Tout cela montre bien qu'après Paris, la Côte d'Azur reste la région privilégiée du tourisme, non seulement européen mais français. Encore faut-il — et cette remarque pourrait s'appliquer à tout l'ensemble du tourisme de notre pays — qu'une publicité adroite soit faite auprès des nouvelles couches de popula-

tion auxquelles il convient de fournir des renseignements exacts en matière de prix et de prestations fournies, surtout si l'on songe à la concurrence acharnée à laquelle le public moderne n'est pas insensible, l'exemple de la Grèce, de l'Italie et de l'Espagne est là pour le prouver.

En souhaitant pour 1964 un accroissement notable des crédits budgétaires consacrés au tourisme [si l'on ne s'en tient qu'au *budget de fonctionnement*, il s'élève à 1.167.000 F de subventions au titre du chapitre 44-61, article 1<sup>er</sup>, et à 685.000 F de propagande, au titre du même chapitre, article 2. — auxquels il faut ajouter les crédits de matériel et de propagande inscrits au chapitre 34-61, soit 15.651.021 F — soit une augmentation de 3 % au lieu de 12 % en moyenne pour les dépenses civiles du budget de l'Etat (1)] ; en rappelant — comme nous le soulignons d'ailleurs dans notre rapport de l'an dernier — que l'activité touristique ne saurait être séparée de celles qui concernent l'amélioration du réseau routier, de l'aménagement portuaire, du transport aéronautique intérieur et de l'équipement culturel en général, nous sommes sûrs d'être les interprètes de tous ceux qui veulent faire connaître et aimer davantage notre pays.

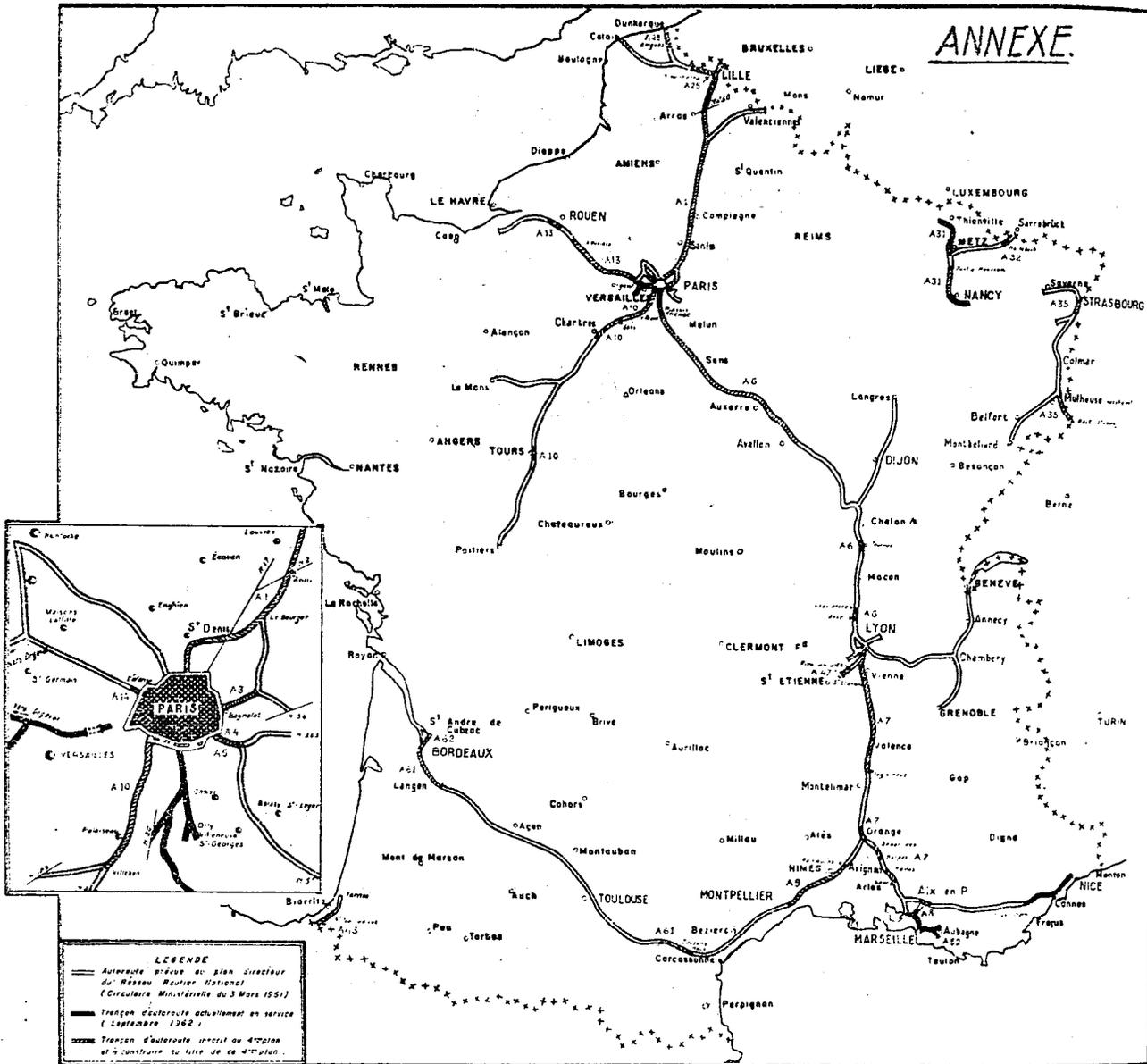
\*  
\* \*

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1963, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant les routes, les voies navigables et le tourisme.

---

(1) Le budget du Commissariat général au Tourisme comporte, en outre, un article 44-62 d'un montant de 25 millions de francs, représentant le remboursement de la détaxe consentie aux touristes étrangers pour l'achat de « bons d'essence ».

ANNEXE.



Le programme français d'autoroutes 1962-1965.

A la suite des décisions du Conseil interministériel du 9 août 1962, arrêtant un programme complémentaire d'autoroutes s'ajoutant à celui prévu au titre du III<sup>e</sup> programme quadriennal du FSIR (1), la liste des sections d'autoroutes dont la construction doit être poursuivie ou entreprise entre 1962 et 1965 s'établit comme suit :

A. 1 — Paris-Lille .....	179 km
A. 3 — Antenne de Bagnolet (partiel).....	6 —
A. 4 — A. 5 — Tronc commun (sortie de Paris porte de Bercy) .....	3 —
A. 6 — Corbeil-Avallon .....	175 —
Déviation du Tournus .....	13 —
Anse-Villefranche .....	13 —
A. 7 — Lyon—Logis-Neuf .....	133 —
Orange .....	11 —
Bédarrides-Bonpas .....	11 —
Senas-Salon (travaux liés à l'E. D. F.).....	P.M.
A. 8 — Déviation d'Aix .....	3 —
A. 9 — Remoulins-Montpellier .....	60 —

A. 10 — Paris-Villebon (partiel) .....	20 km
Abdis-Chartres .....	20 —
Déviation de Chartres .....	2 —
Déviation de Tours (première phase).....	60 —
A. 13 — Orgeval-Louviers (partiel).....	10 —
Sud de Rouen .....	1 —
A. 14 — Avenue de la Défense .....	17 —
A. 25 — Lille-Armeuilières .....	12 —
A. 31 — Nancy—Pont-à-Mousson (partiel).....	13 —
Metz-Thionville .....	2 —
A. 32 — P. N. de Merlebach .....	15 —
A. 35 — Sud de Strasbourg .....	19 —
Habsheim-Saint-Louis .....	8 —
A. 17 — Rive-de-Gier—Saint-Chamond .....	18 —
A. 32 — Est de Marseille .....	31 —
A. 61 — Bordeaux-Langon .....	3 —
Moux-Dozons .....	7 —
A. 62 — Nord de Bordeaux .....	4 —
A. 63 — Saint-Jean-de-Luz .....	4 —

L'ensemble totalise quelque 880 km et intéresse 40 départements français.

(1) Approuvé par décret du 12 mai 1962 (J. O. du 27 mai 1962).