

# SÉNAT

1<sup>re</sup> SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

---

Annexe au procès-verbal de la 1<sup>re</sup> séance du 14 novembre 1961.

## 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 1962, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

Par M. Marcel PELLENC

Sénateur,

*Rapporteur général.*

---

TOME III

**EXAMEN DES CREDITS  
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES**

---

ANNEXE N° 25

**TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS**

*Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI*

---

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1<sup>re</sup> législ.) : 1436 et annexes, 1445 (annexes 26, 27 et 28), 1459 (tomes I et II, annexes XV et XX) et in-8° 331.

Sénat : 52 (1961-1962).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	5
<b>PREMIÈRE PARTIE. — Les transports</b> .....	9
I. — Les services généraux du Ministère .....	9
II. — L'Institut géographique national .....	12
III. — Les voies navigables .....	15
IV. — Les ports maritimes de commerce et de pêche .....	21
V. — La signalisation maritime .....	26
VI. — La défense contre les eaux .....	27
VII. — Les routes .....	28
<b>DEUXIÈME PARTIE. — Le tourisme</b> .....	35
<b>Conclusion</b> .....	43
<b>Annexe. — Aperçu sur les travaux exécutés par l'Institut géographique national pendant l'année 1961</b> .....	47

---

Mesdames, Messieurs,

Les crédits figurant au projet de budget des Travaux publics, pour 1962, s'élèvent en ce qui concerne les dépenses ordinaires à 2.832.184.750 NF, en augmentation de 210.339.837 NF par rapport au budget voté de l'année précédente, soit + 8 %.

Pour les dépenses en capital, les autorisations de programme proposées par le Gouvernement se montent à 350.200.000 NF contre 377.741.000 NF en 1961, soit une diminution d'environ 27.500.000 NF. Signalons toutefois que les autorisations de programme figurant au budget de 1961 s'élevaient à 349.500.000 NF, c'est-à-dire à un niveau très voisin de celui prévu au présent projet de budget et qu'elles ont été majorées en cours d'année.

Quant aux crédits de paiement prévus pour 1962, ils se montent à 390.894.000 NF contre 390.241.000 NF en 1961, compte tenu des ouvertures de crédits intervenues en cours d'année (les crédits ouverts au budget de 1961 étaient seulement de 368 millions de nouveaux francs).

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

A. — Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1961.	CREDITS PREVUS POUR 1962			DIFFERENCES entre 1961 et 1962.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
		(En nouveaux francs.)			
<b>TITRE III</b>					
<i>Moyens des services.</i>					
1 <sup>re</sup> partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.	427.338.122	447.750.039	+ 3.611.403	451.361.442	+ 24.023.320
2 <sup>e</sup> partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations .....	1.052.302	926.500	»	926.500	— 125.802
3 <sup>e</sup> partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	81.737.647	88.696.299	+ 608.043	89.304.342	+ 7.566.695
4 <sup>e</sup> partie. — Matériel et fonc- tionnement des services..	53.937.411	55.324.191	+ 5.085.895	60.410.086	+ 6.472.675
5 <sup>e</sup> partie. — Travaux d'en- tretien .....	362.024.856	361.844.856	+ 30.181.167	392.026.023	+ 30.001.167
6 <sup>e</sup> partie. — Subventions de fonctionnement .....	8.486.297	8.611.040	+ 1.300.000	9.911.040	+ 1.424.743
7 <sup>e</sup> partie. — Dépenses di- verses .....	2.838.000	3.238.000	»	3.238.000	+ 400.000
<b>Totaux pour le titre III.</b>	<b>937.414.635</b>	<b>966.390.925</b>	<b>+ 40.786.508</b>	<b>1.007.177.433</b>	<b>+ 69.762.798</b>
<b>TITRE IV</b>					
<i>Interventions publiques.</i>					
1 <sup>re</sup> partie. — Interventions publiques et administra- tives .....	7.130.000	7.130.000	+ 1.788.179	8.918.179	+ 1.788.179
2 <sup>e</sup> partie. — Action interna- tionale .....	165.860	165.860	— 165.860	»	— 165.860
4 <sup>e</sup> partie. — Action écono- mique. — Encouragements et interventions.....	16.160.618	41.145.618	+ 1.325.320	42.470.938	+ 26.310.320
5 <sup>e</sup> partie. — Action écono- mique. — Subventions aux entreprises d'intérêt na- tional .....	1.434.123.800	1.503.883.800	+ 13.068.400	1.516.952.200	+ 82.828.400
6 <sup>e</sup> partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.	226.800.000	249.200.000	+ 7.400.000	256.600.000	+ 29.800.000
7 <sup>e</sup> partie. — Action sociale. — Prévoyance .....	50.000	66.000	»	66.000	+ 16.000
<b>Totaux pour le titre IV.</b>	<b>1.684.430.278</b>	<b>1.801.591.278</b>	<b>+ 23.416.039</b>	<b>1.825.007.317</b>	<b>+ 140.577.039</b>
<b>Totaux généraux...</b>	<b>2.621.844.913</b>	<b>2.767.982.203</b>	<b>+ 64.202.547</b>	<b>2.832.184.750</b>	<b>+ 210.339.837</b>

B. — Dépenses en capital.

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1961.	Prévues pour 1962.	Différence.	Votés pour 1961.	Prévus pour 1962.	Différence.
	(En milliers de nouveaux francs.)						
	TITRE V						
	<i>Investissements exécutés par l'Etat.</i>						
53-20	Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations.....	30.500	30.600	+ 100	53.425	35.075	— 18.350
53-30	Voies de navigation intérieure. — Equipement .....	130.000	141.000	+ 11.000	99.050	120.790	+ 21.740
53-32	Travaux de défense contre les eaux..	1.000	4.000	+ 3.000	1.500	2.300	+ 800
53-34	Ports de commerce. — Equipement.	119.940	123.000	+ 3.060	107.218	109.603	+ 2.385
53-36	Ports de pêche. — Equipement.....	14.360	4.000	— 10.360	4.130	7.422	+ 3.292
53-38	Etablissements de signalisation maritime .....	6.940	7.551	+ 611	7.524	7.738	+ 214
57-50	Institut géographique national. — Equipement .....	4.000	4.000	»	5.420	4.400	— 1.020
57-90	Services des travaux publics et des transports. — Acquisitions de terrains et constructions immobilières.	10.000	9.000	— 1.000	1.730	6.880	+ 5.150
58-30	Etablissements de signalisation maritime outre-mer .....	6.060	5.449	— 611	5.913	6.366	+ 453
	Totaux pour le titre V.....	322.800	328.600	+ 5.800	285.910	300.574	+ 14.664
	TITRE VI. — Subventions d'investissement accordées par l'Etat.						
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers.....	26.700	21.600	— 5.100	16.090	24.320	+ 8.230
	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.	»	»	»	66.000	66.000	»
	Totaux pour les travaux publics et transports.....	349.500	350.200	+ 700	368.000	390.894	+ 22.894

\*  
\* \*

Comme les années précédentes, notre collègue, M. Courrière, a été chargé 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. Pour plus de clarté, nous distinguerons, d'une part, ceux relatifs aux transports et d'autre part, ceux intéressant le tourisme.

## 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, services qui en constituent, en quelque sorte, le cerveau, 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 un objet déterminé : ports, voies navigables, routes, etc.

#### I. — Les services généraux du Ministère.

##### A. — LES CRÉDITS DE PERSONNEL

###### 1° *L'Administration centrale.*

*L'Administration centrale* du Ministère des Travaux publics a été, comme nous l'avons indiqué dans notre rapport sur le budget de 1961, réorganisée par un décret du 12 août 1960. La mise en œuvre de cette réorganisation est maintenant pratiquement achevée. Aussi, les mesures nouvelles qui sont demandées dans le présent budget sont-elles de faible importance. Il s'agit de quelques transformations d'emplois et de la création de 20 postes de contractuels dont 15 au titre du Commissariat général au Tourisme.

Les tableaux ci-après donnent le détail de ces opérations qui intéressent le personnel titulaire.

<i>Créations.</i>	<i>Suppressions.</i>
1 attaché d'administration de 2 <sup>e</sup> classe.	1 administrateur de 1 <sup>re</sup> classe.
1 attaché d'administration de 3 <sup>e</sup> classe.	1 administrateur de 2 <sup>e</sup> classe.
1 contremaître.	1 adjoint technique de classe exceptionnelle.
1 maître-ouvrier.	9 adjoints techniques.
2 assistants techniques et secrétaires techniques de classe exceptionnelle.	
8 assistants techniques et secrétaires techniques.	3 inspecteurs principaux des transports.

En outre est également prévu à l'Administration centrale des Travaux publics la création de 5 emplois d'agents contractuels de 1<sup>re</sup> catégorie, en vue d'augmenter les moyens du fonds spécial d'investissement routier. Il est à noter que l'année dernière, 32 emplois de contractuels avaient déjà été créés pour cet objet. Au total, 56 agents sont, à l'heure actuelle, affectés à ce service à l'Administration centrale des Travaux publics.

## 2° *Le contrôle des transports.*

Différentes mesures dans le présent projet de budget intéressent les services de l'Administration des Travaux publics chargés du contrôle des chemins de fer et des transports.

En premier lieu, un crédit nouveau de 2.974.300 NF est demandé en raison de la création d'un cadre de contrôle des transports routiers auprès des comités techniques départementaux, mesure qui a été décidée par la loi de finances rectificative du 29 juillet 1961.

Ces agents qui dépendront directement de la puissance publique sont destinés à se substituer aux actuels assistants techniques dont la plupart dépendent en fait des groupements professionnels ou des entreprises de transports, qui les recrutent et les rétribuent.

La mise en place du nouveau cadre est prévue avant la fin de l'année 1961.

Ces agents seront spécialement habilités, par le Ministre des Travaux publics et des Transports, à exercer le contrôle de l'application des dispositions réglementaires relatives à l'harmonisation et à la coordination des transports ferroviaires et routiers (voyageurs et marchandises).

Leur action s'exercera notamment dans les domaines suivants :

- surveillance de l'application de la tarification obligatoire des transports publics routiers de marchandises ;
- contrôle du fonctionnement des bureaux régionaux de fret ;
- surveillance de l'application des dispositions réglementaires relatives aux professions auxiliaires de transport ;
- contrôle du trafic routier international.

Il s'agit là d'une des mesures intervenues, au cours de l'année 1961, pour renforcer la coordination des transports.

Par ailleurs, le Comité restreint de répartition des tonnages supplémentaires dont l'activité était prévue primitivement jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1961 n'a pas terminé ses travaux et les poursuivra dans le courant de l'année 1962. Il est prévu, pour le service de ce

Comité, le maintien de 6 agents contractuels. En 1961, 12 agents avaient été employés par le Comité.

Enfin, signalons la suppression de deux emplois d'inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre en surnombre et la suppression de 3 emplois d'inspecteurs principaux des transports au titre de la réforme de l'Administration des Travaux publics.

### 3° *Le service des Ponts et Chaussées.*

Dans nos précédents rapports sur le budget des Travaux Publics, pour 1960 et 1961, nous avons eu l'occasion d'exposer dans ses grandes lignes la réforme d'ensemble du service des Ponts et Chaussées qui a été mise en œuvre au cours de ces dernières années.

Dans le présent projet de budget, se trouve traduite la troisième étape de cette réforme qui conduit aux transformations d'emplois suivantes :

<i>Créations.</i>	<i>Suppressions.</i>
72 ingénieurs T. P. E. divisionnaires.	18 ingénieurs des T. P. E. (classe exceptionnelle).
60 chefs de section principaux.	146 ingénieurs des T. P. E.
140 chefs de section.	116 adjoints techniques (classe exceptionnelle).
229 assistants techniques et secrétaires techniques de classe exceptionnelle.	1.030 adjoints techniques.
917 assistants techniques et secrétaires techniques.	120 commis des ponts et chaussées.
100 dessinateurs d'études.	
140 dessinateurs d'exécution.	
227 conducteurs principaux des travaux publics de l'Etat.	262 conducteurs des travaux publics de l'Etat.
114 conducteurs des travaux publics de l'Etat.	
1.300 agents de travaux brevetés.	2.212 agents de travaux.

L'incidence financière de ces mesures, qui aboutissent à un renforcement des cadres et à une réduction du personnel d'exécution, se traduit, en définitive, par une diminution de crédits de 742.995 NF.

Par ailleurs, sont prévues les créations de :

a) 12 emplois d'ingénieurs élèves pour les besoins de l'assistance technique.

Cette mesure est la conséquence du rattachement au Ministère des Travaux Publics et des Transports :

1° Des services de l'Inspection générale des Travaux Publics d'Outre-Mer ;

2° Des ingénieurs des Travaux Publics Outre-Mer, versés dans le corps latéral des ingénieurs des Travaux Publics du Corps autonome (corps d'extinction).

Le Ministère a donc eu à prendre en charge, dans ce domaine, l'assistance technique à l'égard des pays d'expression française et a dû faire appel à cet effet aux ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées, ce qui motive une augmentation du nombre des ingénieurs-élèves.

Il y a lieu, du reste, de noter qu'avant l'accession des Territoires d'Afrique à l'indépendance, les ingénieurs-élèves destinés à servir dans ces Territoires étaient pris en compte par ces derniers dès leur entrée à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

b) 7 emplois de contractuels pour le service social.

Comme nous l'avons mentionné dans notre précédent rapport, les moyens en assistantes sociales des services extérieurs du Ministère des Travaux Publics sont très insuffisants puisque jusqu'à l'année dernière leur nombre était de 10 pour l'ensemble des services.

Ce nombre était manifestement très inférieur aux besoins, aussi a-t-il été prévu de réorganiser le service social des Ponts et Chaussées sur une base régionale et de le doter, en principe, d'une assistante sociale pour deux départements. Cette réforme, qui a débuté l'année dernière, doit être étalée sur cinq ans.

Au précédent budget, avaient été créés sept postes d'assistantes sociales, sept nouveaux postes sont demandés cette année.

c) 21 emplois de contractuels pour les besoins du Fonds d'investissement routier. Cette demande est justifiée par le Ministère

des Travaux Publics par la nécessité de renforcer les services des Ponts et Chaussées chargés de la construction des autoroutes de première urgence. Ce programme d'autoroutes devrait, en effet, être exécuté, d'après les prévisions de IV<sup>e</sup> Plan de modernisation et d'équipement, au rythme annuel moyen de 135 kilomètres, ce qui représenterait, pour les services, une charge supplémentaire importante et conduit nécessairement au renforcement des effectifs par du personnel contractuel, compte tenu du fait, qu'outre l'exécution des programmes en cours, les services sont, dès à présent, obligés d'entreprendre des études poussées concernant les programmes futurs.

d) 1 emploi d'inspecteur général des transports et des travaux publics.

Il s'agit d'une mesure consécutive à la réorganisation de l'Administration centrale des Travaux publics. La mise en œuvre de cette réforme a conduit à la suppression du cadre des ingénieurs des transports et à la transformation de trois emplois d'inspecteur général des transports en emplois d'inspecteur général des travaux publics et des transports à vocation plus large. Cette transformation a été étalée sur trois ans. Un poste a été créé en 1961, un second emploi est prévu au budget de cette année.

#### B. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

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

Les autorisations de programme demandées, à ce titre, s'élèvent à 9 millions de nouveaux francs ; elles sont destinées à des acquisitions de terrains et des constructions immobilières en vue de l'exécution de regroupements techniques et territoriaux consécutifs à la mise en œuvre de la réforme des services des Ponts et chaussées.

Les crédits de paiement prévus sont de 6.880.000 NF.

## II. — L'Institut Géographique National.

### A. — LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les dépenses de fonctionnement de l'Institut Géographique National sont marquées par une modification de la pyramide des corps d'ingénieurs des travaux géographiques, d'artistes cartographes et d'adjoints techniques.

Cette réorganisation se traduit par les transformations d'emplois suivantes :

#### *Emplois créés :*

	Indices.
182 ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux géographiques .....	(300-560)
151 artistes cartographes principaux, ordinaires et stagiaires .....	(265-560)
74 adjoints techniques principaux de classe exceptionnelle .....	(455)
295 adjoints techniques principaux, adjoints techniques et adjoints techniques stagiaires.....	(210-430)

---

702

#### *Emplois supprimés :*

89 ingénieurs des travaux géographiques.....	(450-560)
93 ingénieurs adjoints des travaux géographiques..	(300-405)
77 artistes cartographes principaux.....	(455-560)
74 artistes cartographes ordinaires et stagiaires....	(265-390)
188 adjoints techniques principaux.....	(334-455)
181 adjoints techniques et stagiaires.....	(210-302)

---

702

Comme on peut le voir, cette mesure se traduit par la suppression de la hiérarchie de classe de ces différents corps en prévoyant (à l'exception des adjoints techniques principaux de classe exceptionnelle) un effectif unique pour chaque corps.

L'incidence financière nette de la réorganisation proposée se monte — compte tenu d'une réduction de l'insuffisance de la dotation calculée sur la base du traitement moyen — à 90.000 NF.

Les autres crédits de fonctionnement concernant l'I. G. N. n'appellent pas de remarques particulières.

On trouvera ci-après, en annexe au présent rapport, une note donnant un aperçu des travaux exécutés par l'Institut Géographique en 1961.

### B. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

Les autorisations de programme envisagées pour l'équipement de l'I. G. N. se montent à 4 millions de nouveaux francs (sans changement par rapport à l'année dernière). Elles sont destinées au financement des opérations suivantes :

- construction des bâtiments prévus à la 3<sup>e</sup> tranche des travaux pour le regroupement des services de l'Institut Géographique National à la Cité administrative de Saint-Mandé..... 2.000.000 NF
- achat de matériel technique de géodésie, de topographie, de photogrammétrie et d'imprimerie, etc..... 2.000.000 NF

Les crédits de paiement prévus sont de 4.400.000 NF, dont 2 millions de nouveaux francs pour la poursuite des opérations en cours.

### III. — Les voies navigables.

Au cours de l'année 1960 et durant les premiers mois de 1961, le trafic sur les voies navigables françaises a été en nette progression.

En 1960, ce trafic (tonnage chargé en France ou entré par les frontières) s'est élevé à 68.125.867 tonnes, soit 9 % de plus que pendant l'année 1959.

Le tonnage kilométrique, avec 10.706 millions de tonnes-kilomètres a, de son côté, accusé une progression de 14,5 %.

Ce trafic s'est décomposé de la manière suivante :

**Trafic en tonnes.**

	1959	1960	POURCENTAGE 1960-1959
Trafic intérieur.....	44.286.438	46.148.493	+ 4,2
Exportations .....	6.381.589	7.472.845	+ 17,1
Importations .....	6.461.129	6.982.263	+ 8,1
Transit .....	5.355.370	7.522.266	+ 40,5
<b>Ensemble .....</b>	<b>62.484.526</b>	<b>68.125.867</b>	<b>+ 9</b>

**Trafic en tonnes - kilomètres.**

	1959	1960	POURCENTAGE 1960-1959
Trafic intérieur.....	6.772.737.569	7.383.011.979	+ 9
Exportations .....	822.235.912	1.024.137.790	+ 24,5
Importations .....	794.170.727	938.500.645	+ 18,2
Transit .....	958.437.318	1.360.749.639	+ 42
<b>Ensemble .....</b>	<b>9.347.581.526</b>	<b>10.706.400.053</b>	<b>+ 14</b>

D'après les dernières statistiques connues, pour les sept premiers mois de 1961, le trafic sur les voies navigables françaises s'est élevé, en tonnage, à 41.626.928 tonnes, soit 7,33 % de plus que pendant la période correspondante de 1960. Quant au tonnage kilométrique, il accuse une progression de 5,91 % : 6.442 millions de tonnes-kilomètres contre 6.083 millions en 1960.

L'évolution des tonnages transportés est la suivante :

	7 premiers mois de 1960.	7 premiers mois de 1961.	POURCENTAGE 1961-1960
Trafic intérieur.....	26.032.213	27.894.765	+ 7,2
Exportations .....	4.360.069	4.739.398	+ 8,7
Importations .....	4.072.489	4.572.934	+ 12,3
Transit .....	4.319.296	4.419.831	+ 2,3
<b>Ensemble .....</b>	<b>38.784.067</b>	<b>41.626.928</b>	<b>+ 7,3</b>

Les perspectives pour les cinq derniers mois de l'année 1961 sont, dans l'ensemble, assez favorables.

La campagne betteravière s'annonce abondante bien que de moindre importance que la précédente. En ce qui concerne les transports de céréales, les offres de transport sont actuellement satisfaisantes et les tonnages confiés à la voie d'eau devraient, pour l'année 1961, être normalement supérieurs à ceux de 1960.

On peut donc escompter qu'en 1961 le trafic de la voie d'eau dépassera celui de l'année précédente, qui constituait cependant un record.

La situation peut donc être de ce point de vue considérée comme satisfaisante.

#### A. — LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

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

La dotation pour travaux d'entretien et réparations ordinaires des voies de navigation intérieure est en augmentation réelle de 5.300.000 NF (compte tenu de l'intégration des surveillants des Ponts et Chaussées dans le corps des conducteurs des travaux publics de l'Etat qui a pour incidence une diminution de charges de 445.560 NF pour le chapitre en cause). Cette augmentation de l'ordre de 9 % est sensiblement plus importante que celle prévue

dans les précédents budgets ; l'année dernière, les crédits n'étaient en augmentation que de 4 % par rapport à 1960. On peut donc espérer qu'un meilleur entretien des voies navigables pourra être réalisé l'année prochaine, ce qui, en raison de l'augmentation constante du trafic, est devenu une impérieuse nécessité.

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

Le crédit prévu au titre de l'exploitation réglementée des voies navigables s'élève à 10 millions de NF, soit la même dotation que celle votée, en 1961, mais qui avait été majorée de 3.750.000 NF pour tenir compte du retard apporté à la hausse des frets.

	CREDITS votés en 1961.	PROJET de loi de finances 1962.	MODIFICATION par rapport au chiffre voté.
(En nouveaux francs.)			
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée.....	5.700.000	6.000.000	
A déduire :			
— Produit des visas d'affrètement et des taxes d'exploitation..	3.080.000	3.180.000	
	2.620.000	2.820.000	+ 200.000
Exploitation de la traction sur diverses voies.....	2.900.000	2.900.000	»
Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946.....	1.230.000	1.230.000	»
Indemnités compensatrices sur les frets .....	750.000	750.000	»
Compensation temporaire pour diffi- cultés de navigation.....	2.500.000	2.300.000	— 200.000
Aide spéciale intérimaire du 1 <sup>er</sup> semestre 1961 (1) palliant le retard à l'intervention d'une hausse générale des frets.....	3.750.000	»	— 3.750.000
Totaux .....	13.750.000	10.000.000	— 3.750.000

(1) Au cours de l'année 1961, les frets de la batellerie ont augmenté d'environ 2,5 % le 6 juillet 1961 (l'augmentation précédente de 5,5 % était intervenue en décembre 1960). Ceci a permis de supprimer à partir de la même date l'aide intérimaire de 2,5 % accordée au cours du premier semestre 1961, qui se chiffre à 3.750.000 NF.

B. — LES DÉPENSES EN CAPITAL

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

Les autorisations de programme demandées, pour 1962, s'élèvent à 141 millions de nouveaux francs dont 100,8 millions de nouveaux francs au titre de l'application de la loi de programme du 31 juillet 1959 et 40,2 millions de nouveaux francs pour des opérations nouvelles hors loi de programme.

Les crédits de paiement s'élèvent à 120.790.000 NF dont 92.590.000 NF pour la poursuite des opérations en cours.

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

Opérations inscrites à la loi de programme :	En nouveaux francs.
1° Mise à 2,20 mètres de la liaison Dunkerque—Valenciennes. Travaux sur le canal de Bourbourg, le canal de la Haute-Colme et l'Escaut .....	5.000.000
2° Achèvement du canal du Nord (1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> section).....	23.000.000
3° Aménagement de la Basse-Seine (fusion des biefs de Méricourt—Meulan et la Garenne—Port-Villez).....	6.000.000
4° Aménagement de la Haute-Seine (mise au mouillage de 3,20 mètres entre la Cave et Melun et doublement de l'écluse de Vives-Eaux).	9.800.000
5° Mise à 2,20 mètres du canal de la Marne au Rhin et de ses antennes .....	9.100.000
6° Mise à 2,20 mètres du canal du Rhône au Rhin entre Strasbourg et Marckolsheim .....	1.100.000
7° Participation de l'Etat à la construction de l'écluse de Pierre-Bénite sur le Rhône.....	44.000.000
Total (loi de programme).....	98.000.000

Opérations nouvelles hors loi-programme :	En nouveaux francs.
<b>Voies du Nord et du Pas-de-Calais ; voies Dunkerque—Valenciennes :</b>	
— reconstruction de l'écluse de Goelzin.....	18.000.000
— raccordement au grand gabarit du canal de Bourbourg au port de Dunkerque (travaux préparatoires, acquisitions de terrains) .....	1.000.000
<b>Liaison Paris—Nord-Est :</b>	
— remplacement du pont de Sassegnies.....	600.000
— renforcement de digues et restauration de berges sur diverses voies .....	1.500.000
<b>Voies de l'Est :</b>	
— canal du Rhône au Rhin. Remise en état du barrage de Champagny .....	650.000
— canal de la Marne au Rhin. Restauration de berges, étanchements de digues.....	1.500.000
— canal de l'Est (branche Nord). Restauration de berges.....	600.000
— amélioration de la navigation par hautes eaux sur la Meuse (première tranche).....	600.000
— canal de l'Est (branche Sud). Restauration de berges.....	1.500.000
<b>Seine et voies adjacentes :</b>	
— restauration des têtes de l'écluse d'Armeau sur l'Yonne.....	500.000
— injection de consolidation du barrage de Joinville sur la Marne.	200.000
— canal de Tancarville. Réfection de berges.....	600.000
<b>Total (opérations nouvelles).....</b>	<b>27.250.000</b>
<b>Réévaluation des opérations en cours.....</b>	<b>7.800.000</b>
<b>Participation à la reconstruction de ponts.....</b>	<b>4.000.000</b>
<b>Travaux divers.....</b>	<b>3.950.000</b>
<b>Total général.....</b>	<b>141.000.000</b>

\*

\* \*

#### IV. — Les ports maritimes de commerce et de pêche.

Au cours de l'année 1960, les ports maritimes de commerce ont connu un accroissement de leur trafic marchandises. Celui-ci a augmenté par rapport à l'année précédente de 7,3 % et a atteint :

- aux entrées, 60.611.696 tonnes dont 37.441.897 tonnes d'hydrocarbures,
- aux sorties, 28.024.933 tonnes dont 9.101.619 tonnes d'hydrocarbures,
- soit au total, 88.636.629 tonnes dont 46.543.516 tonnes d'hydrocarbures.

L'évolution de ce trafic (si l'on excepte les hydrocarbures) se traduit par un accroissement nettement supérieur des sorties.

Le nombre des voyageurs s'est élevé à 9.409.521 en 1960, en très faible augmentation sur celui de l'année précédente : 9.254.095. Pour la grande navigation, on observe même une diminution de 8 % du nombre des passages.

Quant aux ports de pêche, leur trafic a été, dans l'ensemble, stable. Le poids global des produits de la pêche s'est élevé à 435.482 tonnes en 1960, marquant seulement une augmentation de 1,5 %.

Les perspectives de 1961 permettent d'espérer une augmentation générale importante du trafic des ports maritimes : le poids total des marchandises pourrait dépasser de 10 % environ celui des marchandises entrées et sorties en 1960.

Le nombre des voyageurs sera lui-même en nette progression ; en particulier, celui des passagers de grande navigation devrait recommencer à croître.

Quant au poids des produits de la pêche, il restera sans doute assez constant.

#### A. — LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

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

La dotation pour l'entretien des ports maritimes est, par rapport au budget de 1960, en augmentation réelle de 10 %, compte tenu d'une diminution des charges de ce chapitre de 287.758 nouveaux

francs résultant de l'intégration des surveillants des ponts et chaussées dans le corps des conducteurs des travaux publics de l'Etat.

En 1961, l'augmentation par rapport à l'année précédente n'avait été que de 3 % et ne correspondait même pas aux majorations des charges de main-d'œuvre et des prix des fournitures. Il y a, par conséquent, cette année un effort encore réduit, mais cependant réel en vue d'assurer un entretien plus correct des ouvrages de nos ports maritimes.

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

Il est prévu d'accroître le montant des subventions accordées aux ports autonomes du Havre et de Bordeaux de 580.000 nouveaux francs et de les porter ainsi à 6.362.618 nouveaux francs pour tenir compte des besoins des ports.

### B. — DÉPENSES EN CAPITAL

#### 1° *Les ports de commerce.*

#### Chapitre 53-34. — *Équipement des ports de commerce.*

Les autorisations de programme proposées, pour 1962, s'élèvent à 123 millions de nouveaux francs dont 64.915.000 NF au titre de l'exécution de la loi de programme du 31 juillet 1959 et 58 millions 85.000 NF au titre des opérations nouvelles hors loi de programme. Les crédits de paiement correspondants s'élèvent, au total, à 109.603.000 NF.

Comme on le voit, les inscriptions budgétaires pour 1961 correspondent aux prévisions de la loi programme. Mais si l'on se réfère, d'une part aux déclarations optimistes qui avaient été faites selon lesquelles les opérations inscrites dans cette loi ne constituaient qu'un *plancher* qui devrait être largement dépassé, et d'autre part aux propositions du IV<sup>e</sup> Plan qui prévoient pour les ports de commerce et de pêche un effort annuel de 214 millions de nouveaux francs, on ne peut que se montrer inquiet de l'écart — 40 % qui existe entre les programmes *retenus* et les dotations budgétaires accordées en 1962.

Le détail des opérations nouvelles est donné ci-après :

**Opérations inscrites à la loi de programme :**

	En nouveaux francs.
<b>Dunkerque :</b>	
— construction de la darse VI (2 <sup>e</sup> tranche).....	17.000.000
<b>Le Havre :</b>	
— reconstruction de la digue Sud.....	5.000.000
<b>Bordeaux :</b>	
— travaux de défense de la pointe de Grave (troisième tranche)....	2.900.000
— amélioration du chenal (deuxième tranche).....	3.000.000
<b>Sète :</b>	
— reconstruction du pont de la Victoire.....	3.500.000
<b>Marseille :</b>	
— reconstruction du bassin national.....	8.765.000
— reconstruction et rempiètement partiels du quai du Large au bas- sin de la Pinède et construction de quais et terre-pleins pour la réparation navale au bassin Mirabeau.....	6.750.000
— construction de postes pétroliers.....	6.000.000
— rectification du chemin du Littoral.....	4.000.000
— reconstruction de la passe de Jonquières.....	8.000.000
	<hr/>
Total .....	64.915.000
	<hr/> <hr/>
<b>Réévaluation des travaux en cours.....</b>	<b>7.000.000</b>
	<hr/> <hr/>

**En nouveaux  
francs.**

**Opérations nouvelles hors loi de programme :**

**Dunkerque :**

— chaussée des darses.....	400.000
— passage à niveau n° 3 sur le C. D. I.....	500.000
— enlèvement de l'épave de l'Ely.....	3.000.000

**Calais :**

— reconstruction du quai Sud du bassin Ouest.....	4.000.000
---	-----------

**Saint-Valery :**

— réfection du perré du bassin à flot.....	140.000
--	---------

**Le Havre :**

— reconstruction du quai de Pondichéry.....	13.200.000
---	------------

**Rouen :**

— rétablissement des profondeurs entre Rouen et la Bouille.....	1.500.000
— restauration de quais vétustes (deuxième tranche).....	1.350.000

**Saint-Malo :**

— réfection de quais vétustes.....	200.000
------------------------------------	---------

**Brest :**

— terre-plein pour dépôts pétroliers.....	300.000
---	---------

**Nantes :**

— amélioration du chenal de Donges.....	450.000
---	---------

**Bordeaux :**

— rempiètement d'un quai à Bassens amont.....	1.300.000
— restauration de la drague Pierre-le-Fort.....	2.000.000

**Bayonne :**

— construction de la nouvelle jetée Nord.....	10.000.000
---	------------

**Marseille :**

— réfections diverses de terre-pleins et ouvrages.....	2.100.000
--	-----------

**Bastia :**

— restauration de jetées et quais.....	4.000.000
--	-----------

Travaux divers.....	6.645.000
---------------------	-----------

Total .....	<u>51.085.000</u>
-------------	-------------------

Total général.....	<u><u>123.000.000</u></u>
--------------------	---------------------------

## 2° *Les ports de pêche.*

### Chapitre 53-36. — *Equipement des ports de pêche.*

Les autorisations de programme demandées, pour 1962, s'élèvent à 4 millions de nouveaux francs.

Quant aux crédits de paiement, ils se montent à 7.422.000 NF dont 6.622.000 NF pour la poursuite des opérations en cours et le surplus (800.000 NF) au titre des mesures nouvelles.,

La principale opération prévue à ce chapitre est l'extension du port de Concarneau. L'accroissement du trafic de ce port et la vitalité de sa flotte de pêche justifient pleinement cette extension. Le montant de l'opération est de 8.310.000 NF dont 2.770.000 NF à la charge de l'Etat et 5.540.000 NF à la charge de la Chambre de commerce (compte des péages sur la valeur du poisson débarqué).

Seront, en outre, engagés des travaux d'équipement dans divers ports pour un montant de 3.690.000 NF dont 1.230.000 NF à la charge de l'Etat et 2.460.000 NF à la charge des collectivités locales (Chambre de commerce, départements ou communes). La liste de ces travaux sera arrêtée au début de 1962. On peut toutefois signaler parmi les ports qui paraissent devoir faire l'objet d'un examen particulier : Boulogne-sur-Mer, Cancale, Etel et divers ports bretons.

## 3° *Les ports de plaisance.*

Dans notre précédent rapport nous avons signalé l'ouverture, au budget des Travaux publics (chapitre 63-90) d'une autorisation de programme de 1.200.000 NF destinée à subventionner les travaux d'équipement des ports de plaisance.

Cette autorisation de programme a permis de lancer un premier programme d'aménagements ou d'améliorations destinés à l'usage de la navigation de plaisance et réalisés par des collectivités locales avec le concours financier de l'Etat.

Ont été notamment entrepris :

- l'aménagement des ports de plaisance de Ouistreham, de la Trinité-sur-Mer et de Théoule (Alpes-Maritimes) ;
- des travaux d'amélioration à la Rochelle.

Il est proposé, pour 1962, d'ouvrir, à ce titre, une nouvelle autorisation de programme d'égal montant pour poursuivre les travaux d'équipement de différents ports de plaisance en Méditerranée ou en Bretagne.

## V. — La signalisation maritime:

### A. — Métropole.

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien des établissements maritimes de la Métropole — et qui figurent au chapitre 35-33 du présent projet — s'élèvent à 12.510.720 NF en augmentation de 710.000 NF, soit 6 % sur le budget voté de 1961. Cet ajustement est motivé par l'augmentation des dépenses d'entretien.

Pour les dépenses d'investissements, les autorisations de programme demandées, pour 1962, s'élèvent à 7.551.000 NF se décomposant comme suit :

— opérations annuelles de réparations des destructions causées par la mer en Métropole.....	5.712.000 NF.
— adaptation de la signalisation (15 feux) nécessitée par les modifications dans le trafic .....	1.640.000 —
— améliorations concernant 3 logements de gardien .....	135.000 —
— études d'un détecteur de brume.....	64.000 —

Les crédits de paiement prévus sont de 7.738.000 NF dont 5.850.000 NF pour la poursuite des opérations en cours.

### B. — Outre-Mer.

Le montant du crédit prévu 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 4.422.000 NF en augmentation de 2,5 % sur les subventions votées l'année dernière.

Pour les dépenses d'équipement, les autorisations de programme demandées, pour 1962, s'élèvent à 5.449.000 NF se décomposant comme suit :

- loi de programme pour les départements d'outre-mer (loi du 30 juillet 1960)..... 1.679.000 NF.
- mesures nouvelles hors loi de programme.. 3.770.000 —

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..... 1.229.000 NF.
  - rénovation d'un feu..... 50.000 —
  - améliorations (8 logements de gardiens)..... 400.000 —
- Algérie, Territoires d'outre-mer, Etats africains d'expression française :
  - opération annuelle de réparation des destructions causées par la mer..... 3.770.000 —

Les crédits de paiement prévus sont de 6.366.000 NF.

## VI. — La défense contre les eaux.

Deux chapitres du budget des Travaux publics sont intéressés par les travaux de défense contre les eaux.

### Chapitre 53-32. — *Travaux de défense contre les eaux.*

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 4 millions de nouveaux 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, d'autre part des travaux d'aménagement dans diverses autres régions.

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

Figurent à ce chapitre, une autorisation de programme de 17.900.000 NF et un crédit de paiement de 3.580.000 NF au titre des 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.

## VII. — Les routes.

La circulation automobile ne cesse de s'accroître en France et, malheureusement aussi, le nombre des accidents comme en témoigne le tableau ci-après :

	NOMBRE d'accidents.	NOMBRE de tués.	NOMBRE de blessés.	TOTAL victimes.
1958 .....	134.713	8.126	176.030	184.156
1959 .....	137.273	8.409	178.793	187.202
1960 .....	141.309	8.295	185.031	193.326

Pour 1961, il faut s'attendre à une nouvelle augmentation du nombre des victimes. En effet, pendant le premier semestre 1961, le nombre des accidents en zone rurale a augmenté comme la circulation, laquelle a été sensiblement plus importante que l'année précédente. L'augmentation est encore plus forte dans les villes.

Cette tendance à l'augmentation plus rapide du nombre des accidents urbains se retrouve depuis 1955. Elle est probablement due aux phénomènes de quasi-saturation de la circulation dans la plupart des villes.

Ces chiffres, dans leur sécheresse, suffisent à prouver la gravité du problème que pose, sur le plan humain, le développement intense dans notre pays de la circulation automobile, développement qui ira visiblement en s'accélégrant encore dans les années à venir.

Or, si beaucoup d'accidents sont dus à l'imprudence des usagers de la route aussi bien conducteurs de véhicules que piétons, bon nombre d'entre eux ne se seraient pas produits si notre réseau routier, et tout spécialement *notre réseau routier national*, était mieux adapté au trafic intense auquel il doit faire face, en particulier pendant les fins de semaine et les périodes de vacances.

Des travaux considérables devraient donc être entrepris pour remédier aux insuffisances actuelles de nos routes, mais ceux-ci nécessiteraient la mise en œuvre de moyens financiers beaucoup

plus importants que ceux dont dispose à l'heure actuelle le Ministère des Travaux Publics, comme le montre l'examen des crédits prévus à ce titre dans le présent budget.

En ce qui concerne celui-ci, les crédits consacrés aux routes peuvent être divisés en six 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 ;
- le Fonds routier.

### 1° *Les crédits d'entretien.*

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 277.816.695 nouveaux francs, en augmentation de 21.204.485 nouveaux francs, soit 8 % par rapport aux crédits votés en 1961. On constate ainsi que le Gouvernement tient sa promesse d'augmenter ces crédits de 20 millions par an pour atteindre en 1963 l'objectif de 300 millions de nouveaux francs.

### 2° *Le secours routier et la prévention routière.*

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

— *chapitre 36-21* — article 2 — qui concerne le renforcement des postes de secours sur route pour lesquels une dotation majorée de 25 % (10.000 nouveaux francs) est prévue.

— *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* (O. N. S. E. R.) qui a été créé le 3 février 1961 sous forme d'une association par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901. Cet organisme fonctionne à l'aide d'une subvention de l'Etat qui, pour 1961, a été de 1 million de nouveaux francs. Les différents membres de l'association versent une cotisation de 5.000 nouveaux francs.

L'O. N. S. E. R. est dirigé par un Conseil d'Administration. Présidé par un Conseiller d'Etat, le Conseil comprend des représentants de cinq Administrations : Travaux Publics et Transports, Intérieur, Armées (Gendarmerie), Santé Publique, Travail et des représentants de différents organismes intéressés : Fédération des Assurances, Caisse Nationale de Sécurité Sociale, Institut National de Sécurité, Prévention Routière, Secours Routier, etc.

L'action de l'O. N. S. E. R. est orientée vers tous les aspects de la sécurité routière et son but est d'étudier rationnellement les causes multiples des accidents et de rechercher les solutions possibles.

Dès sa création, l'O. N. S. E. R. a établi un programme d'action qui se présente sous une double forme :

— d'une part, une aide matérielle à certains organismes, dont il stimulera ainsi les activités les plus intéressantes. A ce titre, l'O. N. S. E. R. a procédé à l'achat d'ambulances. A l'occasion de leur mise en service, seront étudiés les conditions de relevage des blessés et les soins qui leur sont donnés en cours de transport ;

— d'autre part, la réalisation d'un certain nombre d'études à longue échéance sur les problèmes connexes aux accidents (visibilité, fatigue du conducteur, comportement des piétons, etc.).

Enfin, l'O. N. S. E. R. a décidé d'organiser une série de courtes émissions de Télévision et de radio destinées à appeler l'attention des usagers sur certaines prescriptions particulièrement importantes du Code de la Route et sur les règles élémentaires de la conduite.

### 3° *Le service des permis de conduire* (chapitre 36-21, article 1°)

Les remboursements à l'Union Nationale des associations de tourisme qui est chargée du service des examens du permis de conduire, sont majorés de 1.290.000 nouveaux francs — passant ainsi à 6.805.500 nouveaux francs — pour tenir compte de l'augmentation de la durée des examens.

### 4° *Subventions à la ville de Paris et au département de la Seine.*

Deux subventions sont prévues :

— la participation forfaitaire de l'Etat aux dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine : 2.055.540 nouveaux francs ;

— une subvention au titre de la participation de l'Etat à l'entretien des chaussées de Paris classées dans la voirie nationale. Ce chapitre est doté de 4.629.000 NF.

5° *Les dépenses en capital.*

Pour le chapitre 53-20 « Reconstruction et grosses réparations des routes et ponts », il est prévu pour les autorisations de programme 30.600.000 NF et pour les crédits de paiement 35.075.000 NF.

Les opérations prévues concernent exclusivement les reconstructions et réparations consécutives soit à des faits de guerre, soit à des inondations.

Les autorisations de programme demandées se décomposent comme suit :

— opérations annuelles.....	12.500.000
— opérations nouvelles :	
— reconstruction des ouvrages d'art.....	»
— réparation des dégâts dans les Pyrénées-Orientales .....	»
— réparation des dégâts dans les départements alpins .....	11.525.000
— réparation des dégâts dans les Cévennes...	»
— réparation des dégâts causés par la rupture du barrage de Malpasset.....	»
— réparation des dégâts causés par les inondations du Sud-Est et du Sud-Ouest.....	3.429.000
— réparation des dégâts causés par les inondations du Centre.....	3.146.000
	<hr/>
	30.600.000
	<hr/> <hr/>

### 6° Le Fonds routier.

Les dotations du Fonds spécial d'investissement routier prévues pour 1962 sont, comparées à celles de l'exercice précédent, les suivantes :

TRANCHES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
	1961	1962	Différence.	1961	1962	Différence.
	(En millions de nouveaux francs.)					
Nationale .....	(1) 816	(2) 698	— 118	(3) 328,4	(4) 440,4	+ 112
Départementale .....	37,5	44,5	+ 7	29	45,1	+ 16,1
Urbaine .....	65	68	+ 3	44,6	35,1	— 9,5
Communale .....	57,5	47,5	— 10	55	49,4	— 5,6
Totaux .....	976	858	— 118	(a) 457	(a) 570	+ 113

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

(1) Compte tenu de 66 millions de nouveaux francs inscrits dans la loi de finances rectificative, et y compris 25 millions de nouveaux francs pour la reconstruction des ponts détruits.

(2) Dont 30 millions de nouveaux francs pour la reconstruction des ponts détruits.

(3) Compte tenu de 10 millions de nouveaux francs ouverts par la loi de finances rectificative, et y compris 25 millions de nouveaux francs pour la reconstruction des ponts détruits.

(4) Dont 30 millions de nouveaux francs pour la reconstruction des ponts détruits.

#### A. — LA TRANCHE NATIONALE

En ce qui concerne la tranche nationale, les autorisations de programme s'élèvent à 698 millions de nouveaux francs, contre 816 en 1961, compte tenu des autorisations supplémentaires ouvertes en cours d'année 1961, pour un montant de 66 millions de nouveaux francs. En revanche, les crédits de paiement sont en forte augmentation puisqu'ils passent de 328,4 à 440,4 millions de nouveaux francs, soit une majoration de 34 %.

Pour 1962, les principales opérations financées par le Fonds routier qu'il est envisagé d'engager sont les suivantes :

**a) Programme des autoroutes.**

*Autoroutes proprement dites :*

- autoroute du Nord de la France : section Paris—Senlis ;
- autoroute de Normandie : section Orgeval—Chaufour ;
- autoroute Paris—Lyon : section Corbeil—Nemours ;
- autoroute Paris—Lyon : section Auxerre—Avallon ;
- autoroute Lyon—Marseille : section Lyon—Valence ;
- autoroute Ouest de Lille ;
- autoroute Metz—Thionville ;
- autoroute Est de Marseille ;
- autoroute Strasbourg—Bâle : pénétrant Sud de Strasbourg, Mulhouse (Habsheim), Saint-Louis-la-Chaussée.

*Déviations intégrables à des autoroutes :*

- R. N. 6 : déviation d'Anse—Villefranche (Rhône) ;
- R. N. 7 : déviation d'Orange ;  
déviation de Bédarrides (Vaucluse) ;
- route expresse Dunkerque—Bergues ;

**b) Autres opérations.**

- R. N. 20 : déviation d'Etampes ;
- R. N. 20 : déviation d'Olivet (Loiret) ;
- R. N. 14 : déviation de Sannois ;
- R. N. 88 : déviation de Rive-de-Gier ;
- R. N. 7 : déviation de Montargis ;
- R. N. 97 : sortie Est de Toulon ;
- rocade de Rennes ;
- pont de Bordeaux ;
- pont de Nartrou (Charente-Maritime) ;
- pont de Nantes ;
- galerie de la Marionnaise pour le déneigement de la route du Lautaret.

**B. — LA TRANCHE COMMUNALE**

La tranche communale est en diminution tant en autorisations de programme, qui passent de 57,5 millions en 1961 à 47,5 millions en 1962, qu'en crédits de paiement qui passent de 55 millions en 1961 à 49,4 millions en 1962, tandis que les tranches départementale et urbaine sont en légère progression, sans pour autant permettre une aide suffisante aux collectivités locales (départements et communes) qui se trouvent devant la nécessité

impérative d'engager des programmes extrêmement lourds et qui excèdent nettement leurs possibilités financières, pour essayer de lutter contre la paralysie de leurs principales agglomérations urbaines ou de leurs centres industriels.

C'est donc à juste titre que le relèvement des dotations de la tranche communale, ainsi que celles des tranches départementale et urbaine, est unanimement demandé. Comme il est tout aussi unanimement reconnu que les dotations de la tranche nationale sont insuffisantes pour permettre la réalisation « du programme de quinze ans », il apparaît que le remède aux insuffisances constatées ne peut être trouvé que dans l'augmentation des ressources globales du Fonds Spécial d'Investissements Routiers, qui ne l'oublions pas, ne représentent que 7,58 % du montant des recettes prévues au titre des taxes intérieures sur les produits pétroliers (6.800 millions de nouveaux francs).

## DEUXIEME PARTIE

### LE TOURISME

On ne peut valablement traiter du rôle du tourisme dans notre économie sans évoquer, en même temps que ses contingences financières, ses aspects et ses répercussions dans le domaine sociologique et même social.

*Le tourisme, grand fournisseur de devises.*

Nul ne conteste plus que le tourisme rivalise avec nos meilleures industries exportatrices pour assurer la balance des comptes du pays grâce aux devises — dont une grande partie en monnaie forte — qu'il fait rentrer.

C'est ainsi qu'en 1960, le solde du Compte « Devises » pour la rubrique « Voyages et Tourisme » s'est révélé créditeur de 236,8 millions de dollars, soit près de 1.200 millions de nouveaux francs contre 187,3 en 1959, en augmentation d'un peu plus de 12 % sur 1959.

Les résultats de 1961 ne sont évidemment pas connus dans leur totalité, mais il est à craindre que ce taux d'expansion n'ait pu être maintenu, alors que dans le même temps nos voisins méditerranéens, l'Italie (448 millions de dollars en 1959) et l'Espagne (146 millions de dollars en 1959), accentuaient leur progression.

Ce rôle de pourvoyeur de devises est, en tout cas, un argument qui devrait inciter les responsables de nos Finances à se montrer plus généreux dans l'octroi des crédits accordés pour le fonctionnement et le développement du tourisme en France.

Car les ressources et les atouts de notre pays dans ce domaine sont si nombreux et variés que beaucoup demeurent encore inexploités, alors même que leur mise en valeur pourrait dans bien des cas apporter un soulagement important à l'économie déclinante de plusieurs de nos régions sous-développées.

*Aspect sociologique et social du Tourisme.*

En quelques années le vent du progrès et de l'évolution de la vie en société a balayé l'ancienne conception du tourisme, moyen de distractions et d'agrément à la portée seulement de gens disposant de grands loisirs et d'une bourse bien garnie : celle de l'époque où les grandes stations étaient lancées par les ducs et pairs ou par des souverains de la finance, sinon par d'authentiques têtes couronnées.

De nos jours dans tous les pays industrialisés du monde, le droit aux vacances est reconnu, tandis que s'est accru un pouvoir d'achat permettant de longs déplacements, en chemin de fer ou autocar, ou par leurs propres moyens, à des voyageurs sur deux ou quatre roues, à un nombre croissant de familles. Le goût et le besoin des voyages et de l'évasion vers d'autres cieux se sont développés à une allure accélérée.

A tel point que cette fringale de déplacement s'exerce maintenant à l'occasion de chaque congé de fin de semaine, et qu'on voit ainsi se créer un véritable tourisme « extra-citadin » et « d'évasion des villes », où à vrai dire l'existence devient de plus en plus trépidante et exténuante.

Combien se trouve justifiée la priorité réclamée, et du reste accordée par le Ministère pour les autoroutes de dégagement des grands centres.

Parallèlement à ce tourisme de voyages hebdomadaires et de pique-nique se développent à un rythme aussi rapide des formes plus spécialisées, telles que le tourisme sportif, le tourisme scolaire ou le tourisme sanitaire.

Les champs de neige et les plans d'eau en sont le théâtre idéal, mais la bonne moitié du territoire national peut trouver vocation pour une ou plusieurs d'entre elles.

La découvrir et permettre ensuite son exploitation peut contribuer à amener nos compatriotes, dont plus de 4 millions sont allés passer leurs vacances à l'étranger, à user d'avantage des inépuisables ressources de nos sites et de notre ciel, que plus de 5 millions d'étrangers sont venus dans le même temps goûter, bien qu'en y séjournant souvent trop brièvement.

### *L'infrastructure du Tourisme.*

C'est poser ainsi le problème des équipements nécessaires à l'épanouissement touristique d'une ville, d'une région ou du pays.

L'hôtellerie française s'est bien relevée des destructions et du retard d'entretien provoqués par cinq ans de guerre. Elle offre une gamme étendue de possibilités de logement et de pension. Elle a accompli un sérieux effort de modernisation, que doivent encore favoriser les mesures récemment adoptées pour assouplir et élargir l'action du Crédit hôtelier. Diverses mesures fiscales de détaxation devraient inciter enfin la corporation à moderniser certaines de ses conceptions d'accueil et de calcul de prix, tandis qu'elles permettraient aux capitaux de s'investir en plus grande abondance dans cette branche.

Mais aux travailleurs de conditions modestes et aux jeunes, qui constituent désormais le gros du bataillon des voyageurs et que leurs disponibilités réduites contraignent bien souvent à préférer la tente et la salle commune à la confortable chambre d'hôtel, il faut offrir les équipements collectifs qui les intéressent : terrains de camping, auberges de jeunesse, gîtes d'accueil, piscines, terrains de sport, ports et plages, etc., et qui puissent les retenir.

Or le coût de la plupart de ces installations est hors de portée des moyens financiers de la grosse majorité de nos collectivités locales, à moins d'accepter d'obérer pour des années leur budget de lourds centimes additionnels.

C'est pourquoi il apparaît évidemment souhaitable de voir l'Etat se pencher sur ces problèmes de financement, en apportant d'un côté une quote-part correspondante aux avantages financiers que la Nation en retire et de l'autre une coordination des initiatives et des efforts à l'échelon national.

Nous sommes ainsi d'accord avec le rapporteur pour avis de la commission de la production de l'Assemblée Nationale pour proclamer la nécessité d'un Plan d'équipement touristique national qui ne saurait être valablement élaboré qu'avec la participation active entre les collectivités intéressées, dont les plus zélées pourraient voir leurs efforts récompensés, par l'octroi en priorité de subventions et de dégrèvements.

Ce pourrait être là, un moyen à coup sûr efficace pour seconder l'effort fait dans certaines régions de France pour rendre vie et prospérité à des sites pittoresques ou riches d'histoire et de souvenirs, mais en voie de complet dépeuplement.

Pourquoi ne pas dire aussi notre souci de voir notre réseau routier continuer à mériter sa réputation de meilleur du monde, en même temps que notre crainte d'assister bientôt à certains graves détournements de trafic au détriment de notre pays, quand seront achevés de grands ouvrages internationaux, tel le tunnel sous le Mont-Blanc, que ne viendront pas compenser sur notre territoire des moyens de liaison aussi modernes et rapides tels en l'occurrence que la communication par autoroute de Dunkerque à la Méditerranée ?

#### *Souhaitables améliorations.*

Nous avons évoqué plus haut des mesures de détaxation en faveur de l'hôtellerie. Nous y joignons, comme actions efficaces d'aide au tourisme, les mesures de détaxation de l'essence, non seulement pour les touristes étrangers circulant en France (25 millions de nouveaux francs sont prévus à cet effet au présent budget) mais encore pour les bateaux de plaisance et de sport nautique qui sont la joie et l'ornement de nos milliers de petits ports.

Une autre mesure, unanimement souhaitée dans les milieux touchant au tourisme, est le rétablissement de la date de rentrée des classes au 1<sup>er</sup> octobre, pour éviter la clôture prématurée de la saison entre le 10 et le 15 septembre.

De même est considéré comme très favorable l'étalement des départs en congés des grandes entreprises industrielles et les possibilités d'octroi de congés en dehors de la période estivale. En corrélation avec ces perspectives pourraient sans doute être étudiées alors des dispositions susceptibles de faire sortir de leur sommeil de six mois d'hiver les énormes disponibilités touristiques et hôtelières de nos stations thermales, ce qui n'est pas toutefois un problème facile.

*Propagande et publicité.*

Enfin, il nous apparaît indispensable, face à l'effort intensif de propagande fait à l'étranger par les autres grandes nations touristiques, telles que l'Italie, l'Autriche, la Suisse et maintenant l'Espagne, en passe de devenir le premier pays touristique d'Europe, de s'inspirer de leurs méthodes, et d'autres basées sur les techniques de publicité les plus modernes, pour faire connaître et valoir nos richesses touristiques, aux possibilités si variées.

Dans ce domaine si important à l'ère moderne, il semble bien que nous ayons pris un sérieux retard ; je n'en veux pour preuve que cette triomphale annonce de l'ouverture à New-York au mois de janvier prochain, d'un bureau commun du tourisme français où seront représentés, à la fois, le Haut-Commissariat au tourisme, Air France, la S. N. C. F. et la Compagnie générale transatlantique. Car c'est depuis des années qu'une pareille réalisation aurait dû voir le jour dans toutes les grandes métropoles étrangères.

\*

\* \*

En ce qui concerne l'aspect plus techniquement financier du budget qui nous est proposé — et réserves faites sur l'insuffisance de ses moyens démontrée par les considérations qui précèdent — il n'appelle guère, de notre part, que les quelques explications suivantes.

**Analyse des crédits.**

D'après les propositions gouvernementales, les crédits prévus pour 1962 en ce qui concerne les services du Tourisme s'élèvent

au total à 19 millions de nouveaux francs, soit une augmentation de plus de 2 millions de nouveaux francs sur 1961.

	<u>1961</u>	<u>1962</u>
— personnel .....	1.335.000	1.550.000
— matériel et remboursement de frais .....	13.968.997	15.551.021
— parc automobile (achat et en- tretien) .....	6.390	6.390
— loyer .....	65.835	97.900
— missions à l'étranger.....	38.813	58.813
— subventions et matériel de pro- pagande réglé par subven- tions .....	1.386.000	1.752.000
	<hr/>	<hr/>
Total .....	16.801.035	19.016.124
	<hr/> <hr/>	

auxquels il convient d'ajouter pour 1962 le crédit prévu pour la détaxe sur les carburants au chapitre 44-62 (nouveau)..... 25.000.000

Ces chiffres appellent les commentaires suivants :

1° *Personnel.*

L'augmentation constatée au titre du personnel traduit :

a) Les augmentations intervenues au cours de l'année, en ce qui concerne les rémunérations de la fonction publique, certaines prestations sociales et le salaire plafond servant au calcul des cotisations de la Sécurité Sociale ;

b) Les créations d'emplois ci-après :

- 2 emplois d'agent contractuel ;
- 2 emplois de délégué régional au tourisme qui doivent être affectés au nord et au centre de la France ;
- 2 emplois de secrétaire sténodactylographe ;
- 6 emplois d'inspecteur de l'hôtellerie et 3 emplois de secrétaire sténodactylographe.

La refonte envisagée des normes de classement des hôtels de tourisme amène à prévoir le contrôle sur place de leur application. La création d'un corps d'inspecteurs d'hôtellerie répond à ce souci. Affectés à Paris au service central, ces agents seront en mission pendant trois semaines par mois. La spécialisation et l'expérience de ces agents leur permettront, en outre, d'assurer un rôle de conseiller technique auprès des hôteliers en vue de l'équipement et de la modernisation de leurs établissements.

## 2° Matériel et remboursement de frais.

Les crédits demandés, en ce qui concerne le matériel et les remboursements de frais du Commissariat général au Tourisme s'élèvent à 15.551.021 NF, en augmentation de 1.582.024 NF, soit 10 %, sur les crédits votés de 1961.

En premier lieu, une augmentation de 134.000 NF est demandée au titre des frais de déplacements du Commissariat général au Tourisme. Cette augmentation est importante puisque, pour 1961, les crédits ouverts avaient été seulement de 95.089 NF. Elle se décompose comme suit :

— ajustement aux besoins réels.....	50.000 NF.
— augmentation corrélative à la création de 2 emplois de délégués régionaux.....	18.000 —
— augmentation corrélative à la création de 6 inspecteurs de l'hôtellerie.....	66.000 —
	<hr/>
	134.000 NF.

D'autre part, il est proposé une réduction de 150.000 NF au titre du « matériel ordinaire » des services. En fait, cette réduction s'analyse comme suit :

— d'une part, la non-reconduction d'un crédit de 390.000 NF qui avait été inscrit en 1961 pour couvrir une opération exceptionnelle de travaux de réfection ;

— d'autre part, une augmentation de 240.000 NF, soit :

- 120.000 NF pour les frais de fonctionnement des services centraux du Commissariat général au Tourisme ;
- 120.000 NF pour les frais de fonctionnement des délégations régionales.

Par ailleurs, les dépenses de propagande effectuées en France sont en augmentation de 1.192.935 NF.

Enfin, il est proposé de majorer de 400.000 NF (soit un peu moins de 5 %) les frais généraux des bureaux à l'étranger.

### 3° Subventions.

Le crédit demandé au titre des subventions aux organismes de tourisme s'élève à 1.752.000 NF, en augmentation de 366.000 NF sur les crédits votés de 1961.

L'affectation prévue des crédits 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.....	346.000 NF.
— aide à l'équipement du Tourisme culturel et social .....	150.000
— dépenses du Bureau national de Renseignements de Tourisme.....	65.000
— subventions aux comités régionaux de tourisme .....	205.980
— services d'accueil .....	300.000

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

— production et achat de films.....	315.020 NF.
— participation à des expositions.....	90.000
— voyages de propagande.....	280.000

#### c) Détaxe sur les carburants en faveur des touristes étrangers :

Il s'agit d'une mesure nouvelle pour laquelle est prévu un crédit de 25 millions de nouveaux francs. La détaxation partielle de l'essence utilisée par les touristes étrangers est déjà pratiquée dans certains pays étrangers, en Italie notamment. La création en France d'une mesure analogue est particulièrement opportune ; le prix de l'essence en France, étant à un niveau particulièrement élevé, constitue certainement un élément de nature à détourner le tourisme étranger de notre pays.

## CONCLUSION.

Ainsi donc, l'examen objectif des dispositions arrêtées par le Gouvernement en ce qui concerne le budget des Travaux Publics aboutit à la constatation que les dotations pour 1962 :

— tiennent un compte raisonnable des augmentations du coût des rémunérations et des fournitures ;

— permettent dans l'ensemble l'exécution des engagements inscrits dans la loi-programme du 31 juillet 1959.

Vu sous cet angle, restreint, et sous réserve de certaines observations ou critiques de détail, le budget des Travaux Publics a recueilli l'approbation de votre Commission des Finances.

Nanti de cet instrument financier, le Ministre des Travaux Publics pourra donc exécuter à peu près convenablement les affaires courantes de cet important ministère.

Cependant, votre Commission — a peu près unanime — a estimé que, au seuil de 1962, le Ministre des Travaux publics ne pouvait, sans compromettre gravement les intérêts dont il a la charge, borner son ambition à un objectif aussi étroitement limité.

Dans cette optique, votre commission souhaiterait, qu'au terme de la discussion de ce budget, le Sénat tout entier recommande et obtienne du Gouvernement l'assurance que les mesures appropriées seront prises :

1° Pour la mise en œuvre des moyens techniques et financiers propres à rattraper les retards constatés :

— dans la mise en état de notre réseau routier national ;

— dans l'aménagement et la mise au gabarit européen de notre réseau de voies navigables ;

— dans l'équipement de nos ports de commerce ;

— dans notre politique touristique.

2° Pour permettre à l'Agriculture, à l'Industrie et au Commerce français d'affronter à égalités de charges et de moyens la concurrence qu'ils ont à subir chez nos partenaires du Marché commun ou des pays tiers, dans le cadre de la politique d'intégration des économies européennes.

On ne saurait se dissimuler que les difficultés à surmonter sont considérables :

1° En ce qui concerne notre *réseau de routes nationales* existant, les crédits annuels permettent de faire face approximativement au quart des besoins constatés. On ne doit donc point s'étonner si, compte tenu des exigences du trafic actuel, 50 % de nos routes nationales ont des caractéristiques insuffisantes !

Pour faire face à l'accroissement continu du trafic routier un important programme de construction de 1.835 kilomètres d'auto-route, dit de première urgence, a été décidé, et entrepris en 1955.

En fait, ce programme dont l'exécution doit s'étaler jusqu'en 1975, n'a démarré et ne s'exécute qu'avec des retards inquiétants : nous n'avons, en effet, actuellement que 240 kilomètres d'autoroutes ouverts à la circulation et les cadences d'exécution ne dépassent point 100 kilomètres par an !

Dans le même temps, l'Allemagne de l'Ouest dispose de plus de 3.000 kilomètres d'autoroutes, l'Italie de 1.100 kilomètres, la Grande-Bretagne de 500 kilomètres, la petite Belgique de 465 kilomètres. Et tandis que seuls, quelques tronçons de l'autoroute Dunkerque-Paris-Lyon-Marseille-Nice sont ouverts à la circulation, l'autoroute du soleil Milan-Florence-Naples est réalisée sur 535 kilomètres et sera complètement achevée (736 kilomètres) à la fin de 1963 !

2° *Notre situation au titre des voies navigables* est tout aussi défavorable, puisque 79 % de nos canaux ne sont pas accessibles aux bateaux de 300 tonneaux et plus, que 17 % sont ouverts aux bateaux de plus de 650 tonneaux et seulement 7,8 % ouverts aux bateaux de plus de 1.000 tonneaux.

Il en va tout autrement dans la plupart des autres pays du Marché commun, parce qu'ils n'hésitent pas à consacrer à l'aménagement de leurs voies navigables une part beaucoup plus importante de leurs investissements.

La même comparaison, à notre désavantage, peut être faite en ce qui concerne l'équipement de nos ports de commerce. Sans doute les destructions de la guerre ont été réparées, des travaux de modernisation et d'extension ont été réalisés ou sont en cours, mais malheureusement, à une échelle insuffisante.

Dans le même temps, les Pays-Bas ont su mobiliser les capitaux qui ont fait de Rotterdam le premier port d'Europe, capable de

drainer la plus grande partie du trafic maritime de l'Europe du Marché commun !

Il ne servirait à rien de souligner les insuffisances de nos infrastructures terrestres, fluviales ou portuaires si la preuve était faite que nous sommes incapables de faire un effort de modernisation comparable à celui déjà accompli par nos voisins et partenaires européens.

Nous voudrions recevoir l'assurance que le IV<sup>e</sup> Plan de modernisation et d'équipement verra la prise en considération, puis l'exécution des grands projets capables de répondre aux exigences technologiques, économiques et sociales qui garantiront à la France son rang de grande nation moderne.

\*

\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, votre Commission des Finances vous propose d'adopter les crédits du budget des Travaux Publics qui ont fait l'objet du présent rapport.

## ANNEXE

### Aperçu sur les travaux exécutés par l'Institut géographique national pendant l'année 1961.

I. — Les programmes de travaux fixés pour la France métropolitaine par le Comité central des travaux géographiques en janvier 1961 ont été entièrement exécutés, soit :

*Géodésie* : triangulation jusqu'au 4<sup>e</sup> ordre inclus de 15.000 kilomètres carrés ; en surface un peu plus de 26 feuilles de la nouvelle carte à 1/50.000.

*Nivellement de précision* dans l'ensemble des 26 feuilles ci-dessus : 6.000 kilomètres de nivellement.

*Préparation photogrammétrique*, en vue du levé de la carte à 1/20.000. — 25 feuilles à 1/50.000 : 14.000 kilomètres carrés.

*Restitution* à 1/20.000 : 14.000 kilomètres carrés.

*Complètement* : 22 feuilles. — 12.000 kilomètres carrés.

*Couverture photographique* à l'échelle de 1/25.000 de 110 feuilles de la carte à 1/50.000 (60.000 kilomètres carrés).

II. — *Revision* de 72 double coupures à 1/20.000 (10.000 kilomètres carrés) de la carte de France à la demande de la Direction de l'aménagement de la région parisienne et avec sa contribution financière.

III. — Impression de 7.500.000 cartes et tirage par les laboratoires de la Photothèque nationale de :

490.000 épreuves photographiques ;

40.000 agrandissements ;

et réalisation de photoplans et mosaïques diverses couvrant ensemble plus de 110.000 kilomètres carrés de territoire.

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

IV. — A ces productions il faut ajouter diverses 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 par l'ampleur des surfaces traitées ou par leur caractère scientifique il y a lieu de citer :

— la triangulation portant sur 60 points dans le Val de Cère en vue de l'implantation de conduites forcées (E. D. F.) ;

— 1.100 km de nivellement de précision (E. D. F., S. N. C. F., Service de la navigation, etc.) ;

— 2.400 kilomètres carrés de levés à 1/20.000 dans le Massif Central, les Pyrénées, les Landes (E. D. F., Ministère de la construction ; Société d'aménagement des coteaux de Gascogne...) ;

— 20.000 hectares de levés spéciaux à grande échelle du 1/1.000 au 1/5.000 (Aménagement de la Durance, Commissariat à l'Energie atomique, Travaux publics, 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. En outre la photographie de 47.000 kilomètres carrés de terrain à l'échelle de 1/25.000 sur émulsion infra-rouge pour le recensement du patrimoine forestier de la France.

V. — A la demande de l'U. N. E. S. C. O. et dans le cadre de la sauvegarde des temples de Nubie, l'exécution d'une quatrième mission de photographie terrestre en vue de la restitution précise des temples qui seront inondés après la construction du barrage d'Assouan. Commencement des travaux de restitution.

— l'étude et la mise en place du radiotélescope de Nançay,

— l'auscultation de 6 barrages de l'E. D. F.,

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

— l'étude de la stabilité d'ouvrage d'arts (à la demande des Ponts et Chaussées, du Gaz de France),

— la 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, etc.

VI. — Par ailleurs l'I. G. N. a effectué les travaux suivants :

*En Algérie :*

— d'une part, levé au 1/50.000 de 7 feuilles (4.500 kilomètres carrés) ;

— d'autre part, dans le cadre du plan de Constantine :

1° Etablissement de la couverture photographique à 1/25.000 du Nord de l'Algérie. Les travaux ont porté sur 80 feuilles de la carte (50.000 kilomètres carrés),

2° Levé de la nouvelle carte à 1/20.000 ; pour l'année 1961 les travaux se sont étendus à 42 coupures (régions d'Alger, d'Oran, de Constantine).

*Au Sahara :*

Etablissement d'une carte régulière à 1/20.000 des régions sahariennes décidée en mars 1959 avec l'aide financière de l'O. C. R. S. se poursuit régulièrement.

*Dans les pays d'Outre-Mer :*

Des travaux cartographiques réclamés par les Etats africains et malgache.

Enfin dans le domaine de l'assistance technique, l'I. G. N. a effectué un effort important. En 1961, l'Ecole nationale des Sciences géographiques et les Services de l'I. G. N. en particulier ont reçu plus de 100 élèves et stagiaires étrangers appartenant à 23 pays différents, et 18 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.