

# 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.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1962, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

### TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et Transports.

2. — 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, Amar Beloucif, Jean Bène, Auguste-François Billiemaz, Georges Bonnet, Albert Boucher, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Gabriel Burgat, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Etienne Dailly, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Emile Durieux, René Enjalbert, Jean Errecart, Jacques Gadoin, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Mohamed Gueroui, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Jean Lacaze, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouvery, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Robert Liot, Henri Longchambon, Jacques Murette, Pierre-René Mathey, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôte, Pierre Patria, Gilbert Paulian, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Eugène Romaine, Laurent Schiaffino, Abel Sempé, Edouard Soldani, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

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

Sénat : 52 et 53 (tome III, annexes 25 et 26) (1961-1962).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
1° Les problèmes de personnel.....	6
2° La coordination des transports.....	7
3° Les routes :	
1. — Entretien .....	8
2. — Modernisation : le Fonds routier.....	9
4° Les voies navigables :	
1. — Principaux travaux entrepris.....	12
2. — La batellerie.....	14
5° Le tourisme :	
1. — La saison touristique en 1961.....	15
2. — Le bilan et le budget du tourisme français.....	17
3. — La situation de l'hôtellerie française.....	21
Annexe : Fonds routier 1961-1962.....	26

---

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission tient, tout d'abord, à indiquer que le Gouvernement lui est apparu parfaitement conscient de la nécessaire adaptation de nos moyens de communication aux nécessités économiques actuelles. Il est à peine nécessaire d'ajouter que nos fonctionnaires et nos techniciens de travaux publics seraient parfaitement en mesure de réaliser les aménagements indispensables s'ils pouvaient disposer des moyens qui s'imposent. Cela revient à dire que *l'aspect technique de la question est dominé par son aspect purment financier*. En effet, l'actuelle poussée démographique, la revision urgente de nos structures agricoles et les problèmes énergétiques, pour ne citer que quelques-uns de nos impératifs immédiats, entraîneraient dans tous les secteurs des dépenses qui excèderaient largement les possibilités de notre pays si un ordre strict de priorité n'était pas établi.

Dans le domaine que nous examinons aujourd'hui, nous devons donc admettre que certaines options soient faites et certains choix arrêtés. Notre rôle est surtout d'apprécier ces options et ces choix au triple point de vue de l'administration, de l'entretien et du fonctionnement, enfin, des investissements.

Nous examinerons donc, successivement, les problèmes de personnel, la coordination, les routes, les voies navigables et le tourisme. Dans ces différents domaines, disons tout d'abord que les crédits correspondants n'ont cessé d'augmenter depuis 1958, comme le fait ressortir le tableau ci-après :

	1958	1959	1960	1961	1962
	(En milliards d'anciens francs.)				
<b>Routes :</b>					
Modernisation .....	25,4	28,4	22	32,8	44
Entretien .....	18,5	20,8	23,6	25,7	27,8
<b>Voies navigables :</b>					
Modernisation .....	6,4	5,2	8,4	9,9	12,1
Entretien .....	4,5	5,4	5,7	5,9	6,3
<b>Tourisme :</b>					
Équipement .....	2	2,8	3,9	5	7
Fonctionnement .....	1,2	1,3	1,5	1,7	1,9

## 1° Les problèmes de personnel.

Nous ne reviendrons pas sur la question de la réforme du personnel des Ponts et Chaussées que nous avons largement traitée l'an dernier ; nous dirons seulement quelques mots des rémunérations des ingénieurs et du service des autoroutes.

### *Rémunération des ingénieurs.*

La plupart de nos collègues savent, en leur qualité de représentants des collectivités locales, le rôle important que jouent, dans les départements, les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Travaux Publics, notamment comme conseillers des maires et des Conseils généraux pour tous les problèmes de voirie. Or, nous devons reconnaître que *les salaires de début* de ces fonctionnaires sont notoirement insuffisants. La plus grave conséquence de cette situation est d'amener nos jeunes ingénieurs à quitter le service de l'Etat pour se diriger vers des entreprises privées dans lesquelles leur rémunération est souvent de 50 % supérieure. Nous espérons que le Gouvernement pourra porter rapidement remède à une telle situation au moment où, en raison du lancement d'importants travaux de modernisation des anciennes artères et de création de voies nouvelles, un effort particulièrement important va être demandé à tous nos techniciens.

### *Service des autoroutes.*

La mise en œuvre du plan de quinze ans d'équipement de notre réseau routier et, en particulier, la construction de 1.500 kilomètres d'autoroutes, a nécessité la création d'un service nouveau dit « des autoroutes ».

La Direction des routes a pris toutes dispositions pour que le lancement de ce plan puisse s'effectuer dans de bonnes conditions, réserve étant faite du problème particulier des acquisitions de terrains.

Ces moyens sont de diverses natures et portent essentiellement :

1° Sur la constitution et la mise en place de subdivisions spéciales d'études et travaux, dotées d'un équipement moderne ;

2° Compte tenu du caractère répétitif de très nombreux projets intervenant dans les autoroutes, le service spécial poursuit la mise en place de projets et de marchés-types qui doivent faciliter la tâche des services réalisateurs.

Précisons qu'il existe déjà des projets-types de passages supérieurs en béton armé ou en béton précontraint et de passages inférieurs de type courant.

En outre, sont actuellement à l'étude et sur le point d'être diffusés dans les services, des marchés-types de terrassement et d'ouvrages d'art ainsi que des projets-types de drainage ;

3° Enfin, pour accélérer les procédures d'études, il est fait appel aux procédés de calcul les plus modernes.

Afin de coordonner l'effort des différents travaux d'études, un Ingénieur de la Direction des routes a été spécialement chargé d'assurer la mise en place des moyens nécessaires au programme d'autoroutes en cours de lancement.

On est donc assuré que tout sera fait pour que les Services des Ponts et Chaussées soient en mesure de remplir dans les meilleures conditions la grande tâche qui se présente à eux.

Ces mesures sont à l'origine des demandes de crédits supplémentaires figurant au budget de 1962 au titre des chapitres 31-01 (art. 7) et 31-11 (art. 4).

Par cet exemple nous avons tenu à montrer l'influence déterminante de l'évolution de la technique sur l'organisation administrative.

## 2° La coordination des transports.

Poursuivant l'œuvre amorcée en 1956, le Gouvernement a pris, dans ce domaine, un certain nombre de décrets et d'arrêtés visant, en particulier, les conditions d'inscription des transporteurs publics routiers en zone longue et en zone courte, les tarifs de transport par route et la réglementation de l'affrètement (1).

Le Ministre des Travaux Publics a, d'autre part, nettement marqué son intention de coordonner les moyens de transport par la fixation de tarifs se rapprochant au maximum du prix de revient.

---

(1) Votre Commission a insisté auprès du Ministre pour qu'il accepte de reviser sa position en ce qui concerne le « livret de route », document qui paraît mal adapté, notamment aux transports de camionnage et aux livraisons dans les centres urbains. Il importe d'apporter dans l'immédiat certains assouplissements aux mesures de contrôle prescrites par les arrêtés du 1<sup>er</sup> juillet 1961.

Votre Commission ne conteste pas la valeur d'un tel procédé, mais elle insiste une fois de plus sur la priorité qu'il convient de donner au problème des investissements, les dépenses d'infrastructure et de matériel conditionnant précisément, certes, à terme mais avec certitude, les prix de revient réels.

Or, nous constatons une fois de plus, malgré un certain redressement de la situation, que la route et surtout la voie d'eau, continuent à être nettement défavorisées par rapport au rail dont les dépenses d'investissement représentent, à elles seules, 60 % du total.

Votre Commission insiste donc très vivement pour que les investissements de chaque mode de transport soient calculés strictement en fonction des services rendus, ce qui suppose, d'une part, une révision de la répartition des crédits et, d'autre part, une uniformisation des moyens de financement.

### 3° Les routes.

#### 1. — *Entretien.*

Si votre Commission se félicite de l'augmentation des crédits d'entretien qui passent de 256.612.000 nouveaux francs, en 1961, à 277.817.000 nouveaux francs, pour 1962, elle regrette cependant que le chiffre de 300 millions de nouveaux francs, considéré comme un minimum, ne soit pas encore atteint. En effet, l'insuffisance des dotations accordées, dans ce domaine, depuis plus de quinze ans, a entraîné une détérioration sensible, non seulement des revêtements, mais encore des chaussées elles-mêmes d'un certain nombre de routes.

D'autre part, votre Commission rappelle, comme elle l'a fait précédemment, qu'une partie des crédits figurant au chapitre « entretien » trouverait une meilleure place sous d'autres rubriques, les dépenses annexes contribuant à gonfler artificiellement la dotation relative à l'entretien proprement dit qui est, rappelons-le, de 222.249.000 nouveaux francs.

Enfin, votre Commission se doit d'insister sur le fait que le mauvais état des chaussées joue, en ce qui concerne *les accidents*, dans une proportion qui n'est pas aussi importante qu'on le dit trop fréquemment, mais qui est cependant loin d'être négligeable.

En effet, le nombre des accidents corporels de la circulation routière est passé de 124.970 en 1954 à 141.309 en 1960, soit

une augmentation de 13 %. Mais, dans le même temps, la circulation a augmenté d'environ 50 % : c'est dire que le taux d'accidents a diminué régulièrement, passant de 238 accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus par les véhicules en 1954, à 172 accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus en 1960. Le taux de mortalité a diminué plus fortement : il est passé de 14,4 vies pour 100 millions de véhicules/kilomètres en 1954 à 10,1 en 1960.

Les statistiques de 1961 ne sont pas encore entièrement connues. Pour les deux premiers trimestres le nombre d'accidents a augmenté de 20 %, et pour troisième de 13 %, alors que la circulation a augmenté seulement de 12 %. Si cette situation s'est prolongée au cours des mois suivants, il faut donc attendre une brusque augmentation ou, au mieux, une stabilisation des taux d'accidents et de mortalité. La poursuite en 1961 des tendances à la diminution semble exclue.

Il importe donc d'intensifier toutes les mesures susceptibles de renverser la tendance (aménagement d'infrastructure, notamment).

## 2. — *Modernisation : le Fonds Routier.*

L'augmentation de la dotation du Fonds Routier est, cette année, particulièrement importante en ce qui concerne *les dépenses*.

Compte tenu des crédits accordés par la loi de finances rectificative, la différence en plus est de 113 millions de nouveaux francs, soit un relèvement de plus de 20 %. Cette augmentation est due, pour une part, à l'accroissement de la consommation de carburant et, à concurrence de 92 millions de nouveaux francs, à un prélèvement sur les excédents antérieurs.

Cette situation favorable de notre Fonds, pour 1962, risque donc d'être passagère si un moyen de financement complémentaire n'est pas trouvé pour les exercices ultérieurs.

Ajoutons que notre position diffère sensiblement selon qu'il s'agit de la tranche nationale et des tranches locales :

### a) *Réseau national.*

Les crédits de paiement consacrés à notre réseau national ont bénéficié de l'essentiel de l'augmentation indiquée plus haut : 440.400.000 nouveaux francs, en 1962, contre 328.400.000 nouveaux

francs, en 1961. La dotation actuelle sera répartie de la manière suivante :

Autoroutes .....	170 millions NF.
Réseau national.....	240 —
Reconstruction des ponts.....	30 —

Elle permettra la construction, d'ici la fin 1962, d'environ 50 kilomètres d'autoroutes (autoroute Est de Marseille et doublement de Rosny—Mantes) ; le reste sera consacré à la suppression des « points noirs » et à l'aménagement des grandes liaisons. Un crédit de 60 millions de nouveaux francs est consacré à des aménagements sur place par élargissement, reprofilage, etc., ce qui permettra de moderniser 400 kilomètres environ de routes nationales contre 240 kilomètres seulement en 1961.

Ces réalisations, pour satisfaisantes qu'elles soient, ne doivent pas nous faire oublier que le plan de quinze ans, en cours de réalisation, prévoit la construction de 100 kilomètres d'autoroutes par an. Nous sommes donc, d'ores et déjà, en retard sur nos objectifs. Est-il nécessaire de rappeler qu'au rythme actuel, notre pays aura en 1970, 860 kilomètres d'autoroutes, contre 5.057 en Allemagne, 5.000 en Italie, 1.200 en Grande-Bretagne et 1.000 en Belgique ? Il apparaît ainsi nécessaire de faire appel à des sources nouvelles de financement. *L'emprunt* doit dès aujourd'hui être envisagé comme devant être une des toutes premières à utiliser.

En ce qui concerne les crédits de programme, nous ne partageons pas l'émotion marquée par votre Commission des Finances devant la diminution des dotations de 1961 à 1962. Il est, en effet, normal que le montant des autorisations de programme se rapproche progressivement du volume de croisière des crédits de paiement, lequel doit atteindre vers 1965, 60 milliards d'anciens francs (30 pour les autoroutes, plus 30 pour le reste du réseau).

#### b) Réseau local.

Votre Commission déplore très vivement la régression des crédits accordés à la voirie communale (1) : 55 millions de nouveaux francs en 1961, 49.370.000 en 1962. Elle rappelle que le Gouvernement avait reconnu, au cours de la précédente discussion budgétaire, l'insuffisance de l'aide ainsi accordée à nos communes

---

(1) Voir, page 26, l'annexe relative au Fonds routier.

pour leurs chemins et accepté de faire un effort particulier dans ce domaine. Elle se doit enfin de souligner, une fois de plus, que le volume des crédits de modernisation de la voirie communale devrait, sur la base du pourcentage de 18 % retenu lors de la création du Fonds routier, atteindre 103 millions de nouveaux francs, soit plus du double de la somme inscrite aujourd'hui au budget.

Votre Commission espère donc que le Gouvernement acceptera de reviser une nouvelle fois sa position sur ce point et souligne tout l'intérêt qu'il y aurait à *retenir une proportionnalité* entre les différentes catégories de routes qui bénéficient des crédits du Fonds routier.

Votre Commission reprend avec insistance la proposition faite l'an dernier de retenir les pourcentages résultant de l'application de la loi du 3 avril 1955, soit :

Tranche nationale .....	64 %
Tranche départementale .....	11 %
Tranche communale (et urbaine).....	25 %

Or, calculés sur la base des dotations accordées cette année les pourcentages sont respectivement :

Tranche nationale .....	77 %
Tranche départementale.....	8 %
Tranche communale (et urbaine).....	15 %

Ainsi, votre Commission estime que les crédits des tranches *locales* sont notoirement insuffisants et, au moment de l'**examen des Comptes spéciaux**, elle déposera un amendement supprimant la *totalité* de la dotation du Fonds routier pour permettre au Gouvernement de reviser sa doctrine sur ce point.

\*  
\* \*

#### 4° Voies navigables.

La situation de notre réseau intérieur préoccupe depuis de longues années votre Commission ; aussi regrette-t-elle qu'en dépit d'une légère augmentation (65.448.000 NF contre 58.594.000), les crédits d'entretien soient encore nettement insuffisants, au point qu'il faudra sans doute dégager des ressources supplémentaires pour faire face aux travaux de première urgence.

En revanche, les crédits d'équipement, en nette augmentation, se décomposent comme suit (en millions de NF) :

		BUDGET	FONDS de concours.	TOTAL
Autorisations de programme..	1961 .....	130	90	220
	1962 .....	141	62	203
Crédits de paiement.....	1961 .....	99	48	147
	1962 .....	120,8	55	175,8

La plus grande partie du Fonds de concours provient d'emprunts gagés par les redevances d'usage versées par la profession batelière, conformément aux dispositions de la loi Morice.

L'ensemble de ces crédits sert à financer des ouvrages nouveaux tels que la réalisation du Canal du Nord et la liaison Dunkerque-Valenciennes et des travaux amélioratifs : aménagement de la Seine et mise à l'enfoncement de 2,20 m de la plupart des canaux.

Avant de donner quelques détails complémentaires sur les principaux travaux en cours, nous pensons utile de rappeler que, sur 8.000 kilomètres de voies navigables, 617 seulement sont accessibles aux péniches de plus de 1.000 tonnes et 1.300 aux navires de 650 tonnes et qu'en dépit de ce fait, le trafic est passé de 9.347 millions de tonnes/km en 1959 à 10.706 en 1960 et semble devoir dépasser largement les 11 milliards de tonnes/km en 1961.

### 1. — Principaux travaux entrepris.

#### *Canal du Nord.*

Rappelons qu'il s'agit d'une opération d'un coût total de 21 milliards d'anciens francs, décidée par la loi de programme de 1959 et qui est financée à raison d'un tiers par les crédits d'Etat et des deux tiers par les fonds provenant des péages acquittés par les bateliers, c'est-à-dire, en fait, par des emprunts garantis par le produit de ces péages.

En dépit des difficultés particulières présentées par la traversée des marais de la Somme et la réparation de plusieurs souterrains dont celui de Royaucourt (long de 4,350 kilomètres) les travaux avancent à un rythme satisfaisant et l'on peut raisonnablement espérer que ce Canal sera terminé dans le courant de 1964. Une

dernière observation concerne le gabarit du canal dont on a regretté, à juste titre, qu'il ne permette que le passage des péniches de 350 tonnes.

Or, au prix d'un supplément de dépenses peu important, entraîné par un allongement des écluses à 91 mètres, le canal pourra être utilisé par de petits convois poussés comportant deux barges de 350 tonnes.

#### *La liaison Dunkerque—Valenciennes.*

L'ensemble des travaux entrepris sur cette voie comporte deux aspects : construction d'écluses au gabarit international de 1.350 tonnes et approfondissement des voies en vue de permettre la circulation de bateaux d'un tirant d'eau de 2,20 mètres. Il s'agit d'un ensemble de réalisations importantes effectuées dans des conditions assez difficiles à travers une zone fortement industrialisée et très peuplée, ce qui explique une progression qui fut relativement lente, spécialement au démarrage.

Quoi qu'il en soit, la réalisation de la liaison à l'enfoncement de 2,20 mètres permettant l'utilisation, à pleine charge, par des péniches de 350 tonnes, sera terminée dans le courant de 1964.

Quant à la liaison au gabarit international de 1.350 tonnes, vitale pour notre grand port de Dunkerque, elle ne sera pas réalisée avant le milieu de 1966.

#### *La liaison Rhin—Rhône.*

Les travaux nécessités par une liaison fluviale entre Rotterdam et Marseille ont déjà donné lieu à des études sérieuses et à de nombreuses discussions.

Il s'agit d'un parcours de 1.600 kilomètres de rivières dont 940 se trouvent sur notre territoire.

La décision du Gouvernement relative à ce projet n'est pas encore connue.

La commission présidée par M. Bouloche propose une action dont les caractéristiques seraient d'être progressive et contrôlée : études, achats de terrains et, enfin, exécution des travaux (1).

---

(1) Cf. sur cette question l'introduction au tome V par notre collègue M. A. Pinton, p. 6 à 8.

Nous ne parlerons pas ici de *la canalisation de la Moselle*, réalisée dans le cadre d'un accord international franco-germano-luxembourgeois et financée par des crédits du Ministère des Affaires étrangères.

## 2. — *La batellerie.*

En ce qui concerne *le renouvellement et la modernisation de la flotte fluviale*, sous la rubrique : « Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946 » existe un crédit destiné à permettre les bonifications d'intérêts pour les emprunts contractés par les bateliers.

A cette occasion, il faudrait rappeler le rôle que joue la Société pour la Reconstruction et le renouvellement du Parc Fluvial (S. R. P. F.) ; créée par l'article 58 de la loi du 27 avril 1946, la S. R. P. F. avait un double objet : assurer la réparation des dommages de guerre subis par la batellerie, effectuer le renouvellement du parc fluvial ; ainsi a-t-elle assuré la réparation d'environ 2.300 bateaux et la construction de 1.750 bateaux neufs des types les plus variés de 113 à 1.500 tonnes. Pratiquement, hormis quelques opérations en cours, *la réparation* de ces dommages de guerre est terminée.

En ce qui concerne *le renouvellement* des bateaux vétustes, la S. R. P. F. achève actuellement la livraison à ses adhérents de 225 péniches de 38,50 mètres. Si cette activité peut paraître réduite, c'est que la Société s'est heurtée à un certain nombre d'obstacles sur le plan administratif : l'application de la loi de 1946 aux opérations de renouvellement fut retardée jusqu'en 1955 ; sa portée limitée aux seuls artisans bateliers pour le remplacement de leurs bateaux en bois et les compagnies de navigation et les petites flottes écartées du bénéfice de la loi.

Si un tel régime doit être maintenu, la S. R. P. F. ne pouvant entreprendre le renouvellement du matériel vétuste des compagnies et des petites flottes, c'est à brève échéance sa liquidation mais aussi la fin de l'application de la loi de 1946 : ainsi, non seulement les artisans ne pourront plus remplacer leurs vieux bateaux de bois, ni établir leurs enfants, mais ils perdront même l'espoir d'adapter leur matériel aux nouvelles conditions d'exploitation.

*Le maintien de la loi de 1946* avec les bonifications d'intérêts pour les prêts de la S. R. P. F. aux diverses catégories d'usagers

*paraît donc souhaitable* à tous égards jusqu'à ce que soient réunies les conditions suffisantes pour que la batellerie, tout comme une autre industrie, puisse, sans l'aide de l'Etat, remplacer un matériel hors d'usage ou démodé.

## 5° Le tourisme.

A propos du tourisme, on a trop souvent coutume de l'appeler « une industrie ». Ce terme nous paraît mal choisi pour parler d'un *phénomène contemporain* qui, selon nous, n'est pas à la base mais plutôt *au sommet* d'activités plus techniques, ressortant précisément au domaine des Travaux publics et des transports. Il en est même le couronnement, car que serait — et que sera demain, dans l'Europe du Marché Commun — un tourisme français sans autoroutes susceptibles de permettre aux étrangers de relier avec rapidité et sécurité les différentes parties de notre territoire ? Sans une hôtellerie digne de ce nom, offrant à un afflux de touristes appartenant de plus en plus à des classes moyennes le minimum de confort exigible à notre époque ? Sans une restauration justifiant les meilleures traditions de la cuisine française mais à des prix étudiés ? Sans des moyens de transport bien coordonnés (chemin de fer, bateau, avion) à l'endroit desquels une publicité intelligente aura été faite ? (1)

Dans le cadre de ce rapport, nous devons nous contenter d'évoquer quelques-uns seulement des aspects du Tourisme français actuel. Nos développements porteront plus particulièrement sur :

- I. — La saison touristique en 1961 ;
- II. — Le bilan et le budget du Tourisme français ;
- III. — La situation de l'hôtellerie française.

\*  
\* \*

### I. — LA SAISON TOURISTIQUE 1961

Il semble qu'elle ait été inégale, à peu près satisfaisante sur le plan intérieur et seulement moyenne sur le plan du tourisme étranger. Favorisée par un beau temps à peu près général, elle

---

(1) Pour ne citer que cet exemple significatif, indiquons que la seule île anglo-normande de Jersey (75.000 habitants) dépense annuellement pour sa propagande 80 millions d'anciens francs et qu'elle a reçu, en 1961, près de 480.000 touristes !

a néanmoins subi l'influence négative de certains événements politiques intérieurs ou extérieurs (manifestations paysannes, crise de Berlin et difficultés financières américaines, notamment).

*Sur la Côte d'Azur*, un léger progrès a pu être constaté par rapport à 1960. On a dénombré, au cours des sept premiers mois de 1961, 591.000 touristes contre 542.000 ; les arrivées de touristes français ont repris leur progression : 352.000 contre 315.000.

*Pour la Côte Basque*, la comparaison des chiffres des mois de juillet, août et septembre, montre que la différence est presque insensible entre 1960 et 1961 : 52.082 touristes dénombrés l'année dernière pendant les trois mois de saison, 53.195 touristes cette année. En ce qui concerne la répartition des touristes dans cette région, on note une légère diminution des Français, des Espagnols, des Américains et, par contre, une augmentation du nombre des Belges, des Anglais et des Allemands.

*Les touristes français* manifestent de plus en plus de goût pour les voyages à l'étranger : les Baléares, l'Italie, la Costa Brava, les Canaries les attirent particulièrement, ainsi que la Grèce, la Sicile et la Yougoslavie. Il faut d'ailleurs souligner la redoutable concurrence que nous porte l'Espagne pour qui le tourisme devient la première source de richesse ; alors qu'on y comptait à peine 187.000 visiteurs étrangers en 1931, leur nombre a dépassé 6 millions en 1960 et atteindra probablement presque 8 millions en 1961 ! A ce rythme, l'Espagne ne tardera pas à devenir le premier pays touristique du monde, surclassant même l'Italie.

Du point de vue de la clientèle étrangère, la France ne semble pas avoir eu en 1961 des résultats aussi brillants : Allemands, Belges, Italiens, Américains surtout ont marqué une certaine désaffection à l'égard de notre pays et particulièrement de la province. Fait plus grave à noter : si le nombre des touristes se maintient ou continue à croître, le volume de leurs dépenses se restreint et cela concerne particulièrement les touristes français ; c'est la conséquence inéluctable du développement continu du tourisme social : *camping et caravaning*, dont il faut par ailleurs se féliciter puisqu'il permet à des couches de plus en plus profondes de la population française de prendre de « vraies vacances ».

Dernière observation enfin, qui mérite de retenir plus particulièrement l'attention des responsables de notre tourisme (bien qu'ils en aient conscience, il ne semble pas qu'ils en soient tous

persuadés) : de plus en plus, le tourisme américain (source importante de devises : 50 % de notre balance touristique) sera européen et non plus seulement français et italien, comme dans un passé récent. Dans le mois ou la quinzaine de jours dont il dispose, l'Américain moyen veut « voir l'Europe »... ce qui l'amène inévitablement à ne connaître de la France que Paris, la Côte d'Azur et, en troisième lieu peut-être, les châteaux de la Loire (1).

## II. — BILAN ET BUDGET DU TOURISME FRANÇAIS

Le nombre des touristes étrangers venus en France a atteint 5.600.000 personnes au lieu de 5.050.000 en 1959, ce qui représente une progression de 11 %. On notera que l'objectif de fréquentation étrangère du III<sup>e</sup> Plan de modernisation et d'équipement était de 5 millions de personnes pour 1961 ; il a donc été atteint dès 1959, avec deux ans d'avance.

Dans les hôtels classés de tourisme, le nombre des « nuitées » a également progressé dans les mêmes proportions : 20.750.000 nuitées de touristes étrangers en 1960 au lieu de 18.500.000 en 1959 et 54 millions de nuitées de touristes français en 1960, au lieu de 52 millions en 1959.

C'est dans les stations de sports d'hiver que l'expansion est la plus rapide.

Fréquentation des hôtels de tourisme dans les divers types de stations françaises  
(indice 100 en 1956).

	1956	1957	1959	1960
Stations de sports d'hiver.....	100	92	148	163
Stations balnéaires.....	100	125	140	130
Stations thermales.....	100	109	104	102

A cet égard, tout en se félicitant des résultats obtenus grâce à la collaboration intelligente des responsables locaux du tourisme (syndicats d'initiative et municipalités), il faut remarquer que se

(1) A ce titre, le Congrès annuel de l'A. S. T. A. (Association des Agences de Voyages Américaines), tenu en 1961 sur la Côte d'Azur, fut une réussite dont il faut féliciter le Commissariat général au Tourisme ; il aura permis à de nombreux agents de voyages américains de connaître diverses régions touristiques de la France, telles que la Savoie ou la Côte Basque, à l'occasion de voyages « post-congrès », parfaitement organisés grâce aux délégués régionaux.

posent aux stations d'hiver ou d'été, trop rarement conçues pour recevoir un afflux touristique représentant parfois une population dix fois supérieure à la population normale, des *problèmes d'équipement* général ou privé tels que terrains de camping, camps de vacances, hôtels, motels... Les municipalités se rendent compte alors que les problèmes de circulation, de voirie, d'assainissement, d'alimentation en eau, ont été conçus avec des moyens communaux insuffisants pour faire face aux besoins actuels.

Il est donc certain qu'il est impossible de faire supporter à la fiscalité régionale et communale les annuités des emprunts, notamment pour envisager un équipement suffisant et les conclusions critiques sont simples : les moyens insuffisants font naître des mécontentements, notamment en ce qui concerne les services de réglementation de la circulation, de police, de nettoyage des villes, de surveillance des plages, mécontentements gravement nuisibles au tourisme français si l'étranger emporte « un mauvais souvenir ». Il serait donc souhaitable que l'Etat, principal bénéficiaire de cet afflux touristique et tuteur naturel du tourisme, étudie un plan d'équipement venant directement en aide aux communes touristiques, *plan dont la réalisation serait confiée au Commissariat général au Tourisme*, doté de tous les moyens financiers pour le réaliser.

\*  
\* \*

*La balance en devises du tourisme* se présente d'une manière très favorable pour 1960 :

Le solde positif atteint 236,8 millions de dollars au lieu de 211 millions de dollars en 1959 (ces nombres correspondent à la ligne « voyages » de la balance des paiements et ils tiennent compte des opérations faites en Suisse sur les billets français).

Ce résultat est remarquable, puisque le solde de la ligne « Voyages et Tourisme » représente à lui seul près de la moitié (44 %) du solde de la balance des opérations invisibles courantes (587 millions de dollars).

En outre, le tourisme est certainement *le secteur qui permet d'obtenir le profit net en devises le plus élevé pour un montant donné de recettes*. Le solde de 236,8 millions de dollars correspond en effet à la différence entre 500 millions de dollars de recettes et 236 millions de dollars de dépenses.

Toutefois, l'examen des résultats obtenus par d'autres pays concurrents montre que la France ne tire pas encore le parti maximum de ses possibilités touristiques.

En effet, en 1959, le solde de la balance « Tourisme » des principaux pays européens était le suivant (1) :

Italie .....	448	millions de dollars.		
France .....	211		—	—
Suisse .....	196		—	—
Autriche .....	162		—	—
Espagne .....	146		—	—
Allemagne .....	120		—	—
Grande-Bretagne .....	56		—	—

Ajoutons qu'en 1961 le solde positif de notre balance en devises atteindra probablement le même niveau qu'en 1960 ; c'est ainsi que, pour le premier semestre 1961, il a été de 135 millions de dollars.

\*  
\* \*

Quel est, au regard de ce bilan nettement positif, l'effort consenti par l'Etat pour *le budget du Tourisme* ?

Il faut d'abord souligner que la présentation budgétaire actuelle ne permet pas de prendre une vue complète des crédits affectés au tourisme, qui, à de rares exceptions près, sont confondus avec ceux des autres services ou directions du Ministère des Travaux publics. C'est ainsi qu'à l'Assemblée Nationale, le rapporteur spécial, M. Ebrard, a justement souhaité que le budget du Tourisme fasse désormais l'objet d'un fascicule séparé mettant en évidence l'effort consenti par les pouvoirs publics en faveur de notre « première industrie exportatrice » et, à défaut, que les chapitres concernant le tourisme soient regroupés d'une manière plus détaillée que celle qui figure dans la répartition par services, titres et parties.

Le budget proposé en 1962 s'élève à 19 millions de nouveaux francs, soit une augmentation de plus de 2 millions de nouveaux francs sur l'an dernier.

---

(1) Rappelons, pour mémoire, que celui des Etats-Unis était de 708 millions de dollars.

Le rôle de votre Commission des Affaires économiques et du Plan n'est pas d'expliciter l'ensemble des *mesures concernant ce budget* (ce qui est proprement du ressort de votre Commission des Finances) ; soulignons cependant qu'il comporte cette année :

— *la création de deux emplois d'agents contractuels*, destinés à régulariser la situation de collaborateurs extérieurs permanents jusqu'ici rémunérés sur des crédits autres que ceux du personnel ;

— *la création de deux emplois de délégués régionaux au Tourisme et de deux emplois de secrétaires sténodactylographes*. Cette mesure fait suite à la création par la loi de finances de 1959 des délégués régionaux dont les attributions ont été définies par le décret du 2 novembre 1960. Il y a actuellement dix délégations régionales ; neuf sont en place (Ajaccio, Annecy, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Dijon, Lyon, Marseille, Montpellier, Rennes) ; la dixième (Normandie) est en instance d'organisation ; en outre, à Nice, Strasbourg et Versailles, les délégués régionaux continuent à être pris financièrement en charge par les Comités régionaux dont ils relevaient précédemment ; les postes supplémentaires sont destinés aux régions du Nord et de l'Aquitaine ;

— *la création de six emplois d'inspecteurs de l'hôtellerie et de trois emplois de secrétaires sténodactylographes*.

Cette dernière mesure (création de six emplois d'inspecteurs de l'hôtellerie) a donné lieu à un débat assez vif devant l'Assemblée Nationale, débat portant essentiellement sur *le rôle que le Ministère des Travaux publics entend faire jouer à ces « inspecteurs »* ; les députés (par la voix de leurs rapporteurs, MM. Ebrard et Laurin) ont considéré que les prix et le classement des hôtels étaient du ressort des seuls professionnels et ils ont même déposé un amendement réduisant de 116.685 NF le crédit du Titre III, qui s'élevait à 40.786.508 NF.

Devant les assurances reçues de M. Robert Buron que les nouveaux inspecteurs seraient essentiellement des « assistants techniques » et qu'ils « ne joueraient leur véritable rôle qu'après la libération des prix hôteliers », l'amendement a été retiré. Si votre Commission reçoit en séance les mêmes assurances, lorsque sera discuté ce budget, elle ne reprendra pas l'amendement de notre collègue député M. Laurin. Elle serait amenée à le déposer dans le cas contraire.

### III. — LA SITUATION DE L'HÔTELLERIE FRANÇAISE

Lorsque le Ministre des Travaux publics a été entendu par votre Commission, le mercredi 25 octobre 1961, a été évoquée tout naturellement la situation de l'hôtellerie française et la question a été posée de savoir si *des crédits spéciaux d'investissement ne pourraient pas être prévus pour la création et la modernisation d'hôtels de catégorie « moyenne »*, en particulier dans certaines régions de France qui en sont presque totalement dépourvues (Lozère, Ardèche, Cantal, Basses-Alpes et Hautes-Alpes) et qui présentent néanmoins le caractère de régions éminemment touristiques, susceptibles d'attirer et de retenir une clientèle toujours plus étendue.

Le Ministre nous a alors répondu qu'une telle spécialisation serait d'ailleurs inutile, car *les crédits réservés aux investissements hôteliers ont toujours permis de satisfaire intégralement les demandes exprimées et que ce n'était pas l'insuffisance des crédits qui freine le développement du tourisme dans certaines régions, mais l'absence de promoteurs décidés à investir dans l'hôtellerie.*

Il a précisé les mesures que le Gouvernement avait prises en 1961 pour modifier cette situation ; les unes sont générales et les autres sont propres à certaines régions sous-développées.

1° *Mesures générales* prises par le Comité interministériel du Tourisme, tenu le 28 février 1961 :

a) Allongement de la durée maximum des prêts du Crédit hôtelier, qui passe de quatorze à vingt ans ;

b) Augmentation de la part des travaux d'équipement hôtelier susceptibles d'être financés par les prêts du Crédit hôtelier ; le maximum (qui était de 50 %) passe à 75 % pour tous les cas jugés les plus intéressants par le Commissariat général au Tourisme ;

c) Le Crédit hôtelier aura désormais la possibilité d'accorder des prêts à des exploitants qui ne sont pas propriétaires de l'immeuble dans lequel est installé leur fonds de commerce ; en effet, jusqu'à présent, le Crédit hôtelier ne pouvait faire de prêts que pour financer des travaux de modernisation ou de construction, mais non l'accession à la propriété ;

d) Dans le cas où la réforme des taxes sur le chiffre d'affaires ne serait pas adoptée par le Parlement, un régime particulier de remboursement des taxes indirectes qui auront grevé les investissements hôteliers serait mis au point par le Ministère des Finances et le Commissariat général au Tourisme ; ce régime s'appliquera, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1962, à tous les travaux et à tous les équipements ayant un caractère immobilier, dans tous les hôtels classés de tourisme ;

e) Des mesures de mise en liberté partielle du prix des chambres d'hôtels ont été prises par arrêté publié au cours de l'été 1961 pour les hôtels créés depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1948. On doit rappeler que, depuis décembre 1959, le prix des chambres est « libre » dans tous les hôtels de luxe ;

f) Le Commissariat général au Tourisme doit refaire avant la fin de l'année 1961 les normes de classement des hôtels de tourisme, de manière à les adapter aux besoins et aux goûts de la clientèle actuelle (ce qui avait incité le Ministre à créer les 6 emplois d'inspecteurs dont nous avons précédemment parlé).

Afin d'éviter que ces investissements ne soient rendus impossibles par une insuffisance des crédits publics, le Comité directeur du F. D. E. S. a augmenté de 20 millions de nouveaux francs la dotation prévue pour l'équipement hôtelier en 1961 (à l'occasion de l'examen du collectif pour 1961). A la suite de cette mesure, *les fonds mis par le Trésor à la disposition du Crédit hôtelier s'élèvent cette année à 70 millions de nouveaux francs* et la Caisse centrale de Crédit hôtelier pourra accorder des prêts dont le montant global atteindra presque 100 millions de nouveaux francs, au lieu de 70 millions en 1960 ;

2° Quant aux *mesures particulières* pouvant intéresser les régions du Massif Central ou des Alpes, elles sont les suivantes :

a) Le montant des prêts accordés pour la création ou la modernisation des hôtels sera particulièrement élevé dans toutes les régions de tourisme « saisonnier » chaque fois que les maîtres d'œuvre présenteront un minimum de garanties exigées par le Crédit hôtelier ;

b) Le IV<sup>e</sup> Plan de modernisation (prochainement discuté par le Parlement) a prévu la création de stations de sports d'hiver

nouvelles dans les Alpes du Sud (notamment dans l'ensemble Ubaye-Verdon), ainsi que l'extension d'autres stations qui semblent particulièrement attractives (comme Vars) ;

c) Enfin, l'équipement des plans d'eau intérieurs, et par exemple des lacs de retenue des barrages, sera poussé activement pendant toute la durée du IV<sup>e</sup> Plan chaque fois que les conditions naturelles et la proximité d'agglomérations importantes le rendront possible et utile.

Il convient d'observer à ce propos que *les crédits du F. D. E. S. réservés à l'équipement collectif* des stations de tourisme ont été fortement *augmentés en 1961 et 1962*. Ils avaient été complètement supprimés pour des raisons budgétaires entre 1957 et 1960 ; c'est ainsi qu'en 1961, un crédit de 5 millions de nouveaux francs a été ouvert et qu'en 1962, ce crédit dépassera très probablement 10 millions de nouveaux francs.

\*

\* \*

Quelle est, au regard de ces mesures encourageantes, mais qui, pour *la plupart, ne porteront effet que dans l'avenir*, la situation exacte de notre hôtellerie ? Assez inquiétante pour que votre rapporteur pour avis puisse appeler sur elle l'attention bienveillante des représentants des collectivités locales que sont les Sénateurs.

On estime que, depuis 1945, 15.000 chambres ont disparu sur la Côte d'Azur et 5.000 à Paris ; en outre, 6.000 chambres détruites par faits de guerre n'ont pas été reconstruites. Il faut dire, en contrepartie, que le Crédit hôtelier aurait contribué à la reconstruction ou au réaménagement de 125.000 chambres plus ou moins endommagées par faits de guerre et aurait financé la création de 43.000 chambres entre le 1<sup>er</sup> janvier 1949 et le 31 décembre 1960.

Mais le nombre de chambres *créées* depuis 1945 dans les hôtels *neufs* ne semble pas dépasser 22 ou 23.000. Quant au nombre des hôtels neufs correspondants, il serait approximativement de

1.200 à 1.300 ; il s'agit en l'occurrence de petits hôtels dont le nombre moyen des chambres ne dépasse pas 20 par établissement (1).

Il faut répéter, une fois de plus, que ce secteur de l'activité française supporte, plus que beaucoup d'autres, *le poids particulièrement lourd des charges sociales et de la fiscalité*. Cette pesée est spécialement sensible dans *une activité qui est à la base de services humains*, dans notre pays où ces charges sociales sont calculées uniquement sur le volume des salaires des entreprises ; à cet égard, il serait souhaitable :

— que des études soient rapidement effectuées pour que le volume d'affaires des entreprises serve de base au calcul des cotisations de charges sociales ;

— que soit abandonnée l'idée de supprimer le plafond de la Sécurité sociale des employés de l'hôtellerie, car si cette mesure était instituée, on assisterait alors à de nombreuses fermetures d'établissements (depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1961 les bases de calcul des cotisations de la Sécurité sociale pour le personnel hôtelier ont été relevées, ce qui ne fait qu'ajouter aux charges énoncées).

Il serait également judicieux de *considérer enfin le tourisme comme une industrie exportatrice et d'exonérer l'hôtellerie de la T. V. A. sur les matériels mobiliers* ; ainsi, les hôteliers bénéficieraient du régime de déductibilité normal qui est appliqué actuellement aux industriels ; ils pourraient ainsi déduire du montant des taxes qu'ils auraient à verser celui des taxes sur le chiffre d'affaires qui auraient grevé leurs investissements (T. V. A. et T. P. S.) dans les conditions du droit commun et les taxes sur le chiffre d'affaires qui auraient grevé leurs charges d'exploitation.

(1) La répartition des hôtels et chambres classés en catégorie Tourisme serait la suivante, au 1<sup>er</sup> janvier 1960 :

CATEGORIES	HOTELS	CHAMBRES
1 étoile .....	7.109	144.567
2 étoiles .....	3.099	103.414
3 étoiles .....	916	50.970
4 étoiles .....	213	20.077
4 étoiles luxe.....	45	8.746
<b>Totaux .....</b>	<b>11.382</b>	<b>327.774</b>

\*  
\* \*

Tels sont quelques-uns des problèmes soulevés aujourd'hui par le tourisme. Nous n'avons pas eu la prétention de les examiner tous, encore moins de les énumérer, sachant bien que de nombreux collègues ne manqueront pas d'en présenter les différents aspects au cours du débat public. Thermalisme, tourisme social, aménagement des liaisons aériennes, étalement des vacances... sont autant de chapitres sur lesquels il faudrait également se pencher mais, encore une fois, *cette superstructure sociale qu'est aujourd'hui le phénomène du tourisme est presque entièrement commandée par l'existence d'une infrastructure économique et géographique sans laquelle le tourisme ne saurait se développer.*

Cet impératif n'exclut pas pour autant *la présence de l'homme*, l'homme qui doit être la fin même du tourisme, qu'il soit le passager de nos moyens de transport, le gastronome attiré par nos bonnes tables, l'hôte de nos hôtels, le sportif épris de nos rivières et de nos montagnes, ou l'amoureux de nos plus beaux paysages.

S'il veut remplir pleinement sa tâche, non seulement sur le plan économique en attirant chez nous un nombre toujours plus grand d'étrangers mais, surtout, sur le plan culturel en faisant davantage connaître et aimer notre pays dans sa diversité riche et profonde, le tourisme ne doit pas seulement se distinguer par des moyens techniques appropriés à notre époque, mais retrouver à tous les stades une qualité de l'accueil qui faisait autrefois de l'hospitalité française la première du monde.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1962 concernant les routes, les voies navigables et le tourisme.

## ANNEXE

### FONDS ROUTIER (1962/1961) (En nouveaux francs.)

RESEAUX ROUTIERS	BUDGET 1962		CREDITS ACCORDES EN 1961	
	Autorisations de programme.	Crédits de dépenses.	Autorisations de programme.	Crédits de dépenses.
Voirie nationale et ponts détruits pour faits de guerre .....	698.000.000	440.400.000	750.000.000 (2)	328.400.000 (1)
Réseau départemental...	44.500.000	45.130.000	37.500.000	29.000.000
Voirie dans les centres urbains .....	68.000.000	35.100.000	65.000.000	44.600.000
Voirie communale.....	47.500.000	49.370.000	57.500.000	55.000.000
Frais de fonctionnement.	»	2.000.000	»	2.000.000
<b>Total .....</b>	<b>858.000.000</b>	<b>572.000.000 (3)</b>	<b>910.000.000</b>	<b>459.000.000</b>

(1) Compte tenu d'un crédit de paiement supplémentaire de 10.000.000 NF accordé par loi de finances rectificative.

(2) Compte tenu d'une autorisation de programme supplémentaire de 66.000.000 NF accordée par loi de finances rectificative.

(3) Les ressources totales du Fonds se décomposent comme suit :

Produit de la taxe intérieure sur les carburants .....	480.000.000 NF.
Prélèvement sur les excédents des années antérieures.....	92.000.000 NF.