

SÉNAT

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

Annexe au procès-verbal de la séance du 26 juin 1962.

RAPPORT

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,
portant approbation du Plan de développement économique
et social.*

TOME VII

TRANSPORTS ET TOURISME

Par M. Auguste PINTON,

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 Bajoux, 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, Jean Fleury, Jacques Gadoin, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Mohamed Gueroui, Roger du Halgouët, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Jean Lacaze, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Robert Liot, Henri Longchambon, Pierre-René Mathey, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôte, Pierre Patria, Gilbert Paulian, Marc Pauzet, 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 Verneuill, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (1^{re} législ.) : 1573, 1728, 1783, 1707, 1712, 1714 et in-8° 403.

Sénat : 237 (1961-1962).

SOMMAIRE GENERAL DU RAPPORT

- TOME I. — **Ensemble du projet.** — M. Henri Longchambon, rapporteur.
- TOME II. — **Aménagement du territoire et économies régionales.** — M. Etienne Dailly, rapporteur.
- TOME III. — **Habitation.** — M. Jean-Marie Bouloux, rapporteur.
- TOME IV. — **Agriculture et industries agricoles et alimentaires.** — M. Raymond Brun, rapporteur.
- TOME V. — **Energie.** — MM. Henri Cornat et Georges Bonnet, rapporteurs.
- TOME VI. — **Industries, commerce et artisanat.** — M. René Jager, rapporteur.
- TOME VII. — **Transports et tourisme.** — M. Auguste Pinton, rapporteur.
- TOME VIII. — **Ports maritimes, marine marchande et pêches maritimes.** — M. Joseph Yvon, rapporteur.
- TOME IX. — **Postes et télécommunications.** — M. Joseph Beaujannot, rapporteur.
- TOME X. — **Eau.** — M. Maurice Lalloy, rapporteur.
- TOME XI. — **Départements et territoires d'outre-mer.** — M. Henri Lafleur, rapporteur.
- TOME XII. — **Examen des articles.**
-

ADDITIF

au rapport [n° 238 (1961-1962) présenté par M. Auguste PINTON, au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan, sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, portant approbation du plan de développement économique et social, TOME VII, Transports et Tourisme].

3° Les routes dans le IV° plan.

Page 19, après la 11° ligne :

Insérer le texte suivant :

B. — RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

a) Part du Fonds routier :

Voirie	200 millions NF.
Ponts	89,6 —
Total	289,6 millions NF.

b) Part des départements :

Voirie	1.900 millions NF.
Total des crédits de dépense..	2.189,6 millions NF.

C. — VOIRIE DES COMMUNES

a) Part du Fonds routier :

Voirie	220 millions NF.
Ponts	31,6 —
Total	251,6 millions NF.

b) Part des départements et communes :

Voirie:	
Départements	110 millions NF.
Communes	670 —
Total des crédits de dépense..	1.031,6 millions NF.

Il convient de noter que la participation du Fonds routier à ces travaux de modernisation est de 9 % pour les routes départementales et de 20 % pour la voirie communale.

Ceci souligne l'importance de l'effort financier consenti par les collectivités locales pour le réseau routier secondaire, effort qui s'ajoute à celui déjà fait au titre de l'entretien.

SOMMAIRE DU TOME VII

	Pages.
Introduction	5
I. — Les routes	11
1° Exécution des deux premiers plans quinquennaux d'aménagement routier	12
2° Etat actuel du réseau et du trafic routiers	15
3° Les routes dans le IV ^e plan	17
4° Observations de la Commission	19
II. — Les chemins de fer	20
1° Exécution du III ^e plan	21
2° Situation actuelle de la Société nationale des chemins de fer français	22
3° La Société nationale des chemins de fer français dans le IV ^e plan	25
4° Observations de la Commission	28
III. — La Régie autonome des transports parisiens	30
1° Situation actuelle de la Régie	30
2° Opérations au titre du III ^e plan	32
3° Opérations prévues au IV ^e plan	34
4° Observations de la Commission	37
IV. — La navigation intérieure	39
1° Les réalisations du III ^e plan	39
2° Situation actuelle de la navigation intérieure	40
3° Le IV ^e plan	43
4° La liaison Rhin-Rhône	44

	Pages.
V. — L'aviation civile.....	51
1° L'aviation civile dans le III ^e plan.....	51
2° Situation actuelle de l'aviation civile.....	53
3° Le IV ^e plan.....	58
4° Observations de la Commission.....	61
VI. — Le tourisme.....	63
1° Le tourisme dans le III ^e plan.....	63
2° Perspectives d'avenir.....	64
3° L'effort prévu au IV ^e plan.....	65
4° Observations de la Commission.....	66
Conclusions générales.....	68
Amendement proposé par la Commission.....	71
Annexe (texte de la 2^e lettre rectificative n° 1783 A. N.).....	72

Introduction.

1° LES TRANSPORTS DANS LA VIE ÉCONOMIQUE.

La part des transports dans l'économie générale d'un pays est difficile à déterminer de façon précise. Il s'agit, en effet, non seulement d'une activité en soi, mais d'un élément de l'activité industrielle, commerciale et touristique dont l'importance ne peut être mesurée exactement par des chiffres.

Quoi qu'il en soit, le transport apparaît de nos jours comme un facteur économique essentiel qui intervient à tous les stades de la production et de la commercialisation. De la dotation d'une région en moyens de communication dépend son activité actuelle et son potentiel de développement. Un simple coup d'œil sur une carte physique et économique de la France montre, d'ailleurs, que les zones en pleine expansion coïncident avec celles qui disposent de l'infrastructure la plus riche en moyens de communication : voies ferrées, canaux et routes.

Un récent rapport de M. Kapteyn, fait au nom de la commission des transports de la C. E. E., nous donne des précisions intéressantes sur la situation des transports dans les pays du Marché commun. Ce document nous apprend, en effet, que le secteur des transports occupe 5 à 7 % du total des salariés et 16 % des travailleurs du secteur industriel, tandis que sa part dans la formation du produit national brut varie de 6,8 % en Italie à 9,6 % aux Pays-Bas, ce pourcentage atteignant 20 % si l'on se limite à la production industrielle. En tant que débouchés pour d'autres branches industrielles, les transports tiennent également une place importante. En dehors de certaines industries qu'ils occupent totalement, comme les chantiers navals et la construction automobile, les transports absorbent une proportion notable des produits fabriqués. Pour la seule industrie sidérurgique, cette proportion est évaluée à 17 % en Allemagne, 22 % en Italie, 24 % en France et 28 % aux Pays-Bas.

Enfin, la part de l'énergie totale consommée par les transports s'est élevée en 1958 à 23,4 % en Italie, 19,2 % en France, 17,6 % aux Pays-Bas, 16,1 % en Allemagne et 13 % en Belgique.

En ce qui concerne les investissements, la part qui revient aux transports est relativement élevée. Pour les pays du Marché commun, elle est de 7,4 % en Italie, de 12 % en France et au Benelux et de 14,7 % en Allemagne. Cette proportion élevée s'explique par le coût particulièrement lourd des infrastructures.

Pour conclure cette courte étude, nous pensons utile de rappeler ce qu'écrivait sur le même sujet, au début du XIX^e siècle, l'économiste lyonnais Jean-Baptiste Say :

« Les routes et les canaux sont des établissements publics très dispendieux, même dans les pays où ils sont établis judicieusement et avec économie. Néanmoins, il est probable que le service qu'en tire la société excède, dans la plupart des cas, beaucoup la dépense annuelle qu'il lui cause... c'est à tort qu'on dirait que, si la route n'existait pas, les frais de transport ne seraient pas si énormes qu'on le prétend... parce que la plupart de ces transports n'auraient pas lieu et qu'on se passerait de la chose transportée. Ce n'est pas être riche que de se passer des choses parce qu'on n'en peut pas faire la dépense. »

2° LES TRANSPORTS DANS LE III^e PLAN

Les investissements réalisés durant la période 1958-1961 ont atteint, compte tenu de certaines réévaluations, les prévisions faites en 1957 en ce qui concerne les routes, les chemins de fer et les transports aériens.

En revanche, les investissements engagés ont été sensiblement inférieurs aux prévisions pour la voie d'eau : 60 % et pour les transports parisiens : 50 %.

Si l'on se rapporte, non plus aux prévisions de 1957, mais aux besoins de notre économie, l'appréciation qu'il est permis de porter sur le III^e plan est fort différente.

Il apparaît, en effet, que seuls les chemins de fer et les transports aériens ont été mis à même de faire face à l'augmentation du trafic tandis que notre retard, déjà patent dans les domaines des routes et des voies navigables, allait s'aggravant.

Sur le plan routier, la France a mis en service un peu plus de 100 kilomètres d'autoroutes, tandis que nos voisins européens accroissaient leur réseau dans des proportions 5 à 6 fois supérieures.

Quant aux voies navigables, à part le lancement des travaux d'achèvement du canal du Nord et de la liaison Dunkerque-Valenciennes, aucune réalisation importante n'était entreprise en dépit d'un retard jugé déjà catastrophique en 1957.

Pour apprécier à sa juste valeur l'effort financier réalisé au cours de la période 1958-1961, nous pensons utile de mettre en parallèle les crédits consacrés respectivement à l'infrastructure ferroviaire, aux routes nationales et à la navigation intérieure. Il nous semble difficile, en effet, d'établir une comparaison valable entre les dépenses de matériel roulant, ce procédé aboutissant à gonfler de façon considérable la part de la route en y incluant les voitures particulières, au demeurant difficilement assimilables à des wagons ou à des péniches.

Ainsi ramenés à des données comparables, les investissements réalisés au cours de la période 1958-1961 s'établissent comme suit, en francs 1957 :

S. N. C. F. : 183 milliards.

Routes nationales : 86,6 milliards.

Voies d'eau : 44 milliards (1).

3° SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS EN FRANCE

La France a été longtemps l'un des pays du monde les plus largement dotés en moyens de communication. La densité de son réseau routier (120 km/100 km²), ferroviaire (7,2 km/100 km²) et navigable (7.800 km de rivières et canaux) en faisant la nation la mieux innervée d'Europe.

Cependant, cette brillante position s'est quelque peu détériorée en raison de l'insuffisance des dotations accordées à l'entretien et à la modernisation des grands axes routiers et des voies navigables depuis le début du siècle. Seul notre réseau ferré était maintenu en état et modernisé, grâce à ses

(1) Y compris la canalisation de la Moselle et l'aménagement du Rhône et du Rhin.

possibilités d'autofinancement et aux conventions avantageuses passées avec l'Etat, grâce aussi à la haute qualité technique, au dynamisme et à la cohésion de son personnel.

Chez nos voisins européens, un développement plus éclectique et plus réaliste des moyens de transport a aujourd'hui pour résultat de nous mettre dans une situation nettement défavorisée en ce qui concerne notre réseau routier et nos voies navigables.

C'est ainsi que la France dispose aujourd'hui de 200 kilomètres d'auto routes, contre 2.900 en Allemagne, 200 en Belgique, 740 en Hollande et 1.100 en Italie, tandis que le développement de ses voies navigables modernes, c'est-à-dire accessibles aux péniches de 1.000 tonnes, n'est que de 617 kilomètres, contre 3.056 en Allemagne, 400 en Belgique et 1.930 en Hollande.

Ce retard de notre infrastructure explique notamment que le trafic fluvial allemand soit en moyenne trois fois et demis plus important que le nôtre.

Après avoir ainsi examiné le problème de l'infrastructure, nous pensons utile de donner quelques précisions concernant le trafic relatif effectué par les différents modes de transport, tout en reconnaissant la difficulté de chiffrer le volume du transport routier de marchandises, et plus encore de voyageurs.

Il nous paraît cependant indispensable d'établir un tableau comparatif des trafics assurés par le fer, la route et la voie d'eau, car un tel document permet seul d'apprécier le rôle économique joué actuellement par chacun d'eux.

Suivant les renseignements les plus récents, on peut estimer que la part de la route, du fer et de la voie d'eau dans le trafic total de marchandises s'établit comme suit (en milliards de t/km et en pourcentage) :

Route : 21,9.....	26 p. 100.
Fer : 56,9.....	62 —
Eau : 10,7.....	12 —

Pour les voyageurs, les chiffres de la Société nationale des chemins de fer français sont connus de façon précise : 32 milliards de voyageurs/km en 1960.

En ce qui concerne la route, on estime à 17 milliards de voyageurs/km le trafic des transporteurs publics et à 90 milliards le trafic des particuliers.

Sur ces bases, la part de la route et du fer s'établit comme suit :

Route	77 p. 100.
Fer	23 —

Au total, la part de chaque mode de transport serait donc la suivante en unités/km (1 unité/km = 1 tonne/km = 1 voyageur/km) et en pourcentage :

Route : 129	56 p. 100.
Fer : 89	39 —
Eau : 11	5 —

Au regard de ces chiffres, les crédits de modernisation consacrés à la route et à la voie d'eau depuis la dernière guerre ont été notoirement insuffisants, surtout si l'on tient compte du doublement décennal de la circulation automobile qui nécessite la création de toutes pièces d'un nouveau réseau routier.

4° LES TRANSPORTS DANS LE IV^e PLAN

Dans son exposé des motifs, le Gouvernement a très justement fait observer que le but à atteindre dans le domaine des transports était, d'une part, de répondre à la demande et de le faire dans les meilleures conditions, d'autre part, de favoriser par des investissements appropriés la création d'activités économiques nouvelles.

Malheureusement, l'examen des différentes opérations retenues montre que les investissements à long terme ont été le plus généralement remis à plus tard et que l'on s'est contenté, dans la plupart des cas, d'aménager et de moderniser les voies les plus utilisées et encombrées en acceptant le risque d'aggraver encore par là même la concentration économique et démographique.

C'est ainsi que nous constatons, par exemple, que sont entrepris simultanément, sur une liaison comme Paris—le Havre, l'électrification de la voie ferrée, l'aménagement de la Seine maritime et fluviale, le doublement de l'oléoduc et la mise en chantier d'une autoroute ! Cette énorme concentration de moyens et ces facilités nouvelles accordées à une région déjà surpeuplée et sur-industrialisée semblent tourner le dos à une politique de décentralisation et de développement des économies régionales cependant hautement affirmée en toutes occasions. Ce fait est particulièrement grave

s'agissant d'un plan qui, selon les affirmations de ses auteurs, serait appelé à remodeler le visage économique de notre pays pour les quinze années à venir.

Une seconde observation préliminaire, qui rejoint la première, concerne le manque de coordination et de pondération des investissements. Après avoir constaté le retard pris par notre pays dans le domaine de la voie d'eau et des autoroutes, le Gouvernement nous propose un ensemble d'opérations sans aucune mesure avec les besoins actuels. Deux exemples de cette carence sont particulièrement frappants : les autoroutes et la liaison Rhin—Rhône.

Sur le premier point, notre retard est trop connu pour qu'il soit utile d'insister. Cependant, il nous est annoncé la mise en chantier de 396 km d'autoroutes pour les quatre années à venir. A cette cadence, nous serons en 1970, avec 860 km de voies construites, dépassés par tous les pays européens, y compris la Belgique, tandis que les réseaux italien et allemand atteindront chacun 5.000 km.

En ce qui concerne la voie d'eau, la réalisation d'une liaison navigable à grand gabarit devant relier le Rhin au Rhône, cependant réclamée par les instances industrielles et commerciales de tous les départements intéressés, est remise à plus tard.

Après ces observations préliminaires, nous examinerons successivement et en détail : les opérations intéressant les routes, le rail, la Régie autonome des transports parisiens, la voie d'eau, l'aviation civile et le tourisme, opérations pour lesquelles le montant des dépenses s'élève à 27,7 milliards de nouveaux francs, soit environ 10 % des investissements nationaux prévus pour la période 1962-1965.

I. — LES ROUTES

La France doit à la politique centralisatrice de ses gouvernements successifs, à l'ancienneté et à la qualité de son administration des ponts et chaussées de disposer d'un des réseaux routiers les plus longs et les plus denses du monde.

Le rôle économique joué par ces voies, après avoir été primordial, a été presque totalement éclipsé de 1860 à 1920 par l'activité ferroviaire, mais le développement rapide de l'activité automobile a rendu aux routes leur ancienne importance, spécialement dans le domaine du transport des personnes et, dans une moindre mesure, dans celui de l'acheminement des marchandises.

Ce réseau, longtemps objet d'émerveillement pour les étrangers, n'est plus aujourd'hui adapté à la circulation intense et rapide qu'il supporte.

En effet, si les artères secondaires sont généralement suffisantes, les principales liaisons qui supportent plus de la moitié du trafic n'ont plus ni le gabarit ni les fondations suffisantes. Ceci se traduit, sur le plan économique, par une perte de temps, une dépense supplémentaire d'énergie et, au point de vue social, par un nombre d'accidents toujours plus élevé qu'il est un peu trop facile de mettre au seul compte des conducteurs.

Alors que nous semblions ignorer le problème ainsi posé, les pays étrangers, disposant au départ d'un réseau plus réduit et plus médiocre, entreprenaient d'importants travaux de construction d'autoroutes et d'aménagements urbains. Notre pays se trouve aujourd'hui particulièrement en retard sur ses partenaires du Marché commun. Un important effort financier s'impose donc à nous pour rattraper notre retard par la construction de voies nouvelles, tout en poursuivant la modernisation des grands itinéraires existants.

Nous examinerons successivement l'effort fait pour les routes dans le cadre du III^e plan, l'état actuel de notre réseau et les travaux prévus au IV^e plan.

1° L'exécution des deux premiers plans quinquennaux d'aménagement routier.

1. RÉSEAU NATIONAL (autoroutes exclues).

Le degré de réalisation des programmes arrêtés pour les périodes 1952-1956 et 1957-1961 ressort du tableau suivant :

	MONTANT PREVU (en millions de nouveaux francs).			PAIEMENTS (en millions de nouveaux francs).			DEGRE de réalisation
	Premier programme 1952-1956	Deuxième programme 1957-1961	Total 1952-1961	1952-1956	1957-1961	Total	
Grands itinéraires.....	727	363	1.090	369,11	313,05	682,16	63 %
Grands centres.....	424	415	839	208	120,57	418,57	50 %
Grandes liaisons régionales...	—	196	196	—	49,34	49,34	25 %
Passages à niveau.....	66	47	113	28,08	36,91	64,39	58 %
Ponts vétustes.....	133	196	329	42,68	115,35	158,03	48 %
Localités sinistrées.....	45	16	61	22,18	14,63	36,81	60 %
Routes touristiques.....	58	25	83	30,16	18,10	48,26	58 %
Opérations diverses et de sécurité.....	99	89	188	77,64	83,96	161,10	86 %
	1.552	1.347	2.899	777,85	841,91	1.619,76	56 %

On constate qu'en dehors des opérations de sécurité, les crédits de paiement réellement accordés n'ont jamais atteint les deux tiers des sommes prévues et ont été souvent notablement inférieurs à cette proportion.

En gros, cette carence a eu pour résultat de ramener les opérations effectuées à celles qui avaient été prévues par un seul des deux plans quinquennaux.

Lorsqu'on sait que, dans le même temps, la circulation routière a plus que doublé, on mesure la méconnaissance de nos gouvernements pour le problème routier.

2. AUTOROUTES

Aucun crédit n'avait été explicitement prévu pour ces voies au titre des deux premiers plans quinquennaux en dépit de l'approbation de principe donnée par le Gouvernement en 1955 à la construction de 1.750 kilomètres d'autoroutes. Il n'est donc pas possible de parler, dans ce domaine, de taux de réalisation.

Précisons, cependant, que 384 millions de nouveaux francs de crédits d'Etat et 149 millions de nouveaux francs de crédits particuliers (pour l'Esterel—Côte-d'Azur) ont été dépensés à ce titre, entre 1952 et 1961, correspondant à l'ouverture des voies suivantes :

- branches Aix et Salon de l'autoroute de Marseille (1953) ;
- section Lille-Carvin de l'autoroute sud de Lille (1954) ;
- autoroute sud de Paris (1960) ;
- autoroute Esterel—Côte-d'Azur (1961), construite sur fonds particuliers et pour laquelle la part de l'Etat est seulement de 28 %.

3. VOIRIE DES COLLECTIVITÉS LOCALES

a) *Chemins départementaux.*

La modernisation du réseau départemental a fait l'objet depuis 1952 de deux plans quinquennaux couvrant respectivement les périodes 1952-1956 et 1957-1961.

Le premier de ces plans, représentant 1.485 opérations pour un coût total de 280 millions de nouveaux francs, a été réalisé à 90 % grâce, notamment, à une participation importante du Fonds routier, soit 165 millions sur les 179 prévus.

La situation a été totalement différente en ce qui concerne le II^e Plan. En effet, l'apport du Fonds routier n'a été, pour cette deuxième période, que de 46,5 millions sur les 243 prévus. De ce fait, 20 % seulement des opérations ont pu être menées à bien.

b) *Voirie communale* (hors agglomération).

L'estimation des dépenses d'équipement de la voirie communale pour la période 1952-1961 est difficile à faire étant donné les changements de classification intervenus.

Les évaluations faites pour 1953, 1957, 1959 et 1960 sont les suivantes (en francs 1960) :

1953 :	123 millions NF.
1957 :	177 —
1959 :	200 —
1960 :	200 —

Pour ces différents exercices, la part du Fonds routier a été successivement de 25 %, 48 %, 1,1 % et 9 %.

Les communes ont dû pallier cette importante diminution de l'aide de l'Etat en faisant appel à l'emprunt et en prélevant sur leurs crédits d'entretien. D'autre part, les départements ont été amenés à augmenter notablement leurs subventions, celles-ci pouvant atteindre 25 % des ressources totales.

c) *Voirie urbaine*.

En dépit de la disparition « administrative » de cette voirie, celle-ci continue à être classée à part, au point de vue comptable, en raison du caractère particulier des travaux qui la concernent. Une estimation faite pour 1959 a permis d'évaluer à 150 millions les crédits d'équipement intéressant les voies urbaines, la participation du Fonds routier ayant atteint 44 millions, soit 30 % environ.

2° Etat actuel du réseau et du trafic routiers.

A. — ROUTES NATIONALES

1. Infrastructure.

Le développement total de ce réseau est de 80.836 kilomètres.

Certaines de ces voies possèdent des caractéristiques juridiques particulières ; ce sont :

Les grands itinéraires : 6.850 kilomètres.

Les itinéraires internationaux : 5.943 kilomètres.

Les routes à grande circulation : 40.000 kilomètres.

Les caractéristiques de ces routes sont les suivantes :

Largeur de la chaussée.	Kilométrage.
Inférieure à 6 mètres.....	20.380
6 mètres à 6,99 mètres.....	36.343
7 mètres à 8,99 mètres.....	17.262
9 mètres à 10,49 mètres (3 voies).....	2.023
10,50 mètres à 11,99 mètres (3 et 4 voies).....	326
Supérieures à 11,99 mètres.....	39
Autoroutes	225
Routes nationales dans les agglomérations.....	4.237

2. Circulation.

Les comptages effectués en 1960 et leur comparaison avec ceux de 1955 mettent en évidence un certain nombre de faits susceptibles d'orienter les investissements futurs :

— la circulation des voitures particulières s'est accrue plus vite (59 %) que celle des véhicules utilitaires (24 %), tandis que celle des motocyclettes décroissait de manière sensible (— 36 %) ;

— l'augmentation de la circulation est nettement plus rapide sur les voies à grand gabarit que sur les chaussées étroites.

C'est ainsi que l'accroissement est de 37 % pour les chaussées de moins de 7 mètres, de 66 % sur les routes à quatre voies et de 92 % pour les autoroutes.

Toujours par rapport à 1955, on constate également une augmentation très marquée de la longueur du réseau supportant un trafic élevé. En effet, 1.840 kilomètres de routes connaissent

en 1960 un trafic de 6.000 véhicules/jour et 900 kilomètres un trafic de 10.000 véhicules/jour et plus, alors que les longueurs correspondantes étaient seulement de 720 et 240 kilomètres en 1955.

On estime enfin que 50 % du trafic routier total intéresse les routes nationales, 25 % les voies urbaines et 25 % les routes départementales et communales.

B. — RÉSEAU ROUTIER DÉPARTEMENTAL

1. *Infrastructure.*

Le développement total du réseau départemental est de 290.000 kilomètres, dont 280.000 en état de viabilité. La quasi-totalité de ce réseau est revêtue. La largeur des chaussées est le plus souvent inférieure à 6 mètres.

La densité du réseau départemental est assez variable. Elle dépend des mesures de *nationalisation* des routes prises avant la dernière guerre et des techniques de classement adoptées. On trouve ainsi, pour 1.000 habitants, 26 kilomètres de routes nationales en Eure-et-Loir, 14 dans la Nièvre et 3,3 dans le Finistère, la densité moyenne pour la France étant de 6,3.

La même disparité frappante apparaît si l'on évalue l'importance du réseau par rapport à la surface.

2. *Circulation.*

Le trafic supporté par la voirie départementale ne peut être évalué avec précision. Il présente essentiellement un caractère régional.

C. — VOIRIE DES COMMUNES

La longueur totale des chemins vicinaux était de 420.000 km ; celle des chemins ruraux atteignait environ 690.000 km.

L'ordonnance du 7 janvier 1959 a prescrit le reclassement de ces voies en deux catégories : voies communales et chemins ruraux. Ce travail est actuellement en cours.

On estime que 600.000 km environ de ces voies, dont la largeur est en moyenne de 4 à 5 mètres, sont carrossables.

Le trafic qu'elles assurent est essentiellement de desserte locale. Plus de 150.000 km sont asphaltés.

3° Les routes dans le IV^e plan.

A. — RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

1. Aménagement du réseau existant.

Les études préparatoires à l'élaboration des investissements routiers pour la période 1962-1965 avaient conduit à classer les travaux par catégorie, des crédits étant définis dans chaque cas ; ces prévisions étaient matérialisées par le tableau suivant :

	PROGRAMME MINIMUM	PROGRAMME SOUHAITABLE
	(en 10 ⁹ NF)	
Elargissement et calibrage.....	200	300
Déviations et routes nouvelles.....	480	600
Reconstruction de ponts vétustes et suppression de passages à niveau.....	160	160
Opérations de sécurité.....	80	120
Travaux dans les grands centres.....	280	560
Total	1.200	1.740

Les crédits retenus en fait, soit 1.386 millions de nouveaux francs, se situent légèrement au-dessus de ceux du programme minimum défini ci-dessus. La majoration porte essentiellement sur les travaux dans les grandes agglomérations pour lesquels la dotation est portée à 466 millions de nouveaux francs.

Les crédits de paiement prévus atteindront 970 millions de nouveaux francs.

En ce qui concerne l'entretien, aucun crédit n'est explicitement fixé, mais le Gouvernement s'engage à effectuer dans ce domaine un effort important.

2. Autoroutes.

Le plan de construction d'autoroutes dit « Plan de quinze ans », approuvé par le Gouvernement en 1960, a prévu la construction de 3.600 km de voies, dont 2.000 km à réaliser en première urgence avant 1975, 585 km en deuxième urgence

et 1.040 en troisième urgence. Les travaux définis dans le IV^e plan ne constituent donc qu'une première tranche de ce vaste programme et doivent être considérés dans ce cadre.

La Commission des transports du Plan avait estimé souhaitable d'entreprendre entre 1962 et 1965 un certain nombre d'opérations correspondant à un total de 1.727 millions de nouveaux francs de crédits d'engagement. Ce chiffre a été finalement ramené à 1.414 millions de nouveaux francs.

Cet effort financier venant compléter celui qui est déjà effectué depuis 1961 permettra, d'ici la fin de 1965, la mise en service des voies nouvelles suivantes représentant un développement total de 410 km :

I. — Paris—Arras :

Roissy—Senlis (24 km) (1964).
Paris—Saint-Denis (8 km) (1965).
Saint-Denis—Roissy (16 km) (1965).
Senlis à N. 35 (35 km) (1965).

II. — Paris—Lyon :

Corbeil—Saint-Germain-sur-Ecole (10 km) (1963).
Saint-Germain-sur-Ecole—Ury (17 km) (1964).
Auxerre—Avallon (1 chaussée) (50 km) (1964).
Ans—Villefranche (13 km) (1964).
Ury—Nemours (15 km) (1965).

III. — Lyon—Marseille :

Vienne—le Péage (11 km) (1963).
Valence—Nord (5 km) (1963).
Bedarrides—Bonpas (11 km) (1 chaussée) (1963).
Lyon—Vienne (15 km) (1964).
Déviation Orange (11 km) (1964).
Le Péage—Valence (38 km) (1965).
Sortie sud de Lyon (16 km) (1965).

IV. — Autoroute de Normandie :

Mantes—Bonnières (13 km) (1963).
Bonnières—Chauffour (6 km) (1964).
Orgeval—Mantes (22 km) (1965).

V. — Autoroute Lille—Armentières :

(13 km) (1963).

VI. — Metz—Thionville :

(19 km) (1963).

VII. — Strasbourg—Bâle :

(15 km) (1965).

VIII. — Divers :

Givors—Rive-de-Gier (10 km) (1963).

Est de Marseille (8 km) (1963).

Notre pays disposera donc, à ce moment, d'un réseau d'auto-
routes de 635 km. En outre, 539 km d'autoroutes seront mises
en chantier entre 1961 et 1965, comprenant 145 km de voies
de dégagement et 394 km d'autoroutes de liaison.

4° Observations particulières concernant le réseau routier.

Votre Commission a pris acte avec satisfaction de l'effort
important qui est amorcé dans le IV^e plan en ce qui concerne
les autoroutes.

En effet, *sur les 2.290 millions de nouveaux francs de crédits
de paiement consacrés aux routes nationales, 1.320 millions, soit
près de 60 %, sont prévus pour ces voies.*

Elle tient, toutefois, à faire observer que cet effort reste
insuffisant, compte tenu des besoins, puisqu'il ne permettra
même pas de suivre le rythme du « plan de quinze ans »
prévoyant la mise en service d'ici 1975 de 2.000 km
d'autoroutes. Elle reconnaît, d'ailleurs, que cette lenteur dans
les réalisations s'explique en partie par le coût très élevé de
construction des autoroutes, qui atteint 6 millions de nouveaux
francs par kilomètre pour les itinéraires de dégagement et de
2,5 à 3,5 millions pour les itinéraires de liaison.

Quoi qu'il en soit, elle constate que notre retard sur nos
voisins étrangers continuera à s'accroître au détriment de notre
activité économique et principalement touristique.

*Pour le réseau routier classique, en dehors de l'augmentation
importante des crédits relatifs aux grands centres urbains, votre
Commission observe que la dotation moyenne annuelle reste du
même ordre que précédemment, alors que la circulation aura
augmenté d'un plan à l'autre de plus de 50 %. Ceci se traduit,*

en particulier, par une insuffisance marquée des crédits concernant la sécurité routière et par un certain ralentissement des travaux d'aménagement des grands itinéraires, qui ne porteront que sur 1.000 à 1.200 km de chaussées sur les 15.500 dont la modernisation est jugée indispensable.

Indiquons, enfin, que s'il est permis à quelques économistes de discuter de l'utilité de certains investissements routiers et de regretter leur importance, il serait difficile à l'Etat de contester la rentabilité budgétaire de la route, qui rapporte au Trésor plus de 6 milliards de nouveaux francs par an.

II. — LES CHEMINS DE FER

Dans l'ensemble des moyens de transport, les chemins de fer occupent une situation particulière et privilégiée, du fait que cette activité est gérée par une société unique disposant de ressources propres et d'une réelle autonomie. D'autre part, une convention entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français garantit celle-ci contre tout risque financier par le versement d'indemnités compensatrices et d'une subvention d'équilibre.

Héritière des grandes compagnies ferroviaires regroupées en 1937 dans une société nationale, la Société nationale des chemins de fer français est aujourd'hui la première entreprise française par son chiffre d'affaires (8,9 milliards de nouveaux francs) et le nombre de ses employés (350.000 en 1961).

Enfin, le développement de son réseau et sa part prééminente, au moins pour les marchandises, font de la Société nationale des chemins de fer français une véritable puissance économique qui, dirigée par une équipe de techniciens de haute qualité, exerce une influence prédominante dans le domaine des transports.

Nous allons maintenant examiner successivement les investissements réalisés dans le cadre du III^e plan, la situation actuelle de la Société nationale des chemins de fer français et les opérations prévues pour la période 1962-1965.

1° L'exécution du III^e plan.

Dans l'ensemble, les objectifs prévus par le III^e plan ont été atteints. Cependant, le taux de réalisation varie quelque peu suivant la nature des opérations.

En ce qui concerne *les installations fixes*, ce pourcentage est en moyenne de 94, l'ensemble des crédits dépensés s'élevant à 183 milliards de francs 1957 contre 194 prévus, ou 218 milliards contre 206,3 si l'on tient compte des participations financières et des frais généraux.

Les travaux d'électrification et les ouvrages complémentaires, correspondant à l'équipement de 1.480 kilomètres de lignes, représentent l'essentiel des dépenses effectuées, soit 82 % du total.

Le montant des opérations intéressant le matériel roulant et l'outillage n'a atteint que 33 milliards d'anciens francs, soit moins de 14 % de l'ensemble des investissements ferroviaires. Cette dotation, en partie absorbée par l'achat de locomotives électriques et diesel, n'a permis que le renouvellement de 8 % environ du parc de voitures et wagons. L'insuffisance des crédits prévus à ce titre a imposé le maintien en service d'un parc de 100.000 wagons de plus de quarante ans d'âge, totalement inadaptés aux méthodes modernes.

Un retard important a été également pris dans le domaine de la reconstruction ; il est vrai qu'il est tenu compte dans celle-ci du rétablissement assez problématique de la ligne Coni—Vintimille.

Quoi qu'il en soit, la reconstruction qui devait être terminée en 1961 ne l'a pas été à cette date. Il reste notamment à reconstruire un certain nombre de gares secondaires et le viaduc de Waville, en Lorraine.

Sous ces importantes réserves, on peut cependant considérer que les opérations intéressant la Société nationale des chemins de fer français prévues au III^e plan ont été réalisées de manière satisfaisante, surtout par comparaison avec ce qui a été fait pour les autres modes de transport.

2° Situation actuelle de la Société nationale des chemins de fer français.

A. — L'INFRASTRUCTURE

Le réseau comporte 38.614 km de voies dont 9.347 ouvertes au seul trafic « marchandises ». Au 1^{er} janvier 1962, 7.800 km de ces lignes étaient électrifiées. L'équipement du réseau en signalisation par bloc-automatique atteint 5.250 km. De plus, la longueur des lignes équipées en rails longs soudés atteignait, en fin 1961, 7.194 km.

En ce qui concerne les installations fixes, il convient de noter, en dehors des gares et des installations de triage, le nombre croissant d'embranchements particuliers, qui atteint aujourd'hui 8.400.

Enfin, la Société nationale des chemins de fer français dispose d'un important réseau propre de télécommunications comportant le télégraphe, le téléphone et 163 postes de télé-imprimeurs.

B. — LE MATÉRIEL ROULANT

1. *Engins de traction.*

Dans cette catégorie, on constate une diminution très importante du nombre des locomotives à vapeur en service : 3.046 au 31 décembre 1961, contre 7.381 à la fin de 1957.

En revanche, le nombre des locomotives et automotrices électriques est passé, dans le même temps, de 1.741 à 2.045 et celui des engins diesel de 389 à 844.

Le nombre des autorails a peu évolué avec 1.009 unités, contre 938.

2. *Voitures et wagons.*

Sauf en ce qui concerne les remorques d'automotrices et d'autorails, dont le nombre est passé de fin 1957 à 1961 de 1.270 à 1.617, l'effectif de voitures de voyageurs est en régression et n'atteint plus aujourd'hui que 11.970 contre 13.870 il y a cinq ans.

La tendance est la même pour les wagons appartenant en propre à la Société nationale des chemins de fer français : 304.000 contre 325.000 en 1937. Rappelons que sur cet effectif 100.000 véhicules ont plus de quarante ans d'âge. En revanche, l'effectif des wagons appartenant à diverses sociétés est en progression : 59.000 contre 50.000.

C. — LE TRAFIC

1. *Voyageurs.*

Pour la période 1958-1961, le trafic de voyageurs n'a subi qu'une faible augmentation : 3 % due pour la plus grande part à l'accroissement du trafic de banlieue. Les résultats globaux rendent mal compte de l'importance de ce dernier trafic, qui concerne près de 60 % des voyageurs acheminés sur des distances de l'ordre de 14 km, alors que le parcours moyen effectué sur les grandes lignes a légèrement décré (109 km contre 111).

Au total, si le trafic est en augmentation par rapport à 1954, il est, avec 33,5 milliards de voyageurs/km, à peine supérieur à celui de 1956, 1957 et 1958.

2. *Marchandises.*

La situation est toute différente dans ce domaine, où l'accroissement du tonnage/km est sensible et continu : 11 % de 1958 à 1961, soit 58,3 milliards de tonnes/km, contre 52,9, et ce en dépit d'une diminution de l'ordre de 10 % du nombre de wagons en service.

3. *Répartition du trafic.*

La répartition du transport total justifie d'autre part quelques observations. On assiste de plus en plus à une concentration de l'activité sur les grandes lignes. Les 22.000 km de celles-ci acheminent, en effet, 56,3 milliards de tonnes/km, soit 95 % du trafic. D'autre part, environ 60 % de celui-ci s'effectue sur les 7.260 km de voies électrifiées.

Précisons, enfin, que le transport de marchandises s'effectue à 90 %, soit entre embranchements particuliers, soit entre une gare et un embranchement particulier et dans la proportion de 97,5 % par train et wagon complets.

D. — LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE

La consommation d'énergie constitue un dernier élément important permettant de juger de la rentabilité des investissements.

Sur ce point, l'on constate deux tendances remarquables : une diminution très sensible de la consommation de charbon et une réduction non moins marquée de la dépense totale d'énergie de traction ramenée de 7 à 5,7 millions de tonnes d'équivalent charbon de 1957 à 1961, la réduction de la consommation par unité de trafic étant, pour la même période, de 24 %.

Ce résultat traduit le haut degré de rentabilité des travaux d'électrification réalisés au titre des II^e et III^e plans.

E. — LE PERSONNEL

La politique de réduction des effectifs pratiquée depuis la dernière guerre a ramené le nombre total des cheminots à 349.168, contre 383.000 en 1954 (et 515.000 en 1938). Cette diminution a porté essentiellement sur le personnel d'exécution, le nombre des « administratifs » restant stationnaire.

Dans le même temps, le nombre d'unités de trafic par heure de travail s'est accru de 50 % environ.

F. — SITUATION FINANCIÈRE

Une présentation objective du bilan comptable de la Société nationale des chemins de fer français est rendue difficile par le fait du soutien financier accordé par l'État à cette société. Cette aide comprend essentiellement une contribution à certaines dépenses d'infrastructure et de retraites, des versements compensateurs pour services rendus (tarifs spéciaux ou insuffisants) inscrits tant au budget des Travaux publics qu'à celui de plusieurs autres départements ministériels et une subvention éventuelle d'équilibre qui se décompose en fait en subvention prévisionnelle et crédit de régularisation. L'ensemble de ces crédits a atteint 1.800 millions de nouveaux francs en 1961.

Déduction faite de cette aide, les recettes brutes ont atteint 1.927 millions de nouveaux francs pour les voyageurs et 4.500 millions pour les marchandises.

En dépit des progrès très importants réalisés depuis la Libération, ces chiffres sont à peine plus élevés que ceux de 1929 pour un trafic cependant supérieur de 25 %, alors que, dans les autres secteurs de la production industrielle, l'indice 1929 a été généralement atteint ou dépassé à partir de 1950.

Cette situation traduit, par rapport à l'avant-guerre, une diminution marquée du produit moyen du voyageur/km (1) et surtout de la tonne/km (2) pour laquelle il existe plusieurs causes, en dehors du décalage persistant entre le niveau des tarifs et celui des prix de détail : d'une part, en ce qui concerne les voyageurs, la clientèle utilise assez largement les abonnements à tarif réduit ; d'autre part, dans le domaine des marchandises, le volume des « pondéreux » bénéficiant de conditions de transport particulièrement avantageuses s'est relativement beaucoup plus développé que celui des autres produits. Indiquons, en outre, que 40 % du trafic « marchandises » est acheminé par des wagons de particuliers ne représentant que 13 % du parc total.

Ainsi l'augmentation sensible des unités de trafic n'a pas entraîné une amélioration comparable du bilan de nos chemins de fer. Toutefois, le relèvement général des tarifs « planchers » dont bénéficient les pondéreux de faible valeur, prévu par la réforme tarifaire, devrait permettre de remédier en partie à cette situation en majorant sensiblement les recettes « marchandises ».

3° La Société nationale des chemins de fer français dans le IV^e plan.

Les dépenses d'équipement prévues pour la période 1962-1965 s'élèveront au total à 5.950 millions de nouveaux francs. Leur financement sera assuré, en ce qui concerne les installations fixes, par la voie de l'emprunt et, pour le matériel roulant, par les annuités réglementaires correspondant à un pourcentage des recettes de trafic fixé, en principe, à 8 % par an.

(1) 0,0576 NF en 1961.

(2) 0,0762 NF en 1961.

A. — MODERNISATION DE LA TRACTION

1. *Electrification.*

Au cours de la période considérée, les travaux d'électrification en cours seront poursuivis et il sera procédé, en outre, à l'engagement des opérations nouvelles suivantes :

LIGNES	COUT DE L'OPÉRATION
Dijon—Neufchâteau	90 millions NF
Le Mans—Rennes	87 —
Paris—le Havre	360 —
Reims—Charleville	35 —
Marseille—Vintimille	169 —
Banlieue Nord (2 ^e étape).....	115 —
Firminy—Saint-Etienne	12 —

soit, au total, 868 millions NF pour les électrifications à entreprendre.

Compte tenu des dépenses relatives aux opérations en cours de terminaison : 307 millions NF, et de celles qui ne seront effectuées qu'au-delà de 1965, le volume des paiements correspondant, pour 1962-1965, sera de l'ordre de 1 milliard de nouveaux francs.

En corrélation avec ces travaux, il sera procédé à l'achat des matériels de traction électrique suivants :

Automotrices 1.500 volts.....	55 unités.
Automotrices 25.000 volts.....	90 —
Locomotives électriques :	
De 1.500 volts.....	66 —
De 25.000 volts.....	88 —
Bi-courant	98 —

La dépense résultant de ces acquisitions sera, pour 1962-1965, de 364 millions NF.

2. Diesélisation.

Les travaux d'électrification doivent être limités aux 9.000 km de voies supportant le plus fort trafic. Sur toutes les autres, la traction diesel remplacera progressivement les locomotives à vapeur, qui auront, en principe, toutes disparu à la fin de 1970. Cette modernisation intéressera, en priorité, les liaisons à trafic moyen et celles présentant un intérêt certain pour le développement économique régional, telles que les lignes de Bretagne au-delà de Rennes et de Nantes, celles de Normandie vers Caen et Cherbourg et celle du Bourbonnais.

Les progrès réalisés dans le domaine de la technique du diesel, conduisant dans un premier temps à la fabrication d'engins de 2.000 à 2.600 CV et, dans un proche avenir, de 4.000 CV, ont seuls permis d'envisager ainsi la suppression totale des locomotives à vapeur.

Les crédits prévus concernent l'achat des engins suivants :

Locomotives diesel de moins de 1.000 CV.....	95
Locomotives diesel de plus de 1.000 CV.....	323
Autorails	205
Locotracteurs	192

Pour l'achat de ces matériels, les dépenses atteindront, en 1962-1965, *371 millions de nouveaux francs*.

B. — RENOUELEMENT ET ADAPTATION DU MATÉRIEL ROULANT

Alors que le III^e plan avait à peu près négligé le matériel roulant, un effort important sera fait à ce titre dans le IV^e plan. Il intéresse aussi bien les voitures à voyageurs que les wagons.

Il est prévu, en effet, l'achat de 400 voitures à voyageurs, 40.000 wagons courants, 800 wagons spéciaux et 120 wagons fourgons-chaudières, représentant une dépense de 789 millions de nouveaux francs pour 1962-1965.

D'importants travaux de modifications de voitures et de wagons seront entrepris comprenant, en particulier, la généralisation de l'attelage automatique.

C. — INSTALLATIONS FIXES

Les investissements à réaliser au titre des installations fixes ont pour triple objet de faire face à l'accroissement du trafic, d'assurer la sécurité et d'augmenter la productivité. Ils consistent, notamment, en construction de bloc-automatiques de signalisation, équipement de postes d'aiguillage, création de nouveaux triages et modernisation du réseau de télécommunications. Il s'agit de travaux particulièrement coûteux, dont le prix est évalué à 1.470 millions de nouveaux francs, plus 140 au titre de la reconstruction.

D. — MESURES DIVERSES RELATIVES AUX TARIFS, AUX RÈGLES D'EXPLOITATION

Le Gouvernement ne s'est pas contenté de déterminer les investissements ferroviaires à entreprendre au titre du IV^e plan ; il a aussi préconisé un certain nombre de mesures propres à améliorer notamment la rentabilité, les conditions de travail et la sécurité.

4^o Observations de la Commission relatives à la Société nationale des chemins de fer français.

A notre sentiment, les investissements ferroviaires définis dans le cadre du IV^e plan devraient avoir *un double objectif* : d'une part, améliorer le bilan financier de la Société nationale des chemins de fer français ; d'autre part, contribuer au relèvement économique du pays en facilitant notamment l'implantation d'établissements industriels à travers le territoire.

En ce qui concerne la situation financière de la Société nationale des chemins de fer français, les prévisions de recettes et de dépenses établies pour 1965 par le Commissariat au Plan font état d'une réduction de 259 millions de nouveaux francs du solde débiteur, réduction compensée en partie par une augmentation de 169 millions des subventions proprement dites. L'aide financière de l'Etat se trouverait donc ramenée à 1.450 millions de nouveaux francs pour un chiffre d'affaires de 11.200 millions, soit 13 %, contre 16 % en 1961.

Nous ne pouvons que nous féliciter de ce redressement du bilan de nos chemins de fer, en espérant que les chiffres annoncés seront bien atteints : les points d'interrogation étant, d'une part, les recettes voyageurs et marchandises (70 % du total), fonction de la situation économique générale et, d'autre part, les dépenses de personnel (55 %), dépendant du climat social et du niveau général des prix.

La mise en œuvre de la réforme tarifaire (sagement reportée par une décision récente du Gouvernement au début d'octobre), et dont la Société nationale des chemins de fer français attend une augmentation substantielle de son trafic et de ses recettes marchandises, ne semble pas devoir avoir les mêmes conséquences heureuses pour l'économie de nos provinces et spécialement pour les régions situées à l'écart des grandes lignes ou desservies par des voies mal équipées comme le Massif Central, l'Ouest de la Bretagne et le Sud des Alpes.

S'il est normal que la Société nationale des chemins de fer français cherche ainsi à améliorer sa gestion commerciale et à mieux se placer vis-à-vis des modes de transport concurrents, nous estimons que le Gouvernement se doit d'éviter que l'économie déjà fragile des régions que nous avons indiquées ne soit définitivement ruinée. Il importe donc que des correctifs importants soient prévus, dans le cadre même de la nouvelle structure tarifaire, ou par le biais de subventions compensatrices consenties au titre de l'aménagement du territoire.

III. — LA REGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS

1° Situation actuelle de la Régie.

A. — ORGANISATION ADMINISTRATIVE

L'organisation des transports en commun de voyageurs dans la région dite : « Région des transports parisiens » est assurée, conformément aux dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, par un syndicat constitué entre l'Etat, la ville de Paris, les départements de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne et de l'Oise.

La région des transports parisiens qui est définie par décret comprend le département de la Seine, déborde très largement sur le département de Seine-et-Oise et partiellement sur celui de Seine-et-Marne.

Le Syndicat des transports parisiens a été définitivement constitué dans le courant de 1960. Il est administré par un conseil composé de trois représentants de l'Etat et de trois représentants des collectivités locales intéressées.

La Régie autonome des transports parisiens est chargée de l'exploitation des réseaux et des lignes de transport en commun de voyageurs qui lui a été confiée par application de la loi du 21 mars 1948. Elle peut également être chargée d'exploiter d'autres réseaux ou d'autres liaisons ou d'assurer la construction et l'aménagement de lignes nouvelles. La consistance des réseaux exploités par la R. A. T. P. est précisée plus loin.

B. — INFRASTRUCTURE ET MATÉRIEL ROULANT DE LA R. A. T. P.

(au 31 décembre 1961).

1. Réseau ferré.

Le réseau ferré comprend 15 lignes d'une longueur totale de 189 km, y compris la ligne de Sceaux.

L'exploitation est assurée par 2.722 motrices et remorques, 40 éléments articulés et 71 voitures sur pneumatiques.

2° Réseau routier.

Le réseau routier comprend 56 lignes urbaines, 95 lignes de banlieue et 19 lignes de grande banlieue d'une longueur totale de 1.542 km, ainsi que 13 services de nuit d'une longueur de 99,6 km.

Le matériel roulant correspondant est de 3.122 voitures.

C. — MAIN-D'ŒUVRE

Cadres	1.385
Maîtrise	3.977
Exécution	30.020
Total	35.382 agents.

D. — TRAFIC

Le tableau ci-dessous donne le nombre de voyageurs transportés, au cours des années 1960 et 1961, et le montant des recettes correspondantes en 1960.

	NOMBRE DE VOYAGEURS (en millions).		RECETTES* (en millions de NF).
	1960	1961	1960
Réseau ferré :			
Réseau métropolitain.....	1.166	1.113	434,7
Ligne de Sceaux.....	46,6	45,5	31,6
Funiculaire de Montmartre..	1,6	1,5	0,4
Réseau routier.....	852	797	363,7
	2.066,2	1.957	830,4

(*) Ces chiffres tiennent compte des recettes du trafic, des remboursements, des pertes de recettes et de l'indemnité compensatrice (décret du 7 janvier 1959, art. 8 et 7).

2° Opérations prévues et effectuées au titre du III^e plan.

A. — OPÉRATIONS PRÉVUES

Le détail des opérations à effectuer n'avait pas été déterminé d'une façon précise.

Le décret du 19 mars 1959 portant approbation de ce plan s'était borné à fixer à 38 milliards le total des paiements à prévoir pour les quatre exercices 1958 à 1961 et à indiquer les grandes lignes des objectifs à atteindre :

- augmentation de la capacité de transport du réseau ferré ;
- mise sur pneumatiques de la ligne n° 1 et allongement des rames de la ligne de Sceaux ;
- prolongement du métropolitain jusqu'à la Défense.

Le plan intérimaire 1960-1961 a réaffirmé la nécessité d'entreprendre ou de poursuivre ces opérations.

B. — OPÉRATIONS EFFECTUÉES

1. *Extension du réseau ferré.*

Les travaux relatifs à la liaison à grand gabarit Pont de Neuilly—Rond-Point de la Défense ont été commencés dans le courant de 1961. Cette opération doit constituer l'amorce de la liaison régionale Est-Ouest.

2. *Augmentation de la capacité de transport.*

Les travaux relatifs à l'exploitation de la ligne de Sceaux avec des trains de 6 voitures sont en cours et seront, en principe, terminés dans le courant de 1962.

L'exploitation de la ligne n° 1 avec matériel sur pneumatiques est également en cours de réalisation mais il ne semble pas qu'elle puisse être effectuée avant 1964.

En ce qui concerne le réseau routier, le nombre des autobus de grande banlieue acquis dans le cadre du III^e plan s'élèvera à 165.

Le reste des opérations entreprises sont des travaux de détail relatifs à l'amélioration de la ventilation, à la modernisation de l'éclairage, à la construction d'appareils élévateurs, à l'édification de nouvelles installations de transformation, à l'agrandissement des dépôts d'autobus, etc.

C. — OBSTACLES RENCONTRÉS A LA RÉALISATION DU III^e PLAN

Les paiements effectués au cours de la période 1958-1961 ont atteint 185 millions de nouveaux francs, alors que les prévisions du III^e plan s'élevaient à 380.

Le retard serait donc de l'ordre de 195 millions de nouveaux francs. Il résulte principalement des trois causes suivantes :

1. *Liaison à grand gabarit Défense—Pont de Neuilly.*

L'opération initialement prévue concernait le prolongement de la ligne n° 1. Or, il est apparu que cette ligne était déjà trop chargée et qu'il convenait d'entreprendre une liaison à grande vitesse avec un gabarit différent et située à 30 mètres de profondeur, cette liaison devant être l'amorce d'une grande liaison Est-Ouest, destinée à relier la banlieue Nord-Ouest de Paris à la région Sud-Est.

Ce changement d'optique a entraîné naturellement des retards importants. Les nouvelles prévisions entraînant pour 1961 une dépense de 10 millions de nouveaux francs seulement, contre 95 millions de nouveaux francs antérieurement prévus pour la période 1958-1961.

2. *Equiperment de la ligne n° 1 avec un matériel sur pneumatiques.*

Cette opération n'a été définitivement autorisée qu'en juin 1960 alors que, selon les prévisions du III^e plan, son engagement aurait dû être effectué dès 1958. Dans cette hypothèse, les paiements pour la période 1958-1961 auraient dû atteindre 85 millions de nouveaux francs alors que 26 ont été effectivement dépensés

3. *Commande de 150 autobus.*

Lors de l'établissement du III^e plan, la Régie avait proposé la commande de 150 autobus en vue de permettre la réforme de voitures maintenues en service, après livraison des wagons destinés à les remplacer, par suite de l'accroissement du trafic.

En raison des délais nécessités par la mise au point des caractéristiques générales du nouveau type d'autobus dit « standard », cette commande a dû être différée ; de ce fait, les opérations prévues pour 15,5 millions de nouveaux francs n'ont pas été effectuées.

Il faut noter que l'acquisition de ces 150 voitures est maintenant comprise dans la commande de 510 autobus prévue par la Régie au IV^e plan.

3° Principales opérations prévues au IV^e plan.

A. — LES BESOINS RÉSULTANT DE LA CROISSANCE PARISIENNE

En dépit de la politique de décentralisation, l'accroissement de l'activité et de la population de la région parisienne va encore se poursuivre à un rythme qui peut être légèrement ralenti à partir de 1970.

Rappelons que la population de l'agglomération parisienne, qui était de 7,4 millions en 1954, a atteint 8,1 millions en 1958 et que ce chiffre passera à 9,2 millions en 1965-1970 et à 10 millions vers 1975-1980.

Cet accroissement, ainsi que celui des voitures individuelles, a entraîné une saturation presque totale de la circulation de surface. D'autre part, le centre commercial de Paris étant resté sensiblement le même, l'engorgement actuel des artères est sans cesse aggravé par la venue des habitants de la banlieue dont le nombre dépasse de beaucoup, dès aujourd'hui, celui des personnes vivant dans les limites des anciennes fortifications. Cette situation a conduit à envisager la création d'une liaison nouvelle à grand gabarit, à grande vitesse et à cadence de marche élevée, permettant seule de dégager l'ancien réseau métropolitain, très surchargé, et de relier, d'une façon satisfaisante, la grande banlieue au centre de la capitale.

Cette nouvelle traversée souterraine de Paris constituera l'amorce d'un réseau express régional complémentaire du réseau métropolitain.

Les lignes d'autobus de banlieue seront réorganisées en fonction de ce réseau express, leur objet étant de rabattre les voyageurs vers les stations de ce nouveau système ferroviaire.

Le IV^e plan va donc marquer un *tournant important* dans l'histoire des transports parisiens. A la quasi-stagnation qui a marqué la période 1940-1960 va succéder un effort important tendant au renouvellement complet des anciennes structures.

Cependant, cet effort serait vain si la physionomie même de la région parisienne n'était pas repensée. Il importe de créer au plus tôt des centres commerciaux importants en banlieue et grande banlieue, de manière à ce que les actuelles cités-dortoirs deviennent des villes satellites offrant à leurs habitants toutes les ressources économiques, éducatives et même artistiques qu'ils ne peuvent trouver aujourd'hui que dans le Paris « intra-muros ».

B. — ANALYSE DES PRINCIPAUX PROJETS

1. *Ligne régionale Ouest-Est.*

L'objet de cette liaison est de relier, d'une part, Saint-Germain-en-Laye et, d'autre part, Montesson à un tronc commun nouveau desservant la Folie, la Défense, Etoile, Opéra, Châtelet, Gare de Lyon et Nation.

A ce tronc commun sera rattachée à l'Est la ligne de Vincennes, électrifiée jusqu'à Boissy-Saint-Léger, ainsi que la ligne d'Emerainville (également électrifiée) au prix de la création d'une voie nouvelle de Fontenay-sous-Bois à Nogent - le Perreux - Bry.

La réalisation de travaux de cette ampleur fait naturellement l'objet d'un échelonnement important :

a) Dans le cadre du IV^e plan sont prévues :

— la construction et la mise en service de la section la Folie-la Défense-Etoile (8 km) (avec correspondance entre la R. A. T. P. et la S. N. C. F.) ;

— l'électrification de la ligne de Vincennes, de Bastille à Boissy-Saint-Léger (22 km) ;

b) De 1965 à 1970, seraient réalisés la jonction entre l'Etoile et la ligne de Vincennes ainsi que le raccordement la Folie-ligne de Saint-Germain ;

c) La fin de l'opération est prévue pour 1975.

2. *Ligne de Sceaux.*

Les travaux permettant l'allongement des trains à six voitures sont actuellement terminés ; il reste cependant à réaliser pour 1965 l'élargissement du quai de la station Denfert-Rochereau.

3. *Equipement sur pneumatiques de la ligne Neuilly-Vincennes.*

Cette importante opération, inscrite au programme de 1960, sera, en principe, terminée en 1965. En liaison avec ces travaux, les quais de treize stations de cette ligne seront allongés pour permettre la circulation de trains de six voitures.

4. *Autres travaux intéressant le réseau souterrain.*

De nombreux et importants travaux seront entrepris. Parmi les principaux, citons le prolongement de la ligne n° 13, de la porte de Clichy au pont de Clichy, et le dédoublement de la branche Clichy, la jonction (éventuelle) Saint-Lazare-Miromesnil-Champs-Élysées-Clemenceau, l'allongement des stations de la ligne n° 4 (Orléans-Clignancourt) pour permettre la circulation de trains de sept voitures, et enfin la modernisation de la station Maine-Montparnasse.

5. *Opérations intéressant le réseau routier.*

Elles consistent essentiellement dans l'achat de 510 autobus (non compris les 670 véhicules à commander au titre de renouvellement).

C. — LES DÉPENSES PRÉVUES ET LEUR FINANCEMENT

1. *Les dépenses.*

Le montant des crédits d'engagement s'élève à 1.611,3 millions de nouveaux francs.

La majeure partie des engagements concerne l'actuel réseau métropolitain (556,2 millions de nouveaux francs) et surtout la ligne régionale (660 millions de nouveaux francs). Encore ces chiffres ne comprennent-ils pas les engagements à prévoir en 1955, comptés seulement pour mémoire, dans l'incertitude où on est de la section de la ligne régionale à entreprendre.

Le montant des crédits de paiement dépassera, pour sa part, 1.400 millions de nouveaux francs pour les quatre années 1962-1965 (chiffre à rapprocher des 185 millions de nouveaux francs pour la période 1958-1961).

2. *Le financement des investissements.*

L'effort de financement prévu par le IV^e plan est sans commune mesure avec celui réalisé précédemment. En effet, la Régie, qui a dépensé 360 millions de nouveaux francs pour ses investissements de 1949 à 1961, va en dépenser quatre fois plus au cours des quatre années 1962-1965 et ce rythme se maintiendra au moins jusqu'en 1975.

Dans ces conditions, il apparaît difficile que la R. A. T. P. supporte seule la charge des opérations à entreprendre. L'augmentation des charges d'intérêt et d'amortissement des emprunts qui en résulterait pour elle la conduirait, en effet, à demander un relèvement de ses tarifs de l'ordre de 50 %, mesure difficilement acceptable par la masse des salariés.

Les pouvoirs publics ont admis que les dépenses relatives à la création de liaisons nouvelles, dont la création résulte de décisions gouvernementales prévues dans le cadre du plan d'urbanisme, soient entièrement à la charge de la collectivité. Ces dépenses représentent à peu près la moitié de celles à prévoir au total au cours des dix années à venir pour les transports en commun de la région parisienne.

4^o **Observations de votre Commission.**

Votre Commission n'a pas manqué d'être frappée par l'augmentation considérable des crédits qui devront être consacrés aux transports parisiens (1).

Sans méconnaître l'urgence des travaux à entreprendre, elle constate que cette surcharge financière, qui va peser sur l'ensemble de la nation jusqu'en 1975, est l'une des conséquences tangibles de *l'énorme afflux de population* qui contribue à faire de Paris un centre urbain démesuré, destiné à abriter demain 10 millions d'âmes.

(1) 1.400 millions de nouveaux francs au IV^e plan, contre 185 au III^e.

Mais votre Commission estime qu'un tel effort serait vain si des mesures énergiques n'étaient pas prises pour freiner au maximum cette montée des provinciaux vers la capitale et l'installation à Paris d'entreprises nouvelles.

Elle demande, d'autre part, *que soit mis à l'étude un plan d'étalement des horaires de travail* dans le but d'écrêter les pointes de trafic qui conduisent à une saturation inacceptable et dangereuse du métro et des autobus entre 7 heures 30 et 9 heures et entre 18 heures et 19 heures.

En ce qui concerne ces deux points, elle estime que le Gouvernement se doit de donner l'exemple en agissant sur les secteurs de l'administration et les entreprises nationalisées dépendant directement de lui, sans attendre les effets indirects et à long terme des mesures fiscales et économiques déjà adoptées.

IV. — NAVIGATION INTERIEURE

1° La navigation intérieure dans le III^e Plan.

La Commission des voies navigables avait fixé à 104,8 milliards d'anciens francs le crédit minimum devant être consacré à la modernisation des voies navigables.

Cette somme fut ramenée par le Gouvernement à 71 milliards les crédits de paiement devant atteindre 57 milliards.

En fait, la dotation accordée fut la suivante pour les années 1958 à 1961.

ANNEES Origine.	ENGAGEMENTS (10 ^e NF)		PAIEMENTS (10 ^e NF)	
	Fonds d'Etat.	Fonds le concours.	Fonds d'Etat.	Fonds le concours.
1958	50,6	5,0	64,4	2,6
1959	78,3	9,9	65,3	8,1
1960	91,2	49,3	79,1	12,0
1961	130,6	89,8	99	60
Total :	484,7		390,5	

Si l'on tient compte des dépenses supplémentaires résultant de la réévaluation des opérations anciennes, on constate que le III^e Plan n'aura été réalisé qu'à 65 %, cette proportion étant de 44 % si l'on compare le volume des crédits ouverts à celui jugé indispensable par la Commission des voies navigables du Plan.

En dépit de son insuffisance, l'effort financier consenti pour la première fois en faveur des voies navigables aura permis d'entreprendre les principaux travaux suivants :

Achèvement du canal du Nord, dont les travaux de construction commencés en 1908 avaient été interrompus par la guerre de 1914 ;

Aménagement à grand gabarit de la liaison Dunkerque-Valenciennes ;

Aménagement de la basse et de la haute Seine et réduction du nombre des biefs ;

Approfondissement et recalibrage de voies diverses du Nord et de l'Est.

Pour permettre d'apprécier à sa juste valeur l'effort effectué pour les voies navigables, il convient d'indiquer que les travaux les plus importants et les plus coûteux entrepris depuis 1958 pour améliorer notre réseau fluvial bénéficient d'un financement particulier ou ne sont payés qu'en partie et exceptionnellement par le budget des Travaux publics (ex. barrage et écluse de Pierre-Bénite inscrits pour 44 millions de nouveaux francs).

Citons parmi ces grandes réalisations :

— la canalisation de la Moselle de Metz à la frontière, objet d'une convention internationale et d'un avenant spécial ;

— l'aménagement du Rhône réalisé par la Compagnie nationale du Rhône ;

— l'aménagement du Rhin et le grand canal d'Alsace entrepris par l'E. D. F.

Si l'on tient compte de ces travaux, les dépenses totales d'équipement de la navigation intérieure ont atteint pour la période 1958-1961 : 578 millions de nouveaux francs.

2° Situation actuelle de la navigation intérieure.

1. INFRASTRUCTURE

La longueur totale des voies navigables en service est de 7.706 km, comprenant 4.594 km de canaux.

1.133 km de ce réseau sont accessibles à des navires de 600 tonnes de port en lourd et 617 km seulement peuvent être utilisés par des péniches portant plus de 1.000 tonnes.

Le tableau suivant permet d'établir une comparaison entre notre réseau fluvial et celui de l'Allemagne occidentale, des Pays-Bas et de la Belgique :

CHARGE MAXIMALE des bateaux.	FRANCE	ALLEMAGNE occidentale.	PAYS-BAS	BELGIQUE
Tonnes.	Km.	Km.	Km.	Km.
315	1.690	3.698	3.113	849
600	1.133	3.639	2.726	849
650	629	3.639	2.726	397
1.000	617	3.056	1.930	397
1.350	617	2.313	1.709	397

Cet état comparatif fait ressortir le retard considérable de notre pays en ce qui concerne les voies modernes. En fait, seuls la Seine, le Rhin et le Grand Canal d'Alsace peuvent être considérés comme au gabarit international.

2. FLOTTE

L'évolution de la flotte fluviale s'est caractérisée par l'augmentation considérable du nombre des automoteurs par rapport à celui des péniches tractionnées. On constate, d'autre part, une réduction du nombre des remorqueurs.

Enfin, le développement du poussage a conduit à la mise en service de navires pousseurs et de barges spéciales.

Au total, on compte 9.743 bateaux de marchandises d'un tonnage de 3.551.000 tonnes et d'une puissance de 522.256 chevaux et 875 bateaux-citernes d'un tonnage de 377.449 tonnes et d'une puissance de 101.574 chevaux.

Le tableau suivant permet de comparer cette flotte avec celle de nos voisins européens :

	NOMBRE de bateaux.	TONNAGE 10 ³ T	PUISSANCE 10 ³ CV
France	10.502	3.616	575
Belgique	6.478	2.519	650
Allemagne	8.410	4.643	1.476
Pays-Bas	20.295	4.866	1.323

On voit que si nous disposons d'un nombre élevé de bateaux, leur tonnage et puissance moyens sont très inférieurs à ceux des flottes fluviales des autres pays considérés.

3. TRAFIC

De 1955 à 1961, le trafic fluvial a augmenté de 25 %. Il a dépassé pour la première fois, en 1961, 70 millions de tonnes et 10 milliards de tonnes/km. 90 % de ce trafic intéresse la moitié du réseau en service, soit environ 4.000 km de rivières et canaux.

Au cours de la même période, l'augmentation a été beaucoup plus importante (65 % en moyenne) pour les autres pays du Nord-Ouest de l'Europe : Allemagne, Belgique et Pays-Bas.

Si cet accroissement a été général, il fut cependant fort inégal, les voies les plus modernes étant beaucoup plus favorisées que celles ayant un gabarit inférieur à 1,80 mètre. On assiste donc à une concentration du trafic sur quelques grandes voies ou sections de voies, telles que la basse Saône et le Rhône, la Seine et ses affluents, la Scarpe et l'Escaut, enfin le Rhin. Dans un certain nombre de cas, et notamment pour le Rhône et la haute Seine, les travaux de modernisation ont eu une incidence remarquable sur l'élévation du trafic.

En dépit de cette évolution, la part de la navigation intérieure dans le trafic total de marchandises, qui est aujourd'hui de 11 %, a sensiblement décliné depuis 1929 (13 %) et 1954 (12,1 %). Rappelons qu'elle est en Allemagne occidentale de 32 %.

Si nous examinons maintenant les marchandises transportées, nous constatons une baisse sensible de la part du charbon, tandis que celles des produits agricoles et alimentaires et des matières premières de l'industrie font plus que doubler.

La répartition des différentes matières s'établissait comme suit en 1961 :

Combustibles minéraux	17,8	p. 100.
Minéraux et matériaux de construction.....	26,7	—
Engrais et amendements.....	2,9	—
Bois à brûler et bois de service.....	1	—
Produits fabriqués de l'industrie métallurgique.	8,2	—
Matières premières de l'industrie métallurgique.	3,2	—
Produits industriels	5,6	—
Produits agricoles et alimentaires.....	17,2	—
Hydrocarbures	17,4	—
<hr/>		
Toutes marchandises	100	—

3° Les voies navigables dans le IV^e plan.

Les travaux prévus au IV^e plan pour les voies navigables constituent la prolongation de ceux qui avaient été entrepris au titre de la loi-programme 1960-1962. Le volume des dépenses d'infrastructure a été, en fait, déterminé par la décision gouvernementale de limiter à 700 millions de nouveaux francs le total des crédits d'engagement sur crédits d'Etat, compte non tenu des compléments prévus au titre de la liaison Nord-Est méditerranée.

A cette part de l'Etat, il convient d'ajouter 130 millions de nouveaux francs de fonds de concours comportant, d'une part, les contributions des collectivités locales, d'autre part, les ressources d'emprunt ou d'autofinancement alimentées par le produit des péages institués par la loi du 9 avril 1953.

Les principaux travaux engagés ou poursuivis seront les suivants :

Aménagement de la Seine permettant notamment d'obtenir un mouillage de 3,20 mètres jusqu'à Montereau ;

Achèvement du canal du Nord ;

Aménagement à grand gabarit Dunkerque—Valenciennes ;

Construction du barrage de Pierre-Bénite sur le Rhône ;

Canalisation de la Moselle en amont de Thionville jusqu'à Frouard.

En ce qui concerne la *flotte batelière*, les investissements nécessaires sont évalués à 250 millions de nouveaux francs.

Les investissements totaux prévus atteignent donc 897 millions de nouveaux francs pour l'infrastructure et 250 millions pour la flotte.

Quant à la *liaison Rhin—Rhône*, le Gouvernement a finalement décidé de différer l'opération. Toutefois, 67 millions de nouveaux francs de crédits d'Etat supplémentaires ont été accordés pour permettre la réalisation plus rapide de l'aménagement d'aval en amont des bassins du Rhin, de la Moselle, de la Saône et du Rhône.

Cette dotation complémentaire permettra, en particulier, la mise au grand gabarit de la section Niffer-Mulhouse du canal du Rhône au Rhin et l'aménagement au grand gabarit de la section Lyon—Mâcon.

Pour le projet d'ensemble dit « Rhin-Rhône » et l'aménagement des voies navigables affluentes, le Gouvernement semble décidé à accorder un crédit complémentaire destiné aux études techniques. Mais la question a paru tellement importante à votre Commission qu'elle a voulu y consacrer l'essentiel de ses observations dans un chapitre spécial de son rapport.

4° La liaison Rhin—Rhône.

Le Gouvernement a reconnu la nécessité de la création d'un grand axe de transport entre le Rhin et la Méditerranée ; votre Commission entend vous montrer que cet « axe de transport » doit être nécessairement *une voie navigable à grand gabarit*. Dans ce but, nous vous exposerons, tout d'abord, les données techniques et financières du problème et nous nous efforcerons de vous montrer l'intérêt national et européen d'une liaison navigable Rhin—Rhône.

A. — DONNÉES TECHNIQUES ET FINANCIÈRES DU PROJET

1. — *Etat actuel des liaisons.*

La liaison entre les bassins rhénan et rhodanien par voie d'eau est caractérisée par une totale hétérogénéité.

Du Sud au Nord, cette liaison comporte un tronç commun constitué par le Rhône prolongé par la Saône jusqu'à la hauteur de Saint-Jean-de-Losne (près de Dole).

Le Rhône et la Saône (jusqu'au confluent du Doubs) sont accessibles aux péniches de 800 tonnes, mais en raison de la force du courant, le Rhône ne peut être remonté que par de puissants automoteurs.

Il convient également de signaler que jusqu'à la réalisation, actuellement en cours, du barrage de Pierre-Bénite, un transbordement doit être effectué à Lyon.

A partir de Saint-Jean-de-Losne s'ouvrent deux voies :

- le canal du Rhône au Rhin (236 km), navigable à l'enfoncement de 1,80 mètre et coupé de 105 écluses, qui aboutit à Mulhouse et se rattache au grand canal d'Alsace à grand gabarit ;
- le canal de l'Est (branche Sud, 330 km), navigable à l'enfoncement de 1,80 mètre et coupé de 99 écluses, qui rejoint la Moselle en amont de Toul et la Meurthe à Nancy.

En dépit du grand nombre d'écluses et du fait que celles-ci sont généralement manœuvrées à bras, malgré la lenteur de la navigation qui est de l'ordre de 3 km à l'heure ou 30 km par jour (il faut environ trois semaines pour aller de Nancy ou Strasbourg à Marseille), le trafic cumulé de ces deux voies dépasse 1 million de tonnes et se développe notablement, en particulier sur la branche Sud du canal de l'Est.

2. — *Les deux principaux projets envisagés.*

Les deux principaux projets tendent à relier, le premier la Moselle au Rhône en suivant approximativement le tracé du canal de l'Est, branche Sud, et le second le Rhin au Rhône, en aménageant le canal du Rhône au Rhin. L'aménagement de la Meuse de Givet à Toul, considéré comme un complément de la branche lorraine, serait réalisé en seconde urgence.

L'ensemble des premiers tracés forment un Y dont le Rhône et la basse Saône seraient la base et les liaisons Saône—Moselle et Saône—Rhin les deux branches.

Nous pensons utile de donner ici un bref aperçu des travaux à entreprendre et des dépenses correspondantes :

1. *Liaison Moselle—Saône.*

Compte tenu de la décision déjà prise de canaliser la Moselle au grand gabarit de Metz à Frouard, il reste à aménager la liaison Frouard—Saint-Symphorien-sur-Saône, se décomposant comme suit :

- *Frouard—Neufmaison* (48 km). — Cinq barrages à réaliser sur la Moselle. Coût : 144 millions de nouveaux francs.
- *Neufmaison—Charmes* (35 km). — Canal comportant cinq écluses. Coût : 135 millions de nouveaux francs.

- *Charmes—Corre* (60 km). — Bief de partage culminant à 345 km franchi par un élévateur ou un ouvrage « à pente d'eau ». Coût : 512 millions de nouveaux francs.
- *Corre—Saint-Symphorien* (160 km). — Par la Saône canalisée avec sept écluses. Coût : 250 millions de nouveaux francs.

Soit, au total, 303 km aménagés pour une dépense de 1.055 millions de nouveaux francs.

2. *Liaison Mulhouse—Saint-Symphorien-sur-Saône.*

- *Niffer—Mulhouse* (15 km). — Section en cours de réalisation par l'élargissement et l'approfondissement du canal existant. Toutefois, l'écluse actuelle de Niffer devrait être allongée pour permettre le passage de convois poussés.
- *Mulhouse—Valdieu* (37 km). — Section comprenant six écluses.
- *Bief de partage de Valdieu* (23 km). — Les 39 mètres de dénivellation seront franchis par un élévateur de type classique.
- *Du bief de partage à Voujaucourt-sur-le-Doubs* (7 km). — Canal artificiel comportant trois écluses.
- *Voujaucourt—Saint-Symphorien-sur-Saône* (156 km). — Doubs canalisé avec dix-huit écluses de 3 à 13,50 mètres de hauteur de chute.

Cette branche, dite alsacienne, représente donc au total 238 km de canaux ou de rivières canalisées. Son coût est estimé à 920 millions de nouveaux francs.

3. *Section navigable commune aux deux liaisons.*

Saint-Symphorien—Lyon (215 km). — Saône canalisée. Coût des travaux : 130 millions de nouveaux francs.

L'ensemble des travaux à accomplir pour relier Lyon à la Moselle et au Rhin, correspondant à l'aménagement de 750 km de rivières et canaux, représente donc une dépense d'investissement globale de 2.105 millions de nouveaux francs.

D'autre part, l'aménagement de la voie meusienne de Givet à Toul (290 km), nécessitant l'établissement de trente-quatre écluses et d'un plan incliné, entraînerait une dépense de l'ordre de 800 millions de nouveaux francs.

En se limitant aux deux premières liaisons dont la réalisation demanderait environ dix ans, on voit que *la dépense moyenne annuelle à engager serait de l'ordre de 220 millions de nouveaux francs par an, soit moins du tiers des crédits d'infrastructure prévus dans le même temps par la Société nationale des chemins de fer français.*

En terminant cette brève étude technique et financière, nous estimons nécessaire de répondre à l'avance aux objections de ceux qui, s'appuyant sur l'exemple de la Moselle, prétendent que le coût total du projet dépassera en fait très largement les évaluations faites.

Il n'est pas contestable que le coût total de la canalisation de la Moselle sera très supérieur aux estimations primitives. Le devis, établi en 1956, prévoyait, en effet, une dépense de 370 millions de DM, alors que celle-ci atteindra, en fait, 780 millions. Mais, sans parler du renchérissement des travaux intervenu en cinq ans et du coût particulièrement élevé des indemnités payées aux riverains allemands, il existe à ce dépassement plusieurs explications dont la principale est que le projet primitif avait été établi avant la mise au point de la technique du « poussage » qui nécessite la construction d'écluses deux fois plus longues et un aménagement des courbes de la voie d'eau.

Indiquons que la rentabilité de l'ouvrage restera cependant élevée puisque la sidérurgie lorraine en attend une économie annuelle de 90 à 100 millions de nouveaux francs.

Enfin, au cours de la visite qu'une délégation de votre Commission a faite en Lorraine et en Alsace, fin mai 1962, il nous a été affirmé que les moyens actuels permettraient de réduire sensiblement les dépenses occasionnées par les dragages et les terrassements.

Nous estimons donc qu'il n'existe *aucune raison valable de contester le coût des travaux*, admis d'ailleurs par la Commission Bouloche.

B. — INTÉRÊT ÉCONOMIQUE NATIONAL ET EUROPÉEN
DE LA LIAISON MER DU NORD—MÉDITERRANÉE

A l'intérieur d'un triangle Dunkerque-Bâle-Dortmund sont concentrés les deux tiers des ressources et des moyens industriels de l'Europe des Six, soit 70 % du charbon, 80 % du minerai de fer et 77 % de l'acier.

La France appartient à cette région par sa bordure Nord-Est, mais un coup d'œil sur la carte permet de constater qu'elle dépend étroitement pour ses approvisionnements et ses exportations de moyens de communication situés hors de son territoire et, en particulier, des voies navigables belges et allemandes, seules susceptibles de permettre le transport, dans des conditions économiques, de matières pondéreuses (minerai, houille et produits métallurgiques).

Du fait de ce handicap, la France exporte 80 % de ses aciers sous forme brute, alors que cette proportion n'est que de 20 % pour l'Allemagne et la Belgique.

Les importants travaux en cours sur le Rhin et la Moselle vont prochainement améliorer cette situation : grâce à la voie rhénane et au grand canal d'Alsace, l'Alsace peut, d'ores et déjà, recevoir ses matières premières de Rotterdam ou de la Rhur et exporter ses produits vers l'Allemagne ; grâce, demain, à la Moselle canalisée, la Lorraine pourra bénéficier des mêmes avantages, mais, pour leurs exportations, *ces deux régions resteront coupées du reste du territoire français et l'on peut même craindre que leur orientation vers le Nord-Ouest de l'Europe s'en trouve accentuée.*

La poursuite progressive de l'aménagement de la Moselle d'aval en amont et de celle du Rhône et de la Saône du Sud au Nord, *solution préconisée par le Gouvernement*, ne ferait, sur ce point, qu'aggraver la situation. Utilisant à rebours la méthode chère aux nations colonisatrices, elle tendrait, en fait, à *ouvrir notre marché intérieur aux importations étrangères.* Ainsi, la jeune sidérurgie italienne qui se développe en Italie du Nord se trouverait en mesure d'exporter à bon compte ses produits vers les régions marseillaise et lyonnaise et le Centre de la France tandis que les marchandises allemandes remonteraient jusqu'au cœur de la Lorraine.

Vouloir, d'autre part, remédier à cet isolement de la Lorraine et de l'Alsace par l'électrification ferroviaire paraît un mauvais palliatif.

En effet, le coût de transport de la tonne/km acheminée par une voie d'eau moderne est de l'ordre de 1 à 1,10 ancien franc, alors que le coût marginal du transport par voie ferrée serait au minimum, selon la Commission Bouloche, de 1,73 F — encore faudrait-il que la S. N. C. F. pratiquât des tarifs discriminatoires très inférieurs à ceux actuellement en vigueur (5 à 9 F), ce qui lui est interdit, en principe, par la C. E. C. A. et le Marché commun. Quoi qu'il en soit, la réduction de 50 % des coûts de transport que permet la voie d'eau nous apparaît comme un argument déterminant, s'agissant de produits pondéreux pour lesquels cet élément contribue, dans la proportion de 10 %, à la formation du prix de vente. Une solution s'impose donc : relier par une voie navigable moderne nos régions meusienne, mosellane et lorraine au bassin rhodanien.

Seule une telle liaison permettrait, en effet, à nos industries transformatrices du Centre et du Sud-Est et à celles qui ne manqueraient pas de s'établir le long des voies d'eau nouvelles, comme c'est déjà le cas en Lorraine et en Alsace, de se développer dans les meilleures conditions *au bénéfice de l'ensemble de l'économie française*.

La Commission Bouloche a commis l'erreur majeure d'évaluer les taux d'expansion de trafic en fonction des industries existantes et de méconnaître cet effet induit qui constitue la meilleure justification de l'ouverture d'une grande voie d'eau. Nous avons cependant en Europe de nombreux exemples de cette induction économique : en France, le long du grand canal d'Alsace, de Strasbourg à Niffer, dans une zone à peu près inhabitée s'installent et vont s'installer de nombreuses industries qui occupent déjà 20.000 personnes ; en Allemagne, on a pu constater la même poussée industrielle le long du Main et du Neckar qui acheminent respectivement 15 et 9 millions de tonnes.

Quoi qu'il en soit, les études faites en tenant compte de cette incitation économique permettent d'escompter un trafic minimum de 8 à 10 millions de tonnes sur la voie lorraine, de 8 millions sur la branche alsacienne et de 12 millions sur le Rhône (au lieu de 1,5 aujourd'hui).

Mais la réalisation de l'axe Rhin—Méditerranée présenterait un second avantage pour la France et l'Europe tout entière, il permettrait aux marchandises en provenance d'Afrique et d'Orient de transiter, non plus par Rotterdam et Anvers, au prix d'un détour de 2.500 km, mais par Marseille.

Il faut savoir, en effet, que Rotterdam reçoit 33 millions de tonnes de produits africains et asiatiques sur 83 millions de tonnes, la part des exportations par eau atteignant 60 %, alors que le mouvement total de notre grand port méditerranéen n'a pas dépassé 23 millions de tonnes (dont 16 d'hydrocarbures), 5 % seulement des marchandises étant réexpédiées par la voie rhodanienne.

Ces quelques chiffres prouvent qu'*un port ne peut vivre et se développer que s'il dispose d'un profond hinterland desservi par voie fluviale.*

Or, en ce qui concerne Marseille, la Commission Bouloche elle-même a reconnu que cette zone d'attraction économique pourrait s'étendre jusqu'à Mannheim.

Enfin, si l'axe Rhin-Rhône doit bénéficier d'une nécessaire priorité, un aménagement complémentaire des grandes liaisons navigables intéressant les autres bassins fluviaux doit également faire l'objet d'études techniques approfondies.

*
* *

En conclusion, votre Commission demande instamment au Gouvernement qu'à défaut de l'inscription formelle, au IV^e Plan, de la réalisation de la liaison navigable à grand gabarit Rhin-Rhône, le projet de loi de finances pour 1963 comprenne des autorisations de programme et l'ouverture de crédits de paiement destinés à permettre :

1° L'achèvement dans un délai de deux ans des études techniques prévues par le document annexé à la présente loi, concernant la réalisation de la liaison fluviale Rhin-Rhône, ainsi que l'acquisition des terrains correspondants ;

2° Sans préjudice des aménagements pouvant être entrepris immédiatement, la réalisation complète des études visées dans le même document, concernant le système des canaux du Nord, les bassins de la Garonne, de la Loire, de la Meuse et de la Seine et ayant pour objet le rattachement de cet ensemble au réseau navigable européen.

Cette demande fera, d'ailleurs, l'objet d'un amendement qui sera présenté au nom de votre Commission en accord avec la Commission des Finances.

V. — L'AVIATION CIVILE

1° L'aviation civile dans le III^e plan.

La période 1958-1961 a été celle d'un renouvellement presque total des moyens mis en œuvre dans le domaine de l'aviation civile.

L'apparition des appareils commerciaux à réaction a en effet, depuis le début de 1960, profondément modifié la physionomie du transport aérien en imposant de nouvelles règles d'exploitation et en conduisant à une revision des infrastructures des systèmes de guidage et des services et appareils de sécurité.

Cette adaptation a entraîné l'engagement de dépenses très importantes concernant, au premier chef, les avions eux-mêmes et les grands aérodromes de France et d'Outre-Mer.

Nous examinerons successivement les dépenses intéressant respectivement l'infrastructure et le matériel.

1. INFRASTRUCTURE

78 % des crédits ont été consacrés aux *aéroports*, dont plus de la moitié à l'Aéroport de Paris, le reste allant aux bases aériennes de Métropole et d'Outre-Mer.

La part de la navigation aérienne a été de 16 % ; elle a intéressé pour un montant équivalent la Métropole et l'Outre-Mer.

Le reste des crédits, soit 6 %, a été alloué à la météorologie nationale.

Au total, les sommes accordées à l'infrastructure, de 1958 à 1961, ont atteint 859 millions de nouveaux francs dont 434 pour le seul Aéroport de Paris.

Cette dépense est sensiblement équivalente à celle qui avait été prévue pour le III^e plan.

2. LA FLOTTE DES COMPAGNIES AÉRIENNES

L'effort particulièrement important réalisé dans ce domaine s'est traduit essentiellement par la livraison de 22 avions longs courriers, soit 17 Boeing 707 et 5 DC 8, et 33 appareils moyens courriers, du type Caravelle.

Compte tenu de ces investissements, les flottes aériennes des différentes compagnies françaises ont subi de profondes modifications qui ressortent du tableau suivant :

Flotte des principales compagnies françaises.
(Appareils en service.)

	TYPE D'APPAREIL	LE 31 DEC. 1961	LE 31 DEC. 1957
		Nombre	Nombre
Air France.....	Boeing 707	16	0
	Caravelle	27	0
	Vickers Viscount	0	11
	Constellation et Super Starliner	26	46
	D C 4	27	22
	D C 3	32	39
	Bréguet deux ponts	11	12
U. A. T.....	D C 8	2	0
	D C 6	10	7
	D C 4	4	1
	Nord 2501	0	5
	Héron de Havilland	3	8
T. A. I.....	D C 8	3	0
	D C 7	2	1
	D C 6	5	5
	D C 4	2	2
	D C 3	2	2
Air Algérie.....	Constellation	0	2
	Caravelle	5	0
	D C 4	10	8
	D C 3	3	3
	Nord 2502 B	3	
	Nord 2501	0	2
Air Inter	V. Viscount	5	0

Parallèlement à ces modifications des types d'appareils, on constate une augmentation importante du *tonnage kilométrique offert* qui a évolué comme suit, pour les compagnies françaises : en 10⁶ tonnes/km.

	1957	1961
Air France	550	1.030
U. A. T.	65	112
T. A. I.	60,7	107,8
Air Algérie	43	77,4

La part des avions à réaction dans cette capacité offerte a été, en 1961, de 74 % pour Air France, 50 % pour l'U. A. T., 44 % pour la T. A. I. et 80 % pour Air Algérie.

Au total, les dépenses d'investissement réalisées par les différentes compagnies françaises, de 1958 à 1961, pour le renouvellement de leurs flottes, comprenant le coût du matériel volant, celui des installations au sol et les intérêts intercalaires d'emprunt, ont atteint 1.521 millions de nouveaux francs se décomposant comme suit :

Air France	1.194
U. A. T.	135
T. A. I.	117
Air Algérie	66
Air Inter	9

Dans ce domaine, les dépenses initialement prévues par le III^e Plan, soit 1.090 millions de nouveaux francs (1957), ont donc été sensiblement dépassées.

2° Situation actuelle de l'aviation civile française.

Nous ne reviendrons pas dans ce chapitre sur la question du potentiel des compagnies aériennes, traitée précédemment, mais nous donnerons quelques précisions concernant le réseau aérien français, le trafic réalisé, la situation de nos principaux aéroports et celle de notre industrie aéronautique.

1. LE RÉSEAU AÉRIEN

Depuis le protocole du 5 octobre 1955, les zones d'action de nos compagnies aériennes ont été délimitées avec précision.

La Compagnie nationale Air France assure, sous réserve de plusieurs exceptions que nous examinerons plus loin, les liaisons internationales. Elle est, selon l'expression consacrée, « l'instrument choisi du transport aérien français ». La Compagnie nationale assure, d'autre part, concurremment avec les sociétés aériennes privées, les services entre la métropole, les départements et territoires d'outre-mer et les pays indépendants ayant appartenu à l'Union française.

La Compagnie U. A. T. a reçu vocation exclusive pour assurer les trafics internationaux avec les pays d'Afrique situés au Sud de Brazzaville.

En ce qui concerne les ex-pays de l'Union française, l'U. A. T. assure, concurremment avec Air France, les services reliant la Métropole, respectivement, à la partie occidentale de l'ex-A. O. F. et à l'ensemble : ex-A. E. F.-Cameroun.

La Compagnie T. A. I. a reçu vocation exclusive pour assurer les trafics internationaux avec les pays d'Océanie et de l'Asie du Sud-Est situés au Sud du parallèle de Saïgon et à l'Est du méridien de Calcutta. Du fait de l'accord franco-américain sur les droits aériens, cette zone se trouve prolongée jusqu'à la côte Ouest des Etats-Unis.

La T. A. I. assure, en outre, en concurrence avec Air France, les liaisons entre la Métropole et la partie orientale de l'ex-A. O. F., ainsi que les lignes desservant Madagascar.

La Compagnie C. G. T. A.-Air Algérie assure avec Air France, dans la proportion de 45/55, nos liaisons aériennes avec l'Algérie.

De plus, dans un certain nombre de secteurs où la Compagnie nationale et les compagnies privées se trouvent en concurrence ou exercent une activité complémentaire, des accords de pool ont été réalisés prévoyant la répartition entre les sociétés de tout ou partie des recettes réalisées.

En Afrique Noire, une situation nouvelle est apparue en raison de la création, le 28 mars 1961, d'une *Société Air Afrique*, au capital de laquelle participent, d'une part, les Compagnies françaises U. A. T.-T. A. I. et Air France pour 34 % et, d'autre part, les onze Etats africains d'expression française, moins le Mali et la Guinée, pour 66 %.

Depuis la création de cette société, les réseaux locaux d'Afrique Noire sont, en principe, exploités exclusivement par Air Afrique avec des appareils loués aux compagnies françaises.

D'autre part, une certaine proportion du trafic long-courrier Europe—Afrique, qui est aujourd'hui de 20 % mais doit progressivement atteindre 50 %, est également assurée par Air Afrique.

Il convient, enfin, de dire un mot du réseau aérien intérieur dont la desserte est assurée par la *Société Air Inter*.

Le réseau de cette compagnie comprend des lignes permanentes et des lignes saisonnières dont les dessertes et les fréquences ont été les suivantes en 1961 :

Lignes permanentes :

Paris—Lorient—Brest	6/7
Paris—Toulouse	6/7
Paris—Pau	3/7
Paris—Clermont—Nîmes	5/7
Paris—Lyon	6/7
Lille—Lyon	6/7
Lyon—Nice	6/7
Nantes—Lyon	3/7
Nantes—Marseille—Nice	7/7

Lignes saisonnières :

Nice—Vichy	3/7
Clermont—Nice	3/7
Vichy—Lille	3/7
Paris—Dinard	3/7
Paris—Quimper	2/7
Paris—la Baule	1/7
Paris—Lourdes—Tarbes	5/7
Paris—Biarritz	3/7
Biarritz—Lourdes—Nice	2/7
Toulouse—Perpignan	6/7

2. LE TRAFIC AÉRIEN

La France occupe, dans le domaine du transport aérien, une position particulièrement brillante puisque notre pays vient au 3^e rang des nations du monde libre et au 2^e rang en Europe pour le nombre de tonnes/km réalisées, soit, en 1961 : 762 millions 500.000 tonnes/km. Si l'on considère le seul trafic régulier, la part française atteignait 6 % environ du chiffre réalisé par les 88 compagnies membres de l'I. A. T. A.

Notre pays doit, en partie, cette position prédominante aux liens politiques, commerciaux et culturels qu'il a conservés avec ses anciennes possessions asiatiques et africaines.

Une analyse de notre trafic permet, d'ailleurs, de dégager la part qu'occupent ces liaisons dans l'activité de nos compagnies.

Trafic :

Métropole - Afrique et intérieur africain.....	29,6	p. 100.
Métropole - Algérie et intérieur algérien.....	19,3	—
Métropole - Amérique (y compris Antilles et Guyane).	22,6	—
Métropole - Proche et Extrême-Orient.....	13,4	—
Métropole - Europe.....	10,8	—
Intérieur métropole et Corse.....	3,9	—
Divers	0,6	—

A ces pourcentages, il conviendrait d'ajouter quelques indications concernant la rentabilité des lignes, liée elle-même au coefficient de remplissage des appareils : on constaterait ainsi que le secteur africain est largement bénéficiaire avec des coefficients d'utilisation allant de 60 à 80 %, tandis que l'exploitation des lignes d'Amérique du Nord et transpacifique est nettement déficitaire, le remplissage des avions ne dépassant pas, en moyenne, 50 % dans le premier cas et 35 % dans le second.

On voit, par ces deux exemples, combien *l'activité et la rentabilité de notre aviation civile dépendent du trafic aérien entre la France et l'Afrique.*

3. L'INFRASTRUCTURE AÉRIENNE EN MÉTROPOLE ET OUTRE-MER

L'apparition des appareils à réaction a nécessité d'importants travaux d'aménagement de nos aéroports, tant en ce qui concerne les pistes (allongement et renforcement) que pour les aides à la navigation.

Au 1^{er} février 1962, les aéroports suivants étaient utilisables par les longs-courriers à réaction :

En métropole :

- Paris - le Bourget.
- Paris - Orly.
- Marseille - Marignane.
- Nice - Côte d'Azur.
- Bordeaux - Mérignac.

Outre-mer :

- Pointe-à-Pitre.
- Tahiti-Faaa.
- Nouméa - La Tontouta.
- Djibouti.
- Alger - Maison-Blanche.

En dehors de ces aérodromes, les terrains métropolitains suivants peuvent être desservis par des appareils de type « Caravelle » :

Ajaccio.
Bastia.
Bâle - Mulhouse.
Bordeaux.
Lille.
Lorient.
Nîmes.
Saint-Nazaire.
Strasbourg.
Toulouse.

4. SITUATION ACTUELLE DE NOTRE CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE CIVILE

Notre industrie aéronautique, qui occupait, en 1961, 84.000 personnes, est largement tributaire des commandes militaires, spécialement dans les domaines des moteurs et des équipements. Elle est d'ailleurs placée sous la tutelle de la direction technique et industrielle (D. T. I.), dépendant elle-même du Ministère des Armées.

Les fabrications militaires sont, pour la plus grande part, achetées par l'Etat français ; en revanche, les matériels civils alimentent un important courant d'exportation.

L'intervention de l'Etat dans le domaine civil se manifeste par un crédit, inscrit au chapitre 53-24 du budget du Ministère des Travaux publics, qui a pour objet de financer les études et les opérations destinées à permettre le lancement d'une présérie d'appareils.

Les crédits ainsi accordés au titre du III^e plan ont atteint 282 millions de nouveaux francs, soit 323 millions de nouveaux francs valeur 1961. Ils ont été essentiellement consacrés aux appareils suivants :

- la Caravelle et ses dérivés ;
- le Super-Broussard ;
- le Bréguet 941/942 ;
- l'avion de transport supersonique.

3° L'aviation civile dans le IV^e plan.

A. — LES TRANSPORTS AÉRIENS

Les dépenses d'infrastructure et de matériel prévues dans ce domaine l'ont été en fonction d'un rythme de développement du trafic qui a été évalué à 12 % par an, soit 50 % pour les quatre années à venir, et de la mise en place progressive d'un réseau aérien intérieur qui relierait les principaux centres de province à Paris et établirait, en outre, un certain nombre de liaisons transversales.

1. *Infrastructure.*

a) Métropole.

Près des deux tiers des crédits concernant les bases aériennes de métropole seront absorbés par l'aéroport de Paris.

Pour cet aérodrome, dont le trafic devrait atteindre 6.300.000 passagers en 1965 contre 3.600.000 en 1960, deux hypothèses sont retenues : agrandissement de l'aéroport du Bourget ou création d'un troisième aéroport dit Paris-Nord. Dans les deux cas, les dépenses d'investissement seront sensiblement équivalentes pour la période 1962-1965, les opérations concernant Paris-Nord devant être limitées, en tout état de cause, à l'acquisition de terrains et à la construction d'un collecteur.

Les principales opérations prévues concernent à Orly la construction d'une quatrième piste de 3.500 mètres sur 60, le développement des aires de trafic, la construction de hangars et d'ateliers ainsi que le développement de l'aérodrome et des bâtiments de fret.

Pour les aéroports de province, l'essentiel des travaux consiste dans l'allongement et le renforcement des pistes.

Les deux aérodromes de Marseille et de Toulouse seront dotés chacun d'une piste de 3.000 mètres permettant leur desserte éventuelle par les quadriréacteurs, sans aucune restriction de charge. Autres aéroports à grand trafic, Nice et Bordeaux verront leur piste portées respectivement de 2.500 à 2.700 mètres et de 2.000 à 2.700 mètres.

En dehors de ces deux grands aérodromes, un certain nombre d'autres feront l'objet de travaux leur permettant d'être desservis par des appareils du type « Caravelle », « Super-Constellation » ou « Vanguard ». Ce sont, en particulier : Lyon-Bron, Tarbes-Ossun-Lourdes, Perpignan, Dinard, Ajaccio, Bastia et Vichy.

Il convient de noter que pour des raisons d'ordre militaire les bases de Strasbourg, Lille et Saint-Nazaire sont également à même de recevoir des moyens et longs courriers des types précités.

Des travaux de moindre importance concernent un grand nombre d'aérodromes secondaires, tels que Cherbourg, Beauvais, Nantes, le Havre, Pau, Brest, Biarritz et Deauville.

b) Outre-mer.

Environ 70 millions de nouveaux francs avaient été prévus en Algérie pour l'aménagement des aérodromes d'Alger, Oran et Bône.

Une partie de cet effort financier sera reporté sur Cayenne, la Réunion, Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Djibouti, la Tontouta et Tahiti. S'ajoutant aux 36 millions de NF déjà affectés à ces aéroports il permettra d'en accélérer l'équipement, spécialement dans le domaine des « aides à la navigation ».

c) Comparaison entre les crédits de paiements accordés au III^e plan et prévus au IV^e plan.

Cette comparaison ressort du tableau suivant (en 1.000 NF) :

AEROPORTS	III ^e PLAN	IV ^e PLAN	IV ^e /III ^e PLAN
Aéroport de Paris.....	426.120	368.250	86
Autres aéroport métropolitains.....	124.600	149.660	120
Algérie, T. O. M., D. O. M.....	121.600	116.800	96
Total	672.330	634.710	94

2. Compagnies aériennes.

Les prévisions de trafic établies en 1960 ont conduit à estimer que le nombre de passagers-km sera en 1965 de 9.430 millions, soit une augmentation annuelle moyenne de 13,8 %, plus forte pour les longs courriers (16,9) que pour les moyens courriers (9,3).

Sur ces bases, le volume de la capacité totale nécessaire atteindra 15.776 millions de sièges/km à la fin du IV^e plan, correspondant à la commande de 18 « Boeing » ou « D C 8 » et de 25 « Caravelle » supplémentaires. Ces investissements comportent une part de modernisation de 25 % et de renouvellement de 75 %.

En ce qui concerne Air France, la flotte d'appareils à réaction serait complétée, d'ici 1965, par l'achat de 28 appareils nouveaux au minimum : 13 « Boeing 707 » et 15 « Caravelle ».

Les dépenses correspondantes à engager se monteront à 37,4 millions de nouveaux francs pour les longs courriers et 19,3 millions de nouveaux francs pour les moyens courriers, soit au total, 56,7 millions de nouveaux francs.

Compte tenu des commandes déjà passées et des délais de règlement des appareils, *les crédits de paiement seront de 1.257 millions de nouveaux francs pour le matériel volant.*

Si l'on ajoute à ce chiffre le coût des *investissements au sol*, on parvient à une dépense totale de 1.497 millions de nouveaux francs pour l'ensemble des compagnies aériennes.

Ces dépenses d'investissement conduiront à un pourcentage d'utilisation d'appareils à réaction qui sera de 97,7 pour les longs courriers et de 87,5 pour les moyens courriers.

B. — LA CONSTRUCTION AÉRONAUTIQUE DANS LE IV^e PLAN

L'effort financier prévu par le Gouvernement dans le domaine de l'aéronautique civile est résumé par le tableau suivant qui récapitule les crédits accordés, à ce titre, en 10⁶ NF, par année et catégorie d'appareils :

	1962	1963	1964	1965
Caravelle 6 R	40	20	30	—
Caravelle 10	60	40	30	—
Super-Broussard	12	10	—	—
Divers (1)	10	10	25	30
Appareil supersonique	125	110	115	175

(1) Etude d'un dispositif permettant l'atterrissage par visibilité nulle.

La comparaison de ces chiffres avec ceux figurant dans les travaux préparatoires permet de remarquer que les crédits intéressant le « Bréguet 941 » et le biréacteur léger de transport « Astazou » ont été supprimés.

On notera, d'autre part, qu'en 1965, la quasi totalité des crédits sera consacrée au Super-Caravelle.

4° Observations de votre Commission.

Concernant, en premier lieu, *l'infrastructure*, votre Commission se félicite des travaux qui seront entrepris sur les grands aéroports d'outre-mer et en métropole, sur les aérodromes secondaires pour permettre la desserte aérienne des principaux centres de province.

Au sujet des *commandes de matériel aérien*, elle se permet d'être moins optimiste que les auteurs du plan, qui lui paraissent avoir surévalué les besoins sur la base des perspectives extrêmement favorables de développement du trafic qu'autorisaient les résultats de la précédente décennie (1950-1960), alors que des indices très nets de ralentissement se manifestent depuis le début de 1961.

Votre Commission note, toutefois, que ce « coup de frein », coïncidant malheureusement avec un accroissement important de la capacité offerte, affecte davantage les sociétés étrangères que notre Compagnie nationale : la part de celle-ci dans le trafic atlantique est en effet passé de 7,2 % en 1960 à 8,1 % en 1961.

Quoi qu'il en soit, la conjoncture économique et politique présente donne à penser qu'il faudra au moins être très prudent en ce qui concerne les commandes de nouveaux appareils. Cette attitude s'impose d'autant plus qu'une coordination des transports aériens, sur le plan européen, ayant pour objectif un meilleur emploi du matériel devrait permettre de faire face à l'évolution prévisible du trafic dans les quatre années à venir avec un parc aérien à peine supérieur de 30 à 40 % à celui dont dispose dès maintenant l'ensemble des Compagnies intéressées.

Au sujet du *réseau aérien intérieur*, votre Commission se félicite de l'intérêt que porte le Gouvernement à ce problème et de la décision de principe qu'il a bien voulu prendre, à la demande du Sénat, de soutenir financièrement la Compagnie Air-Inter. Elle espère qu'une telle subvention permettra de réduire de 80 à 25 % environ la part du déficit pris en charge par les collectivités locales.

Enfin, votre Commission attire l'attention du Sénat sur le danger qui consiste pour votre *industrie aéronautique civile* à consacrer la plus grande part de son activité à la fabrication d'un *seul* appareil dont il est permis de penser que les possibilités de vente seront limitées à quelque 250 exemplaires, soit près de la moitié des machines déjà fabriquées. Elle estime donc urgent que soient poursuivies les conversations franco-britanniques, au niveau des gouvernements et des industriels, en vue de la fabrication d'un appareil supersonique qu'il serait nécessaire de pouvoir mettre en service dans le courant de 1969 si nous voulons conserver notre avance dans ce domaine, notamment vis-à-vis des Américains. Ces derniers paraissent, en effet, avoir renoncé à la fabrication d'un appareil Mach 3 et s'orienteraient, comme l'Angleterre et la France, vers un avion long courrier Mach 2, à rayon d'action plus important.

Elle souhaite, d'autre part, que soient poursuivies les études relatives à la fabrication d'appareils de faible capacité à atterrissage court, emportant de l'ordre de 25 personnes, qui conviendrait, notamment, à la desserte de notre réseau aérien intérieur.

VI. — LE TOURISME

La situation actuelle du tourisme et son évolution sont déterminées par un certain nombre de faits qui tendent à modifier profondément le volume et le caractère de cette activité. On constate, en effet :

— un accroissement constant des pratiques et des besoins de loisirs, accroissement dont le rythme est supérieur à celui de l'augmentation du revenu national ;

— une certaine transformation des habitudes tendant à la substitution progressive du tourisme itinérant au tourisme de séjour ;

— l'apparition d'un tourisme européen traduisant le désir des étrangers de ne plus limiter leur lieu de séjour à la France, mais à l'ensemble de l'Europe ;

— enfin, la propension croissante des Français à se rendre à l'étranger (2 millions sur 16, en 1961).

Ces données doivent nous conduire à *repenser notre propagande* en France et à l'étranger, ainsi que nos investissements en mettant, notamment, l'accent sur l'équipement hôtelier, l'aménagement des terrains de camping et l'organisation des circuits touristiques.

Nous ne devons pas oublier, en effet, que le tourisme constitue, depuis plusieurs années, notre première industrie exportatrice et que le poste « voyages et tourisme » de notre balance commerciale a représenté, en 1960 et 1961, près de la moitié du solde de notre balance des opérations « invisibles », soit plus de 200 millions de dollars.

1° Le tourisme dans le III^e plan.

Les efforts faits dans le passé pour maintenir et développer notre position ont été, bien que substantiels, nettement insuffisants, en raison d'une certaine sous-estimation des perspectives qui est plus encore le fait des particuliers que de l'Etat.

A titre d'exemple, les taux de réalisation d'équipement atteints dans le cadre du III^e plan par rapport aux prévisions ont été les suivants :

Gîtes ruraux.....	20 p. 100.
Equipements collectifs.....	35 —
Hôtels de tourisme.....	70 —
Villages de vacances.....	75 —
Maisons familiales.....	80 —
Terrains de camping.....	90 —

Les objectifs du III^e plan comme celui des deux précédents n'ont donc pas été atteints.

Cette insuffisance générale et presque constante affecte surtout le *logement des touristes* ; les chambres créées ou modernisées chaque année ne représentent que 1 et 4 % du nombre des chambres offertes par ces hôtels, alors que la dotation de la Caisse centrale de crédit hôtelier a toujours été suffisante.

L'équipement hôtelier est donc renouvelé trop lentement depuis quinze ans et ce sous-développement affecte particulièrement Paris et la Côte d'Azur (20.000 chambres désaffectées en quinze ans ; aucun hôtel construit à Paris depuis trente ans).

A ce sous-développement touristique français, il existe plusieurs causes. Nous en retiendrons trois qui nous paraissent particulièrement déterminantes :

- la rentabilité médiocre ou irrégulière des entreprises touristiques (en raison, en particulier, du poids des charges sociales) ;
- le défaut d'organisation et le manque de formation professionnelle et d'esprit d'initiative ;
- la priorité donnée par l'Etat aux immeubles d'habitation qui a particulièrement nui aux investissements hôteliers.

2° Perspectives d'avenir.

Sous réserve du maintien de conditions politiques et économiques favorables, il est permis d'espérer une augmentation sensible du nombre des visiteurs étrangers en provenance d'Amérique du Nord, du Marché commun et de Grande-Bretagne.

Cette évolution prévisible est traduite par le tableau suivant :

	NOMBRE DE TOURISTES ÉTRANGERS	
	1958/1959	1965
Amérique du Nord.....	670.000	1.340.000
Allemagne.....	520.000	920.000
Italie.....	400.000	710.000
Benelux.....	1.160.000	1.450.000
Grande-Bretagne.....	570.000	880.000
Total.....	3.320.000	5.300.000

Le nombre des touristes français est également appelé à se développer dans les mêmes proportions. Rappelons, à ce sujet, que le nombre de nos vacanciers de plus de 14 ans a atteint, en 1961, 14 millions, et qu'il convient d'ajouter à ce chiffre environ 5 millions d'enfants. Les uns et les autres séjourneront de plus en plus nombreux dans les terrains de camping (3.600.000 campeurs en 1961).

3° L'effort prévu au IV^e plan.

A. — HÔTELLERIE

Le rythme de création des chambres nouvelles devra être porté de 3.500 aujourd'hui à 5.500 en 1965. D'autre part, le nombre des chambres annuellement modernisées devrait atteindre, en 1965, 18.000 à 20.000, contre 12.000 actuellement.

B. — TOURISME SOCIAL

Les travaux à entreprendre dans ce domaine sont résumés dans le tableau suivant :

	NOMBRE en 1960.	OBJECTIFS du plan.	MONTANT des prêts du F. D. E. S.
Terrains de camping.....	3.500	4 à 500	12 millions NF
Villages de vacances.....	75/100	50 - 75	25 —
Auberges de jeunesse.....	400	70	10 —
Maisons familiales.....	400	100	25 —
Gîtes ruraux.....	3.000	2.000	1 —

Il convient de noter que l'aménagement des terrains de camping nécessitera l'engagement de dépenses se montant à 24 millions de nouveaux francs.

C. — EQUIPEMENT COLLECTIF DES STATIONS

Un courant touristique croissant s'est porté depuis plusieurs années sur les centres de sports d'hiver dont le taux d'expansion annuel atteint 10 à 12 % contre 10 % pour les stations de la Côte d'Azur et 7 % pour celles de l'Océan et de la Manche. En revanche, le thermalisme connaît un certain marasme.

Les investissements prévus dans ce domaine, pour la durée du IV^e plan, sont respectivement de 55 millions de nouveaux francs pour la montagne, 50 pour la mer, 18 pour les plans d'eau intérieurs, 7 pour les établissements thermaux privés et 8 pour les établissements de thalassothérapie, soit au total 138 millions de nouveaux francs.

Les principales opérations retenues sont les suivantes :

a) *En montagne*, les investissements les plus importants seront faits dans le Briançonnais et les Alpes du Sud (ouverture de trois stations nouvelles : Flaine [Haute-Saône], Saint-Martin-de-Belleville [Savoie], Ubaye-Verdon [Basses-Alpes]) ;

b) *Sur les côtes*, la priorité sera donnée à la Bretagne du Sud et à la Côte d'Azur ; il faut souligner, à ce propos, que si aucun effort d'aménagement rationnel n'est opéré la saturation des stations méditerranéennes interviendra en 1970 ;

c) Equipement des plans d'eau intérieurs (dans le Massif Central et les Alpes).

*
* *

4° Observations de votre Commission concernant le tourisme.

Une récente enquête de l'I. N. S. E. E. montre qu'environ 50 % des Français sont partis en vacances en 1961, et que cette proportion est beaucoup plus élevée dans les grandes villes (à Paris : 75 %) que dans les régions rurales (15,5 %). Les proportions sont également très variables selon les professions, allant de 80 % pour les cadres supérieurs et les professions libérales à 6 % pour les agriculteurs.

Si l'on tient compte, d'autre part, de l'afflux croissant de visiteurs étrangers, il faut donc s'attendre à une augmentation très importante du nombre des touristes qui se porteront, en premier lieu, vers l'hôtellerie moyenne, les formes d'hébergement complémentaire et le camping. Votre Commission estime donc qu'un effort particulier devra être fait dans ce domaine.

Un deuxième phénomène est la regrettable polarisation des touristes autour d'un certain nombre de centres, tandis que de nombreuses régions, riches pourtant en paysages et en monuments, restent totalement délaissées.

L'insuffisance des moyens de communication nous semble jouer dans cette affaire un rôle important et *il est regrettable que nous n'ayons pas une politique des routes touristiques*. Notre administration semble même marquer une certaine hostilité au principe du « fléchage » d'itinéraires particuliers, qui constitue pourtant le seul moyen efficace d'attirer les visiteurs étrangers et de les guider à travers des parcours compliqués.

Sur le plan de la prospection des marchés étrangers, la structure de notre appareil de propagande et d'accueil est nettement défectueuse. Comme l'a suggéré la Commission du Tourisme du plan, nous pensons que la création d'une ou plusieurs grandes organisations commerciales (groupant des agences de voyages et des transporteurs) pourraient jouer un rôle analogue à celui des grands organismes étrangers, tels que la C. I. T., Cook ou l'American Express.

Enfin, nous restons convaincus de la nécessité de confier les destinées du tourisme à un Département ministériel particulier, le Haut-Commissariat nous paraissant, dans sa forme actuelle, ne disposer ni de l'indépendance ni des moyens nécessaires pour promouvoir une grande politique du tourisme, parce qu'il reste placé sous la dépendance du Ministère des Travaux publics, accaparé par des tâches multiples et spécifiquement différentes.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan estime plus que jamais *indispensable*, dans le domaine du transport, *une véritable coordination des investissements et l'établissement d'un ordre de priorité des travaux à entreprendre*.

A son sentiment, cet ordre de priorité devrait être basé sur les critères suivants :

- contribution à l'activité économique générale, et notamment à la décentralisation industrielle ;
- coût de l'investissement par rapport aux autres modes de transport ;
- prix de revient du service ;
- dépense énergétique par unité de trafic ;
- prévention des accidents.

Il n'est pas apparu à votre Commission que les investissements prévus au IV^e plan tiennent suffisamment compte de ces différentes données. Il lui semble, au contraire, qu'en dépit d'un certain effort d'adaptation aux conditions actuelles du transport, *les dépenses envisagées sont calculées sur la base des situations acquises*, l'importance des investissements effectués dans le passé continuant à peser d'un poids décisif dans les décisions gouvernementales.

Nous nous bornerons ici à donner quelques exemples de *retard dans l'adaptation des programmes aux nécessités actuelles*.

Dans le domaine routier, en dépit d'une augmentation du trafic de voyageurs qui fait plus que doubler tous les dix ans et d'une augmentation équivalente des ressources fiscales que l'Etat retire de cette activité, les investissements restent encore très insuffisants. Les comparaisons faites avec les crédits antérieurement accordés n'ont, à notre avis, qu'un intérêt relatif. En effet, un effort à peu près nul ne peut servir d'élément de comparaison et de justification à une tentative de redressement trop timide. Beaucoup plus frappante est la constatation

que l'effort envisagé dans le IV^e plan conduira à la mise en service, en 1965, de moins de 250 km. d'autoroutes, alors que, dans le même temps, l'Italie, l'Allemagne et même le Benelux auront réalisé un réseau triple ou quadruple ! Nous ne pouvons donc approuver une politique qui conduira en définitive à une augmentation sensible de notre retard et, ce qui est plus déterminant encore, à l'aggravation du bilan des accidents routiers qui ont causé, en 1961, la mort de plus de 10.000 personnes.

Notre deuxième observation concerne *notre réseau de voies navigables*.

Dans le chapitre relatif à ce mode de transport, nous avons montré que la vétusté du réseau navigable français, à peu près complètement abandonné depuis le début du siècle, constituait un lourd handicap pour notre économie. Nous avons essayé, d'autre part, de montrer l'intérêt que présenterait pour nos régions de l'Est et du Sud-Est, et pour la France entière, *la réalisation d'une liaison au grand gabarit reliant la Moselle et le Rhin au Rhône*. Or, en dépit de la seconde lettre rectificative (n° 1783, A. N.), cette opération a été écartée *dans l'immédiat* et, au mieux, remise à quatre ans malgré son incontestable rentabilité et l'intérêt qu'elle présenterait sur les plans national et européen.

Votre Commission, qui s'est livrée sur place à une étude approfondie de la question, demande au Gouvernement de bien vouloir reconsidérer sa position sur ce point et autoriser non seulement l'engagement des dépenses nécessaires aux études définitives, mais encore à celles rendues indispensables par les achats de terrains. Dans le même temps devraient être financées les études préliminaires à l'aménagement des voies navigables du Nord, ainsi que des bassins de la Seine, de la Loire et de la Garonne.

En ce qui concerne *l'aviation civile*, votre Commission estime que le développement des liaisons aériennes intérieures peut être un puissant facteur de développement des économies régionales et doit, à ce titre, être soutenu. Elle pense, d'autre part, que les grandes métropoles de province devraient être reliées par avion, non seulement à la capitale, mais aux principaux centres urbains européens.

Notre dernière observation concerne *le tourisme* pour lequel aucun effort coordonné ne paraît être fait en dépit du rôle économique très important qu'il joue et des ressources substantielles

de devises qu'il nous procure. Dans ce domaine, le Haut-Commissariat au tourisme ne nous semble disposer ni de l'indépendance ni des ressources nécessaires à une véritable action coordinatrice de caractère commercial. Il se borne, en fait, à être un organisme de renseignements et de publicité fonctionnant sous l'égide d'un ministère accaparé par des activités jugées plus importantes. L'exemple de l'Italie, qui retire de son tourisme des ressources en devises plus de deux fois supérieures à celles que nous obtenons nous-mêmes, montre qu'il y a là un effort important à faire sur les plans financier et administratif.

En conclusion, votre Commission des Affaires économiques et du Plan ne conteste pas la regrettable nécessité de limiter le volume des crédits budgétaires accordés pour l'ensemble des moyens de communication en fonction des besoins des autres secteurs, *mais demande qu'à l'intérieur des dépenses ainsi consenties une part plus importante soit faite à la route et à la navigation intérieure jusqu'ici traitées en parents pauvres.*

Elle demande, en outre, *que les sociétés d'économie mixte, habilitées à entreprendre la construction d'autoroutes, soient largement autorisées à faire appel au crédit privé, ou que des emprunts puissent être gagés sur le Fonds routier de manière à permettre d'accélérer dans des proportions importantes la mise en chantier d'autoroutes de dégagement et de liaison, sans pour autant que soient ralentis les travaux de modernisation de l'ensemble du réseau, et, en particulier, des grandes voies transversales.*

*

* *

Telles sont les observations et l'amendement qu'à propos de l'examen du projet de loi portant approbation du Plan de développement économique et social votre Commission des Affaires économiques et du Plan présente sur les problèmes relatifs aux transports et au tourisme traités dans la cinquième partie, chapitre VI, sous-chapitres 1^{er} et 3 du IV^e Plan.

AMENDEMENT PROPOSE PAR LA COMMISSION

Article additionnel (nouveau).

Amendement : Ajouter un article ainsi rédigé :

Le projet de loi de finances pour l'exercice 1963 devra comporter les autorisations de programme et l'ouverture des crédits de paiement destinés à permettre :

1° L'achèvement dans un délai de deux ans des études techniques prévues par le document annexé à la présente loi, concernant la réalisation de la liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône, ainsi que l'acquisition des terrains correspondants ;

2° Sans préjudice des aménagements pouvant être réalisés immédiatement, la réalisation complète, dans les mêmes délais, des études visées dans le même document, concernant le système des canaux du Nord, les bassins de la Garonne, de la Loire, de la Meuse et de la Seine et ayant pour objet le rattachement de cet ensemble au réseau navigable européen.

ANNEXE

Dispositions de la lettre rectificative (n° 1783 A. N.) au IV^e Plan concernant la liaison Rhin—Rhône.

Comparaison entre le texte primitif et la nouvelle rédaction proposée.

(Pages 25 et 26 du Tome I.)

Projet initial.

Le projet de construction d'une voie navigable Mer du Nord-Méditerranée a été longuement examiné par une Commission ad hoc. Si les membres de la Commission ont été unanimes à adhérer au principe d'un axe de transport unissant les vallées du Rhône et de la Saône à celles du Rhin et de la Moselle, ils se sont partagés, en revanche, sur la nature des ouvrages à entreprendre pour la matérialisation de cet axe. D'autre part, les difficultés techniques de franchissement de la ligne de partage des eaux ont conduit à prévoir des dépenses considérables pour la réalisation complète de cette voie, les avantages attendus pour la collectivité risquent ainsi d'être inférieurs au niveau nécessaire pour justifier les investissements proposés dans le cadre des orientations économiques générales du IV^e Plan.

Dans ces conditions, le Gouvernement a décidé que seuls seraient inscrits au IV^e Plan des éléments susceptibles de faciliter ultérieurement la réalisation de cette liaison, mais ayant en tout état de cause une utilité propre. Sur l'essentiel, les études, notamment techniques, seront poursuivies, en vue d'une décision aussi rapide qu'il sera possible, et dont le Gouvernement connaît, à côté des effets économiques, l'importance politique — au meilleur sens du terme — qu'elle peut présenter.

Lettre rectificative (n° 1783).

Le projet de construction...

Conforme

... du IV^e Plan.

Dans ces conditions, le Gouvernement fait sienne la recommandation de la Commission ad hoc tendant à la construction échelonnée au cours des prochains plans d'équipement, d'un axe de transport joignant les vallées du Rhône et de la Saône et la Lorraine et l'Alsace.

Il a retenu, d'autre part, au titre du IV^e Plan, les éléments susceptibles de faciliter et d'accélérer ultérieurement la mise en service de cette liaison.

Projet initial.

En face des impatiences qui se manifestent, le Gouvernement cependant se doit de dire qu'il n'est pas possible d'entreprendre par priorité un tel travail avec les seuls éléments dont il dispose présentement.

Cependant, pour l'instant et dans l'esprit de ce qui précède, le Gouvernement a retenu le principe des suggestions de la Commission tendant à poursuivre à une cadence plus rapide l'aménagement, d'aval en amont, des bassins du Rhin, de la Moselle, de la Saône et du Rhône, ce qui a conduit à prévoir à ce titre un engagement supplémentaire de 67 millions de nouveaux francs par rapport aux prévisions initiales.

Lettre rectificative (n° 1783).

Le Gouvernement se doit de souligner, devant les impatiences qui se manifestent actuellement, qu'il n'est pas possible d'entreprendre l'ensemble des ouvrages par priorité avec les seuls éléments dont il dispose actuellement. Aussi bien est-ce à mettre le plus rapidement en place les facteurs susceptibles d'en faciliter l'exécution au cours des Plans ultérieurs qu'il entend s'attacher pendant la période du IV^e Plan.

D'autre part, des aménagements ayant en tout état de cause une utilité propre seront accélérés de l'aval vers l'amont des bassins du Rhin, de la Moselle, de la Saône et du Rhône, ce qui a conduit à prévoir à ce titre un engagement supplémentaire de 67 millions de nouveaux francs.

Dans les budgets de la période couverte par le Plan, seront dégagés les crédits nécessaires à l'engagement des études techniques d'implantation et de méthodes de construction des ouvrages des deux tracés de la liaison fluviale à grand gabarit Mer du Nord-Méditerranée, et introduites les procédures de réservation des terrains.

Enfin, des études seront entreprises sur la rentabilité et les conditions de réalisation des liaisons fluviales susceptibles de relier le système des canaux du Nord, les bassins de la Meuse, de la Seine, de la Loire et de la Garonne à l'ensemble du réseau européen.

N. B. — Ainsi qu'on peut aisément le constater, seuls les deux derniers alinéas de la lettre rectificative comportent quelques éléments nouveaux, mais la décision concernant l'ensemble du projet Rhin-Rhône reste, dans la meilleure hypothèse, remise à plus tard.