

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1963-1964

Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 1963.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1964, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS
ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 28

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 549 et annexes, 568 (tomes I à III et annexe 26), 586 (tomes I et II, annexes XIII et XIV) et in-8° 101.

Sénat : 22 (1963-1964).

SOMMAIRE

| | Pages. |
|--|--------|
| <i>Introduction</i> | 4 |
| I. — Les services généraux du ministère..... | 9 |
| II. — L'Institut géographique national..... | 13 |
| III. — Les voies navigables..... | 14 |
| IV. — Les ports maritimes..... | 19 |
| V. — La signalisation maritime..... | 26 |
| VI. — La défense contre les eaux..... | 28 |
| VII. — Les routes..... | 29 |
| ANNEXES | 41 |
| DISPOSITIONS SPÉCIALES..... | 50 |

Mesdames, Messieurs,

Les crédits figurant au projet de budget des Travaux publics, pour 1964, s'élèvent en ce qui concerne les dépenses ordinaires à 4.177.159.575 F, en augmentation de 779.145.970 F par rapport au budget voté de l'année précédente, soit + 22,9 %.

Pour les dépenses en capital, les autorisations de programme proposées par le Gouvernement se montent à 963.663.000 F contre 523.600.000 F en 1963, soit une augmentation d'environ 440 millions de francs. Signalons tout de suite que cette augmentation considérable des autorisations de programme a trait, pour une large part, à la construction du métro express régional.

Quant aux crédits de paiement prévus pour 1964, ils se montent à 541.150.000 F contre 493.312.000 F en 1963.

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

Travaux publics. — Dépenses ordinaires.

| NATURE DES DEPENSES | CREDITS votés pour 1963. | CREDITS PREVUS POUR 1964 | | | DIFFERENCES entre 1963 et 1964. |
|--|-----------------------------|--------------------------|---------------------------------------|---------------|---------------------------------------|
| | | Services votés. | Mesures nouvelles. (En francs.) | Total. | |
| TITRE III | | | | | |
| Moyens des services. | | | | | |
| 1 ^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité..... | 506.034.058 | 592.401.823 | — 1.986.462 | 590.415.361 | + 84.381.303 |
| 2 ^e partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations. | 876.500 | 876.500 | » | 876.500 | » |
| 3 ^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales | 95.910.247 | 101.681.079 | + 2.248.418 | 103.929.497 | + 8.019.250 |
| 4 ^e partie. — Matériel et fonctionnement des services..... | 63.959.775 | 47.970.182 | + 3.743.480 | 51.713.662 | — 12.246.113 |
| 5 ^e partie. — Travaux d'entretien..... | 404.493.445 | 404.317.445 | + 60.368.360 | 464.685.805 | + 60.192.360 |
| 6 ^e partie. — Subventions de fonctionnement..... | 11.240.403 | 11.610.750 | + 1.370.000 | 12.980.750 | + 1.740.347 |
| 7 ^e partie. — Dépenses diverses..... | 3.238.000 | 3.238.000 | » | 3.238.000 | » |
| Totaux pour le titre III..... | 1.085.752.428 | 1.162.095.779 | + 65.743.796 | 1.227.839.575 | + 142.087.147 |
| TITRE IV | | | | | |
| Interventions publiques. | | | | | |
| 1 ^{re} partie. — Interventions politiques et administratives.... | 4.746.977 | 4.746.977 | — 4.746.977 | » | — 4.746.977 |
| 3 ^e partie. — Action éducative et culturelle..... | » | » | + 103.500 | 103.500 | + 103.500 |
| 4 ^e partie. — Action économique. — Encouragements et inter- ventions | 42.741.900 | 15.889.900 | + 1.094.300 | 16.984.200 | — 25.757.700 |
| 5 ^e partie. — Action économique. — Subventions aux entre- prises d'intérêt national..... | 2.030.472.300 | 2.122.282.300 | + 508.710.000 | 2.630.992.300 | + 600.520.000 |
| 6 ^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité..... | 234.000.000 | 258.000.000 | » | 258.000.000 | + 24.000.000 |
| 7 ^e partie. — Action sociale. — Prévoyance..... | 300.000 | 300.000 | + 42.940.000 | 43.240.000 | + 42.940.000 |
| Totaux pour le titre IV..... | 2.312.261.177 | 2.401.219.177 | + 548.100.823 | 2.949.320.000 | + 637.058.823 |
| Totaux pour les dépenses ordinaires..... | 3.398.013.605 | 3.563.314.956 | + 613.844.619 | 4.177.159.575 | + 779.145.970 |

Travaux publics. — Dépenses en capital.

| NUMEROS des chapitres. | NATURE DES DEPENSES | AUTORISATIONS DE PROGRAMME | | | CREDITS DE PAIEMENT | | |
|------------------------------|---|----------------------------|-----------------------|---------------------|----------------------|-----------------------|---------------------|
| | | Votées pour 1963. | Prévues pour 1964. | Différences. | Votées pour 1963. | Prévues pour 1964. | Différences. |
| | | (En francs.) | | | | | |
| | TITRE V | | | | | | |
| | Investissements exécutés par l'Etat. | | | | | | |
| | 3^e partie. — Transports, communications et télécommunications. | | | | | | |
| 53-20 | Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations | 16.000.000 | 12.000.000 | — 4.000.000 | 22.000.000 | 13.000.000 | — 9.000.000 |
| 53-22 | Bureaux régionaux de fret..... | » | » | » | 5.000.000 | » | — 5.000.000 |
| 53-26 | Participations aux dépenses du Fonds spécial d'investissement routier (autoroutes)..... | 100.000.000 | 136.000.000 | + 36.000.000 | 100.000.000 | 136.000.000 | + 36.000.000 |
| 53-30 | Voies de navigation intérieure. — Equipement..... | 185.000.000 | 220.000.000 | + 35.000.000 | 132.000.000 | 110.000.000 | — 22.000.000 |
| 53-32 | Travaux de défense contre les eaux..... | 3.000.000 | 5.500.000 | + 2.500.000 | 2.000.000 | 2.000.000 | » |
| 53-34 | Ports de commerce. — Equipement..... | 136.000.000 | 132.000.000 | — 4.000.000 | 120.255.000 | 130.000.000 | + 9.745.000 |
| 53-36 | Ports de pêche. — Equipement..... | 6.000.000 | 8.000.000 | + 2.000.000 | 5.000.000 | 7.000.000 | + 2.000.000 |
| 53-38 | Etablissements de signalisation maritime..... | 8.000.000 | 8.000.000 | » | 7.511.000 | 8.888.000 | + 1.377.000 |
| | Totaux pour la 3^e partie..... | 454.000.000 | 521.500.000 | + 67.500.000 | 393.766.000 | 406.888.000 | + 13.122.000 |

| | | | | | | | |
|--|--|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| 7^e partie. — Equipements administratifs et divers. | | | | | | | |
| 57-50 | Institut géographique national. — Equipement..... | 1.500.000 | 1.500.000 | » | 2.000.000 | 2.000.000 | » |
| 57-90 | Service des travaux publics et des transports ; acquisitions de terrains et constructions immobilières. | 12.500.000 | 13.163.000 | + 663.000 | 12.000.000 | 14.948.000 | + 2.948.000 |
| | Totaux pour la 7^e partie..... | 14.000.000 | 14.663.000 | + 663.000 | 14.000.000 | 16.948.000 | + 2.948.000 |
| 8^e partie. — Investissements hors de la Métropole. | | | | | | | |
| 58-30 | Equipement des établissements de signalisation maritime outre-mer | 5.500.000 | 5.500.000 | » | 5.546.000 | 5.564.000 | + 18.000 |
| | Totaux pour le titre V..... | 473.500.000 | 541.663.000 | 68.163.000 | 413.312.000 | 429.400.000 | + 16.088.000 |
| TITRE VI | | | | | | | |
| Subventions d'investissement accordées par l'Etat. | | | | | | | |
| 3^e partie. — Transports, communications et télécommunications. | | | | | | | |
| 63-90 | Subventions d'équipement pour travaux divers..... | 50.100.000 | 422.000.000 | + 371.900.000 | 46.000.000 | 77.750.000 | + 31.750.000 |
| | Totaux pour les titres V et VI..... | 523.600.000 | 963.663.000 | + 440.063.000 | 459.312.000 | 507.150.000 | + 47.838.000 |
| TITRE VII | | | | | | | |
| Réparation des dommages de guerre. | | | | | | | |
| 3^e partie. — Transports, communications et télécommunications. | | | | | | | |
| 73-41 | Reconstitution du réseau de la S.N.C.F. et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général | » | » | » | 34.000.000 | 34.000.000 | » |
| | Totaux généraux | 523.600.000 | 963.663.000 | + 440.063.000 | 493.312.000 | 541.150.000 | + 47.838.000 |

Comme les années précédentes, notre collègue, M. Courrière, a été chargé de rapporter devant vous les chapitres du budget des Travaux publics qui concernent les chemins de fer et la Régie autonome des transports parisiens. Nous nous limiterons donc, dans le cadre du présent Rapport, à l'examen des crédits relatifs aux autres activités du département des Travaux publics.

Nous examinerons d'abord les crédits ayant trait aux services généraux du Ministère, c'est-à-dire l'administration centrale, le contrôle des transports, le service des Ponts et Chaussées, puis nous analyserons ceux affectés plus spécialement à une action déterminée : Institut géographique national, ports, voies navigables, routes, etc.

I. — LES SERVICES GÉNÉRAUX DU MINISTÈRE

A. — Les crédits de personnel.

1° *L'Administration centrale.*

Au titre des services votés, la mesure la plus importante concernant les crédits de personnel de l'Administration centrale des Travaux publics est le transfert des crédits et des effectifs — soit 127 agents — du Commissariat général au Tourisme à un budget autonome.

Le Commissariat général au Tourisme qui dépendait jusque-là du Ministère des Travaux publics au sein duquel il constituait un service non individualisé budgétairement, a été rattaché à la Présidence du Conseil par un décret du 22 décembre 1962 et les crédits le concernant font l'objet pour la première fois, cette année, d'un fascicule budgétaire spécial que nous rapporterons séparément.

Comme autres mesures relevant des services votés, il convient de signaler l'incidence, en année pleine, des relèvements de rémunération intervenus dans la fonction publique. Cette incidence se retrouve, bien entendu, dans l'ensemble des chapitres de personnel du Ministère et nous la mentionnons ici une fois pour toutes.

Les mesures nouvelles sont, par contre, de peu d'importance :

- création de quatre emplois de contractuels destinés au service des études économiques et internationales pour faire face à l'extension des travaux de ce service dans le domaine du coût des différents modes de transport ;
- quelques transferts d'emplois entre les différents services du Ministère des Travaux publics et le Commissariat au Tourisme, véritable mesure d'ordre qui n'entraîne aucune modification de crédits ;
- l'ouverture au budget des Travaux publics de crédits concernant les œuvres sociales du Ministère et qui avaient été, en 1963, inscrits au budget des Charges communes. Il s'agit du reste, en réalité, plus d'un transfert que d'une mesure nouvelle.

2° *Le contrôle des transports.*

En ce qui concerne le personnel des services de contrôle des chemins de fer et des transports, on doit signaler :

- d'une part, la transformation de deux emplois d'inspecteurs principaux des transports en un emploi d'inspecteur général ;
- d'autre part, la répartition des 200 contrôleurs routiers en deux classes : 70 contrôleurs routiers principaux et 130 contrôleurs routiers ordinaires.

3° *Les services des Ponts et Chaussées.*

Le Ministère des Travaux publics doit, en 1964, achever la réforme des services des Ponts et Chaussées entreprise depuis 1960 et qui s'échelonnait sur cinq années.

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

— Création d'emplois :

- 72 Ingénieurs des T. P. E. divisionnaires (476).
- 60 Chefs de section principaux (337).
- 140 Chefs de section (304).
- 30 Assistants techniques de classe exceptionnelle (345).
- 39 Secrétaires techniques de classe exceptionnelle (345).
- 120 Secrétaires techniques de classe normale (246).
- 100 Dessinateurs d'études (240).
- 140 Dessinateurs d'exécution (206).
- 91 Commis (186).
- 200 Conducteurs principaux des T. P. E. (242).
- 1.000 Agents de travaux brevetés (173).

— Suppression d'emplois :

- 20 Ingénieurs des T. P. E. de classe exceptionnelle (521).
- 96 Ingénieurs des T. P. E. de classe normale (356).
- 35 Assistants techniques de classe exceptionnelle (345).
- 138 Assistants techniques de classe normale (246).
- 7 Secrétaires techniques de classe exceptionnelle (345).
- 28 Secrétaires techniques de classe normale (246).
- 203 Commis (186).
- 262 Conducteurs de T. P. E. (219).
- 1.912 Agents de travaux (162).

Par ailleurs, sont prévus des transferts d'emplois entre le présent budget et celui de l'Aviation civile et réciproquement.

Ces ajustements sont les suivants :

— Emplois transférés de l'Aviation civile aux Travaux publics :

- 8 Ingénieurs en chef.
- 2 Ingénieurs ordinaires de 1^{re} classe.
- 23 Ingénieurs ordinaires de 2^e classe.
- 15 Ingénieurs des T. P. E. de classe exceptionnelle.
- 72 Ingénieurs des T. P. E. de classe normale.
- 3 Assistants techniques de classe exceptionnelle.
- 73 Commis.

— Emplois transférés des Travaux publics à l'Aviation civile :

- 4 Ingénieurs généraux de 1^{re} classe (Gr. C-D).
- 24 Ingénieurs des T. P. E. divisionnaires (476).
- 21 Chefs de section principaux (337).
- 49 Chefs de section (304).
- 7 Assistants techniques de classe normale (246).
- 2 Secrétaires techniques de classe normale (345).
- 8 Secrétaires techniques de classe normale (246).
- 35 Dessinateurs d'études (240).
- 50 Dessinateurs d'exécution (206).

A ces mesures, il convient d'ajouter l'inscription au budget des Travaux publics des emplois ci-après :

- 4 Emplois d'ingénieur des ponts et chaussées précédemment en service en Algérie.
- 7 Emplois d'ingénieurs ordinaires précédemment en service auprès de l'agence pour la sécurité et le contrôle de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar.

Signalons, par ailleurs, une réorganisation de l'enseignement de l'Ecole nationale des ponts et chaussées et une modification du régime de rémunération des professeurs qui doit se traduire par une augmentation de dépenses de 245.649 F.

Enfin, un crédit de 3.280.010 F est prévu pour l'augmentation des salaires des ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées dont les rémunérations sont alignées, depuis 1961, sur les taux horaires pratiqués dans le département de la Seine par le secteur privé.

B. — Les crédits de matériel.

1° Administration centrale.

Comme les crédits de personnel, les crédits de matériel de l'Administration centrale sont, dans le cadre des services votés, affectés par le transfert au fascicule budgétaire du Tourisme des crédits du Commissariat général.

Au titre des mesures nouvelles, il y a lieu de noter, d'une part, une économie de 100.000 F sur les dépenses d'achat et d'entretien du matériel automobile, d'autre part, une majoration des crédits de matériel de 273.200 F justifiée par les motifs suivants :

- remplacement nécessaire des machines comptables du service de paie du Ministère ;
- augmentation des frais de fonctionnement du service presse-information du Ministère ;
- remise en état et aménagement des locaux de l'Hôtel de Roque-laure ;
- augmentation des dépenses de chauffage et d'éclairage.

2° Services des Ponts et Chaussées.

Majoration de 1.889.000 F des crédits destinés aux Centres de formation professionnelle des Ponts et Chaussées.

Rappelons que ces centres, au nombre de neuf, ont pour but de permettre aux fonctionnaires des Ponts et Chaussées appartenant aux cadres moyens et subalternes de progresser dans la carrière en approfondissant et en complétant leur formation. La majoration de crédits demandée est la conséquence de l'augmentation du nombre des fonctionnaires admis en 1964 à préparer les brevets de qualification :

- acquisition de matériel de bureau et notamment de machines mécanographiques dans le cadre de la réforme des Ponts et Chaussées et du développement de la mécanisation comptable ;
- augmentation des crédits de fonctionnement du laboratoire central des Ponts et Chaussées ;
- ajustement aux besoins des crédits de matériel et de fonctionnement de l'École nationale des Ponts et Chaussées et de l'École d'application des élèves ingénieurs des T. P. E.

C. — Les crédits d'équipement.

Ces crédits sont inscrits au chapitre 57-90 : « *Acquisitions de terrains et constructions immobilières* ».

Les autorisations de programme prévues à ce titre s'élèvent à 13.163.000 F et les crédits de paiement à 14.948.000 F, dont 9 millions de francs au titre des opérations en cours.

II. — L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

Les dépenses de fonctionnement.

Les dépenses de fonctionnement de l'Institut géographique national n'appellent pas d'observations particulières ; une seule majoration de crédits est prévue pour permettre le recrutement saisonnier de certains spécialistes nécessité par l'évolution des techniques mises en œuvre par l'I. G. N.

A noter, en revanche, des économies d'un montant de 450.000 F sur les dépenses de matériel et de remboursement de frais (1).

Les dépenses en capital.

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

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

(1) On trouvera ci-après à l'Annexe VI un aperçu des travaux effectués en 1963 par l'Institut géographique national.

III. — LES VOIES NAVIGABLES

A. — Le trafic.

Trafic de 1962.

Pendant l'année 1962, le trafic sur les voies navigables françaises s'est élevé à 70.890.000 tonnes et la distance moyenne du transport a été de 154 km, soit une légère diminution du trafic en tonnes/km (10.916.000 tonnes/km contre 10.979.000 tonnes/km en 1961).

Trafic de 1963 (7 premiers mois).

Pendant les sept premiers mois de 1963, ce trafic s'est élevé à 40.683.000 tonnes. Ce tonnage est inférieur à celui de la période correspondante de l'année 1962 (42.541.000 tonnes) marquant ainsi une régression de 4,37 %.

La distance moyenne de transport a été de 146 km, inférieure de 5,20 % à la distance moyenne en 1962 (154 km).

Il est à noter que le trafic a été extrêmement faible, en janvier-février, en raison du gel de la plus grande partie du réseau. Par contre, le trafic des mois suivants a été notablement plus élevé et on peut espérer que le trafic total de 1963 sera peu inférieur au trafic de 1962.

La vocation de la voie d'eau est de permettre des transports de masse entre les grands centres de production et de consommation, et notamment le transport des pondéreux, comme le montre le tableau ci-après :

Transports effectués par voie d'eau en France en 1960.

(En tonnes.)

| | |
|--|------------|
| Minéraux et matériaux de construction..... | 26.055.898 |
| Combustibles minéraux..... | 12.451.463 |
| Hydrocarbures | 10.622.089 |
| Produits agricoles..... | 4.909.548 |
| Produits fabriqués de l'industrie métallurgique..... | 4.171.508 |
| Produits industriels..... | 2.467.381 |
| Engrais et amendements..... | 2.278.119 |
| Matières premières de l'industrie métallurgique..... | 2.730.710 |

Dans toutes les grandes nations du monde, malgré les progrès techniques considérables qui ont amélioré les moyens de transports par fer et par route et malgré l'apparition et l'extension des pipe-

lines, la voie d'eau conserve une place privilégiée dans les transports de ces nations, et elle constitue un facteur déterminant de leur expansion.

L'évolution des transports par navigation intérieure, route et fer en France, Allemagne, Belgique-Luxembourg de 1950 à 1960 en tonnes/km en est la preuve :

| ANNEE | FRANCE | | | ALLEMAGNE | | | BELGIQUE-LUXEMBOURG | | |
|------------|--------|-----|------|-----------|-----|------|---------------------|-----|------|
| | P.N.B. | R | V.N. | P.N.B. | R | V.N. | P.N.B. | R | V.N. |
| 1950 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |
| 1954 | 117 | 106 | 123 | 138 | 112 | 150 | 114 | 105 | 137 |
| 1957 | 138 | 138 | 145 | 174 | 133 | 203 | 126 | 122 | 154 |
| 1958 | 139 | 136 | 140 | 179 | 118 | 196 | 125 | 108 | 144 |
| 1959 | 142 | 137 | 140 | 189 | 123 | 198 | 128 | 112 | 161 |

P. N. B. : produit national brut ; R : rail ; V. N. : voie navigable.

Le réseau français de voies navigables accuse un retard considérable sur celui de la plupart de nos partenaires du Marché commun. Ce retard est dû, en partie, à l'insuffisance de notre effort financier dans ce domaine.

Il est à déplorer que, de 1953 à 1958, la France n'a consacré que 283 millions de francs à la voie d'eau, contre 9.726 millions à la route et 3.519 à la voie ferrée.

Accessibilité et longueur des voies navigables, en kilomètres, utilisées pour les transports dans la C. E. E. en 1959 (source : C. E. E.).

| CAPACITE en tonnes. | ALLEMAGNE | BELGIQUE | FRANCE | ITALIE | PAYS-BAS |
|---------------------|-----------|----------|-----------|--------|----------|
| 350 maximum... | 654 | 769 | 6.721 | 733 | 3.654 |
| 700 | 622 | 452 | 516 | 1.055 | 1.183 |
| 1.350 | 743 | 88 | » | 41 | 221 |
| 1.500 | 1.111 | » | » | 257 | 449 |
| 2.000 | 1.245 | 199 | 617 | » | 1.260 |
| Total | 4.375 | 1.508 | 7.854 (1) | 2.086 | 6.767 |

(1) Dont 3.260 km de fleuves et rivières canalisées et 4.594 km de canaux.

Sur ce total, 1.800 km seulement sont accessibles à des bateaux de capacité supérieure à 300 tonnes (le canal du Rhône au Rhin, non modernisé, n'entre pas dans cette catégorie) :

- 5.800 km ne sont accessibles qu'à des bateaux chargés à 280 tonnes ;
- 600 km (canal du Midi) permettent seulement une charge inférieure à 200 tonnes.

Il n'y aura pas d'amélioration sensible du trafic de nos voies navigables tant que celles-ci ne seront pas modernisées et reliées aux réseaux de nos partenaires de la Communauté Economique Européenne.

C'est précisément l'objet de la liaison Mer du Nord—Méditerranée au moyen d'une voie d'eau moderne et notre Commission des Finances, tout en prenant acte avec satisfaction de l'inscription dans la loi de finances 1964 d'un crédit de 10 millions de francs au titre des « Etudes spéciales des grandes liaisons fluviales » (dont 9 millions pour Mer du Nord—Méditerranée), souhaite unanimement qu'un effort plus important soit accompli, dès avant la mise en route du V^e Plan.

B. — Les dépenses de fonctionnement.

Les crédits prévus pour l'entretien des voies navigables s'élèvent à 64.422.960 F, en augmentation de 1 million par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est faible, 1,5 %, et apparaît d'autant plus insuffisante qu'en 1963 les crédits n'avaient pas été augmentés par rapport à 1962. Ainsi, cette minime majoration des dotations constitue-t-elle la seule augmentation de crédits accordée en deux ans pour l'entretien des voies navigables. Or, elle est très inférieure à la hausse des prix des travaux intervenue depuis 1962, le volume des réparations pouvant être exécutées en 1964 devra donc encore être réduit par rapport à celui déjà insuffisant des exercices précédents. On ne peut que s'alarmer d'une telle situation, étant donné l'état de vétusté dans lequel se trouvent bon nombre de nos voies navigables. Ainsi, non seulement le retard pris depuis des années en matière d'entretien de nos voies d'eau ne sera pas rattrapé mais la dégradation de nos canaux ira en s'accroissant, au risque d'entraîner pour la navigation intérieure française les plus graves inconvénients et de provoquer finalement une paralysie partielle.

Exploitation réglementée des voies navigables (chap. 45-31).

Le crédit prévu pour l'exploitation réglementée des voies navigables en 1964 s'élève à 13.500.000 F, sans changement par rapport aux crédits votés au budget de 1963. Ces crédits avaient toutefois été majorés en cours d'année de 7.300.000 F.

La répartition des crédits demandés pour 1964 par rapport à ceux votés en 1963 est la suivante :

| | CREDITS VOTES EN 1963 | | | CREDITS demandés pour 1964. |
|---|-----------------------|--------------------------------|-------------|-----------------------------|
| | Loi de finances. | Loi de finances rectificative. | TOTAL | |
| Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée | 6.750.000 | 750.000 | 7.500.000 | 8.050.000 |
| Exploitation de la traction sur diverses voies | 5.720.000 | » | 5.720.000 | 4.420.000 |
| Application de l'article 59 de la loi du 27 avril 1946..... | 1.230.000 | » | 1.230.000 | 1.230.000 |
| Indemnités compensatrices sur les frets. | 750.000 | » | 750.000 | 750.000 |
| Compensation temporaire pour difficultés de navigation..... | 2.300.000 | 8.300.000 | 8.000.000 | 2.300.000 |
| <i>A déduire :</i> | 16.750.000 | 7.050.000 | 23.800.000 | 16.750.000 |
| Produits des taxes de visa et d'exploitation | — 3.250.000 | + 250.000 | — 3.000.000 | — 3.250.000 |
| Montant net pour le chapitre..... | 13.500.000 | 7.300.000 | 20.800.000 | 13.500.000 |

Le crédit total de 8,6 millions ouvert, en 1963, au titre de la compensation temporaire pour difficultés de navigation a été utilisé, à concurrence de 4.800.000 F au paiement pendant le premier semestre 1963 de primes destinées à compenser, au moins en partie, l'insuffisance du niveau des prix de transports homologués et, pour le surplus, soit 3.800.000 F, pour l'octroi d'une aide aux artisans bateliers immobilisés pendant la période de gel de l'hiver 1962-1963.

C. — Les dépenses en capital.

Equipement des voies navigables (Chap. 53-30).

Les autorisations de programme demandées, pour 1964, s'élèvent à 220 millions de francs, en augmentation de 35 millions sur celles de l'année précédente.

Quant aux crédits de paiement, ils sont de 110 millions de francs (contre 132 millions en 1963), dont 66 millions pour la poursuite des opérations en cours.

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

| | En millions de francs. |
|---|---------------------------|
| Région Nord. — Liaison Dunkerque—Valenciennes. — Mise au grand gabarit | 115 |
| Picardie. — Aménagement du canal latéral à l'Oise pour la navigation de convois poussés de 700 tonnes..... | 12,5 |
| Région parisienne. — Haute-Seine : aménagement des abords des écluses (1 ^{re} tranche) | 2 |
| Région parisienne. — Basse-Seine : construction de la nouvelle écluse de Chatou | 6 |
| Haute Normandie. — Aménagement de la Seine dans la région d'Oissel.. | 2,5 |
| Lorraine—Moselle : aménagement au grand gabarit entre Metz et Frouard. Construction de l'écluse d'Ars-sur-Moselle | 6 |
| Alsace. — Canal de la Marne au Rhin. — Aménagement de la section Strasbourg—Lupstein | 11 |
| Provence—Rhône : dérivation de Donzères-Mondragon. Installation de portes intermédiaires | 3,6 |
| Rhône—Saône : construction d'un nouveau barrage à Couzon..... | 12,9 |
| Opérations non régionalisées : | |
| Participation à la reconstruction des ponts..... | 4 |
| Opérations diverses..... | 17,75 |
| Etudes spéciales des grandes liaisons fluviales..... | 10 |
| Réévaluation des travaux en cours..... | 16,75 |
| Total | 220 |

Signalons que le crédit prévu au titre des études spéciales des grandes liaisons fluviales est destiné à concurrence de 9 millions de francs aux études concernant la liaison Mer du Nord—Méditerranée.

IV. — LES PORTS MARITIMES

A. — Le trafic des ports français.

L'évolution du trafic des ports maritimes français pour l'année 1962 se présente globalement en augmentation. Les éléments en baisse : passagers et marchandises à la sortie, produit de la pêche, sont largement compensés par les augmentations des entrées. (A noter que les marchandises dont les entrées ont le plus progressé sont les hydrocarbures avec 4.700.000 tonnes).

Les différents aspects de cette évolution sont mis en évidence dans le tableau suivant :

Trafic des ports français.

| | 1938 | 1950 | 1957 | 1960 | 1961 | 1962 | POURCENTAGE — Variation 1962/1961. |
|--|-------------------------------|----------------|----------------|-----------------------|-------------|-------------|---|
| | (En unités.) | | | | | | |
| Nombre de navires..... | 157.188 | 171.716 | 275.445 | 332.344 | 347.089 | 352.722 | 1,5 % |
| | (En tonneaux de jauge nette.) | | | | | | |
| Jauge nette des navires..... | 140.208.671 | 114.862.201 | 175.060.458 | 206.674.467 | 217.397.493 | 230.920.238 | 6,2 % |
| Passagers grande et moyenne navigation : | (En unités.) | | | | | | |
| Entrées | 1.666.015 | 1.576.892 | 2.476.371 | 2.576.544 | 2.542.392 | 2.884.392 | 13,4 % |
| Sorties | 1.670.002 | 1.642.725 | 2.505.578 | 2.651.271 | 2.555.326 | 2.512.728 | — 1,7 % |
| Total | 3.336.017 | 3.219.617 | 4.981.949 | 5.227.815 | 5.097.718 | 5.397.120 | 5,8 % |
| Marchandises : | (En tonnes métriques.) | | | | | | |
| Entrées | 35.865.650 | 31.525.169 | 57.627.552 | 60.176.214 | 66.872.474 | 73.711.965 | 10,2 % |
| Sorties | 12.601.303 | 19.231.593 | 23.536.281 | 28.024.933 | 31.851.729 | 29.219.189 | — 8,3 % |
| Total | 48.466.953 | 50.756.762 | 81.163.833 | 88.201.147 | 98.724.203 | 102.931.154 | 4,3 % |
| Produit de la pêche : | | | | | | | |
| Tonnage | 266.586 | 293.602 | 381.459 | 455.482 | 440.871 | 431.392 | — 2,1 % |
| | (En francs.) | | | (En nouveaux francs.) | | | |
| Prix | 613.489.871 | 20.413.764.070 | 47.205.852.500 | 609.678.759 | 659.056.362 | 732.343.791 | 11,1 % |

Pour 1963, les éléments des activités des ports pendant les sept premiers mois, par comparaison avec les sept premiers mois de 1962 sont récapitulés dans le tableau ci-après :

Activité des ports maritimes pour les sept premiers mois de 1962 et 1963.

| | 1962 | 1963 | VARIATION |
|--|-----------------|-----------------|-----------|
| Nombre de navires..... | 187.958 | 192.109 | + 2,2 % |
| Jauge nette des navires..... | 129.795.815 tjn | 139.219.762 tjn | + 7,2 % |
| Passagers grande et moyenne navigation : | | | |
| Entrée | 1.641.165 | 1.537.714 | — 6,3 % |
| Sortie | 1.312.338 | 1.334.943 | + 1,7 % |
| Total | 2.953.503 | 2.872.657 | — 2,7 % |
| Marchandises : | | | |
| Entrée | 42.153.961 t | 52.927.220 t | + 25,6 % |
| Sortie | 16.890.012 | 18.017.342 | + 6,6 % |
| Total | 59.043.973 t | 70.944.562 t | + 20,2 % |
| dont hydrocarbures..... | 32.631.588 t | 41.641.232 t | + 27,6 % |
| Produit de la pêche : | | | |
| Tonnage | 234.834 t | 243.225 t | + 3,6 % |
| Valeur | 382.258.388 F | 344.000.460 F | — 10 % |

B. — Les dépenses de fonctionnement.

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

Les crédits prévus pour les dépenses d'entretien et de réparation ordinaires des ports maritimes s'élèvent à 39.658.520 F et sont en augmentation de 880.000 F par rapport à l'année dernière, soit une majoration de la dotation de 2,3 % environ.

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

Les crédits prévus ne permettront de réaliser en 1964 qu'un volume de travaux inférieur à celui de 1963 qui était lui-même inférieur à celui de l'exercice précédent.

Votre Rapporteur avait déjà signalé l'année dernière combien il était regrettable, au moment même où nos ports souffrent de plus en plus de la concurrence des ports étrangers, de limiter ainsi des dépenses d'entretien cependant indispensables.

Il ne peut, cette année, que pousser un nouveau cri d'alarme en présence d'une situation qui ne cesse de se dégrader et risque d'être préjudiciable à l'ensemble de l'économie française.

Un équipement moderne et abondant est plus indispensable encore aux ports maritimes qu'à toute industrie puisque, pour attirer et conserver le trafic, ils doivent être capables à tout moment de faire face aux besoins irréguliers et aux aléas du trafic maritime mondial, sur lequel ils ne peuvent agir qu'en offrant aux navires le maximum de commodités, en leur évitant toute perte de temps et en permettant un travail toujours plus économique et plus rapide.

Cette nécessité est reconnue par les pays étrangers voisins qui ne cessent de donner à leurs ports les équipements nécessaires. Comme pour toute industrie moderne, l'aptitude concurrentielle des ports résulte en grande partie des investissements effectués. Si les ports français — services publics indispensables à l'économie nationale — ne disposent pas des moyens matériels particulièrement nécessaires au moment où la compétition internationale va en s'accroissant, nous assisterons à un accroissement du détournement de leur trafic au profit des ports des autres pays du Marché Commun mieux équipés.

Principaux trafics maritimes des ports de la Communauté européenne en 1962.

Rotterdam : 96 millions de tonnes (deuxième port mondial).

Anvers : 41.500.000 tonnes (quatrième port mondial).

Hambourg : 31.400.000 tonnes.

Gênes : 28 millions de tonnes.

Marseille : 27.500.000 tonnes (premier port français).

Le Havre : 21.200.000 tonnes.

Amsterdam : 12.200.000 tonnes.

b) *Les subventions aux ports autonomes* (Chap. 44-31).

Il est prévu d'accroître le montant des subventions accordées aux ports autonomes du Havre et de Bordeaux de 645.360 F et de les porter à 7.098.880 F pour tenir compte des augmentations de salaires et des prix subies par ces ports.

C. — Les dépenses en capital.

1° *Les ports de commerce.*

(Chapitre 53-34. — Equipement des ports de commerce.)

Les autorisations de programme demandées sont de 132 millions, soit 4 millions de moins que pour 1963.

Quant aux crédits de paiement prévus, ils s'élèvent à 130 millions de francs — dont 103.600.000 F au titre des opérations en cours — contre 120.255.000 l'année dernière.

Le détail des autorisations de programme afférentes aux opérations nouvelles est donné ci-après :

| Dunkerque. | En Francs. |
|--|-------------------|
| Construction d'une nouvelle porte pour l'écluse Watier..... | 4.650.000 |
| Reconstruction du quai des Monitors..... | 3.750.000 |
| Poste d'amarrage pour gros navire dans l'avant-port..... | 1.250.000 |
| Renflouement de l'épave du <i>King-Ory</i> | 3.500.000 |
| Boulogne. | |
| Allongement sur 250 mètres du quai ouest de la nouvelle darse..... | 2.800.000 |
| Le Havre. | |
| Reconstruction de la voirie du quai de Pondichéry..... | 3.600.000 |
| Elargissement du pont des transatlantiques et remplacement du pont du sas de la citadelle..... | 1.350.000 |
| Amélioration des terre-pleins, chaussées et voies ferrées..... | 1.630.000 |
| Rétablissement des profondeurs dans les bassins extérieurs..... | 2.500.000 |

| Rouen. | En Francs. |
|--|-------------|
| Amélioration des conditions de descente (3 ^e tranche)..... | 2.500.000 |
| Restauration des profondeurs dans le port..... | 2.000.000 |
| Restauration des perrés et digues de la Seine (1 ^{re} tranche)..... | 5.000.000 |
| Renouvellement du matériel de dragage (2 ^e tranche)..... | 3.000.000 |
| Rempiètement des quais du bassin aux Bois..... | 3.000.000 |
| Prolongement du quai de la S. C. P. A..... | 1.200.000 |
| Caen. | |
| Desserte de la zone d'extension portuaire de Blainville-Bénouville..... | 1.250.000 |
| Nantes. | |
| Amélioration du chenal d'accès à Donges (2 ^e tranche)..... | 1.815.000 |
| Amélioration du chenal d'accès à Nantes (2 ^e tranche)..... | 3.000.000 |
| Remplacement de trois remorqueurs..... | 5.000.000 |
| La Rochelle-Pallice. | |
| Extension du môle d'escale..... | 18.700.000 |
| Bordeaux. | |
| Rempiètement des quais à Bassens..... | 2.000.000 |
| Reconstruction de matériel de dragage (1 ^{re} tranche)..... | 2.760.000 |
| Marseille. | |
| Extension du port dans le golfe de Fos..... | 18.250.000 |
| Môle Léon-Gournet : travaux préparatoires..... | 4.250.000 |
| Restauration d'ouvrages..... | 4.000.000 |
| Antibes. | |
| Création d'un bassin pétrolier..... | 1.800.000 |
| Opérations non régionalisées. | |
| Opérations diverses..... | 14.145.000 |
| Réévaluations | 13.300.000 |
| Totaux | 132.000.000 |

2° Les ports de pêche.

(Chapitre 53-36. — Equipement des ports de pêche.)

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 8 millions de francs, en augmentation de 2 millions de francs sur 1963. Les crédits de paiement sont de 7 millions, dont 5.400.000 F au titre des opérations en cours.

L'analyse des autorisations de programme afférentes aux opérations nouvelles est donnée ci-après :

| | En Francs. |
|--|------------|
| Région Nord. — Boulogne-sur-Mer. — Allongement de 250 m du quai Ouest de la nouvelle darse..... | 4.200.000 |
| Bretagne. — Opérations non individualisées..... | 1.000.000 |
| Aquitaine. — Opérations non individualisées..... | 200.000 |
| Pays de la Loire. — Opérations non individualisées..... | 200.000 |
| Provence. — Côte d'Azur. — Opérations non individualisées..... | 200.000 |
| Opérations diverses non régionalisées..... | 900.000 |
| Réévaluations | 1.300.000 |
| Total | 8.000.000 |

3° *Les ports de plaisance.*

Pour 1964, une autorisation de programme de 2 millions de francs (contre 1.200.000 en 1963) est inscrite au chapitre 63-90, pour l'attribution de subventions d'équipement en vue de l'aménagement des ports de plaisance et autres petits ports ; les crédits de paiement correspondants sont de 400.000 F.

Mais votre Commission des Finances, tout en enregistrant avec satisfaction l'augmentation de cette donation, a regretté que la faiblesse du taux des subventions allouées (10 % en moyenne) laisse à la charge des collectivités intéressées des dépenses excessives et, qu'en conséquence, l'équipement touristique de nos régions côtières accuse un retard inquiétant sur l'Espagne et l'Italie.

V. — LA SIGNALISATION MARITIME

A. — Métropole.

Les crédits prévus pour les dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime sont en augmentation de 500.000 F par rapport à l'année dernière.

Ces crédits se trouvent, cette année, répartis entre deux chapitres :

— le chapitre 35-33 : fonctionnement, entretien et réparations des établissements de signalisation maritime,

— le chapitre 31-33 (nouveau) : rémunération des inscrits maritimes du service des phares et balises. Il a paru, en effet, opportun de transférer les crédits afférents à la rémunération des agents qui arment les baliseurs et les vedettes de ravitaillement des phares à un chapitre de personnel spécial. Ce personnel était jusqu'ici payé sur les crédits du chapitre 35-33.

Quant aux dépenses en capital du service des phares et balises, elles s'élèvent en autorisations de programme à 8 millions de francs et en crédits de paiement à 8.888.000 francs.

Les autorisations de programme prévues se répartissent comme suit :

| | En Francs. |
|---|------------|
| — Opérations annuelles de réparations des destructions causées par la mer | 6.670.000 |
| — Adaptation de la signalisation : | |
| Port-en-Bessin. — Feux des môles..... | 40.000 |
| Electrification du phare du Grand Charpentier..... | 45.000 |
| Alignements du Brivet, de l'aérodrome et du village. — Déplacements et rénovation de 5 feux..... | 300.000 |
| Embouchure de l'Adour : 2 feux..... | 120.000 |
| — Construction de logements de gardiens et amélioration des conditions d'habitabilité des phares en mer : | |
| Phare du Grand Jardin (2 logements) 50×2..... | 100.000 |
| Installation du chauffage central au phare de la Hague..... | 25.000 |
| Installations sanitaires aux phares de la Teignouse, des Grands Cardinaux et de la Banche..... | 75.000 |
| — Radio-alignements : | |
| Transfert du radio-alignement de Boulogne..... | 25.000 |
| Etudes et équipements de recherches. — Poursuite des études (1). | 600.000 |
| Totaux | 8.000.000 |

(1) Ces études portent sur la normalisation des bouées, les bouées en matière plastique, les radiophares non gardés, les balises répondeuses de radar, les détecteurs de brume, les bouées électriques, les radio-alignements sur ondes centimétriques et hectométriques, le renvoi par télévision des images des radars de surveillance.

B. — Outre-Mer.

Le montant du crédit prévu au chapitre 44-32 pour le versement de subventions à l'Algérie, à la Tunisie et aux territoires d'Outre-Mer pour le fonctionnement, l'entretien et les réparations des établissements de signalisation maritime, s'élève à 4.582.000 F, en augmentation de 150.000 F sur le crédit voté pour 1963.

Pour les dépenses d'équipement, les autorisations de programme demandées, pour 1964, s'élèvent à 5.500.000 F se décomposant comme suit :

| | En Francs. |
|--|------------|
| A. — Travaux prévus dans les départements d'Outre-Mer..... | 1.430.000 |
| — Nouveaux établissements : | |
| Deux feux de l'alignement de Capesterre à Marie-Galante (Guadeloupe) | 100.000 |
| — Construction de logements : | |
| Un logement (électromécanicien des phares de la Guyane) | 50.000 |
| Restauration d'un logement au phare de la Pointe Bel-Air (Réunion) | 35.000 |
| | 85.000 |
| — Adaptation de la signalisation : | |
| Rénovation des feux inférieur et supérieur de l'alignement de Saint-Pierre et du feu de Saint-Paul (Réunion) | 187.500 |
| Modification du feu du Port Saint-Louis à Fort-de-France (Martinique) | 62.500 |
| Rénovation des feux supérieur et inférieur de l'alignement à 48° de Basse-Terre (Guadeloupe) | 135.000 |
| | 385.000 |
| Total (A) | 2.000.000 |
| B. — Territoires d'Outre-Mer, Etats africains et malgache d'expression française : | |
| — opérations annuelles de réparation des destructions causées par la mer | 3.000.000 |
| — adaptation de la signalisation maritime dans les Territoires d'Outre-Mer : | |
| Feu du Cap des Fins (Nouvelle-Calédonie) | 200.000 |
| — adaptation de la signalisation maritime dans les Etats africains et malgache d'expression française : | |
| Phare d'Ançay, à Tuléar (Madagascar) | 150.000 |
| Phare de balisage de Diégo-Suarez (achèvement) | 150.000 |
| | 3.500.000 |
| Total (B) | 3.500.000 |
| Total (A + B)..... | 5.500.000 |

Les crédits de paiement s'élèvent à 5.564.000 F dont 1.300.000 F au titre des opérations nouvelles.

VI. — LA DEFENSE CONTRE LES EAUX

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

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

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 5,5 millions de francs et concernent, d'une part la poursuite des travaux d'aménagement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche, d'autre part des travaux d'aménagement dans diverses autres régions.

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

Figurent à ce chapitre une autorisation de programme de 8 millions de francs et un crédit de paiement de 1.600.000 F au titre des travaux de défense contre les eaux, d'équipement des ports fluviaux et d'amélioration des ponts des collectivités locales dans l'intérêt de la voie navigable.

VI. — LES ROUTES

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

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

A. — Les crédits d'entretien des routes.

Les crédits d'entretien des routes prévus au chapitre 35-21 du budget des Travaux Publics s'élèvent au total (y compris les études, l'acquisition de matériel, etc.) à 352.605.245 F, en augmentation de 63 millions de francs, soit environ 21 %, par rapport aux crédits votés au budget de 1963, crédits qui, rappelons-le, ont été majorés en cours d'année, à titre exceptionnel, de 200 millions par la loi de finances rectificative du 2 juillet 1963, pour la réparation des dommages causés aux routes par le gel au cours du dernier hiver.

La majoration sensible constatée par rapport aux crédits « normaux » de l'année précédente devrait permettre, en 1964, un meilleur entretien du réseau routier national et de faire face dans des conditions plus satisfaisantes que par le passé aux besoins d'une circulation automobile sans cesse accrue.

*

* *

Le réseau routier français a passé longtemps, et à juste titre, pour le plus beau du monde. Mais il n'est plus en état de supporter un trafic dont l'expansion est loin d'être terminée.

De surcroît, l'hiver 1962-1963 a occasionné des dégâts qui ont été évalués à 500 millions de francs pour les diverses voiries (nationale, départementale, communale).

L'épaisseur trop mince des revêtements, la perméabilité trop grande et le drainage insuffisant de certaines routes ont pour cause essentielle l'insuffisance des crédits consacrés depuis la Libération à la modernisation et à l'entretien du réseau.

Par contre, l'expérience de cet hiver a prouvé que les routes récemment adaptées à leur trafic par des techniques modernes, et notamment les autoroutes, résistaient mieux aux mauvaises conditions atmosphériques et à un trafic en expansion continue.

La circulation des véhicules à moteur s'est en effet accrue de 40 % entre 1955 et 1960. Elle augmente régulièrement de 12 % et les rapports des experts qui ont servi de base à l'élaboration du IV^e Plan, prévoient que l'infrastructure routière de notre pays devra, en 1975, faire face à des besoins quadruplés par rapport à 1955.

Composition du parc français de véhicules, au 1^{er} janvier 1963.

Véhicules automobiles (chiffres I. N. S. E. E.) :

| | |
|---|-----------|
| — voitures particulières et commerciales..... | 7.031.861 |
| — autocars, autobus | 40.225 |
| — camionnettes, camions, véhicules spéciaux..... | 1.749.441 |
| dont près de 50 % de camionnettes. | |
| — tracteurs routiers | 31.269 |
| | <hr/> |
| | 8.852.796 |
| | <hr/> |
| — tracteurs agricoles, de halage, forestiers..... | 906.895 |
| — remorques et semi-remorques..... | 213.394 |
| | <hr/> |

Véhicules motocycles :

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| — motocyclettes et triporteurs..... | 140.000 |
| — vélomoteurs | 300.000 |
| — scooters | 150.000 |
| — cyclomoteurs | 4.400.000 |
| | <hr/> |
| | 4.990.000 |

*Nécessité d'adapter notre réseau routier existant
à l'accroissement de la circulation.*

Selon des comptages officiels effectués par l'Administration des Ponts et Chaussées sur les routes nationales en 1960, plus de la moitié des routes nationales françaises avaient déjà, en 1960, une largeur insuffisante compte tenu de leur trafic.

| LARGEUR des routes nationales. | KILOMETRAGE en service. | KILOMETRAGE de largeur insuffisante. |
|-----------------------------------|----------------------------|--|
| Inférieure à 6 m..... | 20.381 | 15.911 |
| 6 m à 6,99 m..... | 36.344 | 26.511 |
| 7 m à 8,99 m..... | 17.262 | 1.563 |
| 9 m à 10,49 m..... | 2.023 | 885 |
| 10,50 m à 11,99 m..... | 326 | 13 |
| supérieure à 12 m..... | 39 | 7 |
| autoroutes | 175 | 17 |
| Totaux | 76.550 | 44.907 soit 58,6 % |

B. — Le secours routier et la prévention routière.

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

— *Chapitre 36-21* (art. 2).

Cet article, en augmentation de 20.000 F sur l'année précédente, concerne le renforcement des postes de secours sur route pour lesquels un crédit de 70.000 F est prévu.

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

Il s'agit de l'organisme national de sécurité routière qui a été créé le 3 février 1961 sous forme d'une association par la loi du 1^{er} juillet 1901. Cet organisme fonctionne à l'aide d'une subvention de l'Etat fixée en 1962 à 1 million de francs et qu'il est proposé de reconduire en 1964. Son action, en liaison avec les Pouvoirs publics, permet d'enregistrer, en dépit de l'accroissement de la circulation, une diminution relative du nombre des accidents et de leurs victimes.

Accidents corporels de la circulation routière.

| ANNEES | ACCIDENTS | | TUES | | BLESES | |
|------------|-----------|------------------------------------|---------|------------------------------------|---------|------------------------------------|
| | Nombre. | Pourcentage de variation annuelle. | Nombre. | Pourcentage de variation annuelle. | Nombre. | Pourcentage de variation annuelle. |
| 1960 | 141.309 | + 2,9 % | 8.295 | — 1,4 % | 185.031 | + 3,5 % |
| 1961 | 159.535 | + 12,9 % | 9.140 | + 10,2 % | 213.604 | + 15,4 % |
| 1962 | 169.204 | + 6,1 % | 9.928 | + 8,6 % | 229.322 | + 7,4 % |

Les chiffres de 1963 ne seront connus que vers la fin du premier semestre 1964. Il est cependant possible de procéder à une comparaison entre le nombre d'accidents et de victimes au cours du premier semestre 1962 et du premier semestre 1963 :

| | 1 ^{er} SEMESTRE 1962 | 1 ^{er} SEMESTRE 1963 | POURCENTAGE de variation. |
|-----------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| Accidents | 75.332 | 76.429 | + 1,5 % |
| Tués | 4.154 | 4.055 | — 2,4 % |
| Blessés | 100.525 | 101.264 | + 0,7 % |

Il est à noter que la circulation a augmenté pendant la même période de 8 %.

Le pourcentage d'augmentation du nombre de tués est d'ailleurs de façon constante, depuis 1957, inférieur au pourcentage d'augmentation de la circulation ; le taux de tués par unité de parcours (100 millions de véhicules/kilomètres) a varié de la façon suivante :

- 1957 = 13
- 1958 = 12
- 1959 = 11,2
- 1960 = 10,1
- 1961 = 10
- 1962 = 9,9

C. — Les permis de conduire.

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

— Chapitre 34-11 (art. 6).

Cet article concerne les frais de fonctionnement du contrôle médical des examens du permis de conduire.

Le crédit ouvert en 1963 était de 330.000 F et s'est trouvé ramené dans le cadre des services votés à 40.000 F, par suite du transfert du budget des Travaux publics à celui de l'Intérieur (chap. 31-14) : « Service des préfectures. Indemnités et allocations diverses » d'un crédit de 290.000 F destiné à rémunérer les employés de préfecture chargés du Secrétariat des commissions médicales d'examen du permis de conduire.

— Chapitre 36-21.

La dotation prévue à ce chapitre pour le remboursement à l'Union nationale des associations de tourisme des frais entraînés par les examens du permis de conduire est en augmentation de 1.350.000 F par rapport à l'année dernière, passant ainsi à 9.346.500 F.

Cette majoration est destinée à tenir compte de l'augmentation constante du nombre des examens.

D. — Subventions au département de la Seine et à la ville de Paris.

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

— Chapitre 36-22. — Participation forfaitaire de l'Etat aux dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine.

Le crédit ouvert pour 1963, soit 2.193.903 F, est porté à 2.564.250 F au titre des services votés. Cette augmentation est la conséquence, d'une part, de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique (+ 350.285 F) et, d'autre part, du relèvement des prestations familiales (+ 20.062 F).

— *Chapitre 44-21.* — Subvention pour l'entretien des chaussées de Paris.

Il est proposé de majorer de 298.940 F la subvention de l'espèce qui serait portée à 5.019.000 F en application de la convention du 22 août 1960 passée entre l'Etat et la Ville de Paris, et qui fixe la contribution de l'Etat aux dépenses entraînées pour la Ville par l'entretien des tronçons de voies urbaines ayant le caractère de routes nationales.

Rappelons que suivant cette convention, le montant de la contribution de l'Etat a été fixé, d'après le coût moyen annuel d'entretien des chaussées parisiennes évalué en 1960, à 2 F le mètre superficiel. La surface de chaussée à l'entretien de laquelle l'Etat participe est de 2.183.000 mètres carrés. Une formule de revision de prix pour tenir compte des variations éventuelles depuis 1960 a été inscrite dans la convention. La formule utilisée comporte trois termes représentant les salaires, le prix du gas-oil et celui de l'acier, paramètres couramment adoptés dans les marchés de travaux. C'est par application de cette formule de revision que le crédit se trouve majoré en 1964.

E. — Dépenses en capital et Fonds routier.

Comme dans le précédent budget, trois séries d'actions sont prévues en 1964 pour le financement des investissements routiers et tout spécialement des autoroutes :

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

a) *Le Fonds routier.*

En 1964, le Fonds routier disposera d'une majoration importante de ressources en raison, d'une part, de l'accroissement de la consommation des produits pétroliers et, d'autre part, du relèvement prévu à l'article 14 de la loi de finances du prélèvement sur le produit de la taxe intérieure sur les carburants. Ce prélèvement doit, en effet, passer de 7,7 % à 9 %.

Au total les autorisations de programme prévues pour 1964 s'élèvent à 804,5 millions de francs et les crédits de paiement à 681 millions de francs, dont 2 millions de remboursement de frais de fonctionnement au budget général, se répartissant comme suit :

Crédits d'engagement routiers.

(Autorisations de programmes en millions de francs.)

| | 1962 | 1963 | LOI de finances 1964 |
|--|--------------|--------------|----------------------------|
| <i>1° Fonds routier.</i> | | | |
| Tranche nationale : | | | |
| Amélioration routes nationales..... | 270 | 290 | 384 |
| Autoroutes | 398 | 250 | 208 |
| Ponts réseau national..... | 30 | 25 | 25 |
| Ponts autres réseaux..... | » | » | 15 |
| Tranche départementale | 44,5 | 49,5 | 44,5 |
| Tranche urbaine | 68 | 68 | 68 |
| Tranche communale | 60 | 70 | 60 |
| Total général..... | 870,5 | 752,5 | 804,5 |
| <i>2° Financement complémentaire des autoroutes.</i> | | | |
| Budget général | » | 100 | 136 |
| Emprunt | 100 | 150 | 278 |
| Total..... | 100 | 250 | 414 |
| <i>3° Récapitulation des crédits de modernisation.</i> | | | |
| Réseau national et ponts..... | 300 | 315 | 409 |
| Autoroutes | 498 | 500 | 622 |
| Réseaux des collectivités et ponts..... | 172,5 | 172,5 | 187,5 |
| Total..... | 970,5 | 987,5 | 1.218,5 |

Crédits de paiement routiers.
(En millions de francs.)

| | 1962 | 1963 | LOI de finances 1964 |
|--|--------------|--------------|----------------------------|
| <i>1° Fonds routier</i> | | | |
| Tranche nationale : | | | |
| Amélioration routes nationales..... | 180,4 | 198,4 | 244,4 |
| Autoroutes | 230 | 167 | 224 |
| Ponts réseau national..... | 25,33 | 31 | 26 |
| Ponts autres réseaux..... | 4,67 | » | 5 |
| Tranche départementale | 45,13 | 60,01 | 54 |
| Tranche urbaine | 35,1 | 32,09 | 50,6 |
| Tranche communale | 60,37 | 67,5 | 75 |
| Frais de fonctionnement..... | 2 | 2 | 2 |
| Total..... | 583 | 558 | 681 |
| <i>2° Financement complémentaire des autoroutes.</i> | | | |
| Budget général | » | 100 | 136 |
| Emprunt | » | 202 | 228 |
| Total..... | » | 302 | 364 |
| <i>3° Récapitulation des crédits de modernisation.</i> | | | |
| Réseau national et ponts..... | 205,73 | 229,4 | 270,4 |
| Autoroutes | 248 | 469 | 588 |
| Réseaux des collectivités et ponts..... | 145,27 | 159,6 | 184,6 |
| Total..... | 599 | 860 | 1.045 |
| dont sur ressources budgétaires..... | 581 | 656 | 819 |
| dont sur emprunts..... | 18 | 202 | 228 |
| <i>4° Entretien des routes nationales.....</i> | <i>277,8</i> | <i>289,8</i> | <i>352,6</i> |

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

Les crédits inscrits au chapitre 53-26 du budget des Travaux Publics concernent la participation de l'Etat aux dépenses du Fonds spécial d'investissement routier, pour la réalisation du programme d'autoroutes.

Les autorisations de programme et les crédits de paiement prévus pour 1964 s'élèvent à 136 millions de francs, en augmentation de 36 millions sur ceux de 1963.

Le Fonds routier constituant un compte d'affectation spéciale sera par conséquent étudié en détail par notre collègue M. Descours Desacres dans son rapport sur les comptes spéciaux. Nous nous bornerons donc ici à rappeler simplement les opérations prévues au titre de la voirie nationale.

Ces opérations sont de trois sortes :

- la poursuite de l'aménagement du réseau routier national ordinaire ;
- la réparation des ponts détruits par la guerre ;
- la construction d'autoroutes.

Aménagement du réseau routier national.

En 1963, outre les réparations des dommages causés au réseau à la fois par les inondations survenues dans les départements du Sud-Est, du Sud-Ouest et du Centre et par les effets du gel et du dégel de l'hiver 1962-1963, le programme porte sur les opérations suivantes :

- Travaux d'élargissement et de calibrage.
- Travaux de déviation dont celles de Nonancourt (Eure) sur la R. N. 12 et de Montgeron (Seine-et-Oise) sur la R. N. 5.
- Reconstruction d'ouvrages vétustes ou insuffisants dont les ponts de Chatou (Seine-et-Oise), Martrou (Charente-Maritime) et Lyon (pont Gallieni).
- Aménagements de sécurité.

En 1964, les principales opérations à engager sont les suivantes :

- Déviation de la N. 3 à Villeparisis-Vaujours.
- Suppression du P. N. de Domont (N. 1).
- Pont d'Epinay (N. 310).
- Ponts de Rueil-Chatou (N. 186).
- Déviation de Courville (N. 23).

- Déviation de Mortagne (N. 12).
- Rocades Ouest de Rennes.
- Aménagement de la N. 164 bis de Saint-Méen à Châteaulin.
- Deuxième ligne de ponts à Nantes.
- Déviation N. 157 à Saint-Jean-sur-Erve.
- Déviation de Mansle (Charente, N. 10).
- Déviation de Thouars (Deux-Sèvres).
- Déviation de la N. 20 à Razes (Haute-Vienne).
- Déviation de Saint-Germain-des-Fossés (Allier).
- Surélévation des voies ferrées dans Grenoble, voie rapide Saint-Etienne—Firminy.
- P. N. d'Alès.
- Pont de Saint-Ambroix (Gard).
- Déviation à Chorges (Hautes-Alpes).

c) *Les emprunts.*

Il est prévu la réalisation d'emprunts destinés à financer en partie la construction d'autoroutes de liaison. Le service financier de ces emprunts doit être assuré par le produit des péages qui seront institués sur ces autoroutes. Ces emprunts doivent permettre, en 1964, de régler des paiements d'un montant de 228 millions de francs et de lancer des programmes de 278 millions de francs.

*

* *

Compte tenu de ces différentes sources de financement, le programme des dépenses de construction d'autoroutes prévu pour 1964 est le suivant :

| | AUTORISATIONS de programme. | CREDITS de paiement. |
|--------------------------|--------------------------------|-------------------------|
| | (En francs.) | |
| Fonds routier..... | 208.000.000 | 224.000.000 |
| Crédits budgétaires..... | 138.000.000 | 138.000.000 |
| Emprunts | 278.000.000 | 228.000.000 |
| Total | 624.000.000 | 590.000.000 |

Les opérations dont le lancement est prévu pour 1964 sont les suivantes :

- A 9 : déviation de Montpellier ;
- A 10 : déviations de Chartres et de Tours ;
- A 25 : Dunkerque—Bergues.
- A 62 : Nord de Bordeaux.
- A 1 : Roye—Fresnes-lès-Mautauban : l'autoroute Paris—Lille sera ainsi engagée en totalité.
- A 6 : Nemours — Appoigny : l'autoroute Paris — Avallon sera ainsi engagée en quasi-totalité.
- A 7 : Valence—Le Logis-neuf : l'autoroute Lyon-Le Logis-neuf (Nord de Montélimar) sera ainsi engagée en quasi-totalité.

D'autre part, le Ministère des Travaux publics annonce que le nombre de kilomètres d'autoroutes, mis en chantier au 31 décembre 1963, sera de 458 suivant la liste ci-dessous :

| | |
|--------------------------------------|---------|
| Paris—Roye | 104 km. |
| Antenne de Bagnolet..... | 6 |
| Corbeil—Nemours | } 102 |
| Appoigny—Avallon | |
| Anse—Villefranche | 13 |
| Lyon—Valence | 101 |
| Déviations d'Orange | 11 |
| Bédarrides—Bonpas (déviations) | 11 |
| Orgeval—Chaufour | 47 |
| Sud de Rouen..... | 2 |
| Lille—Armentières | 17 |
| Metz—Thionville | 21 |
| Sud de Strasbourg..... | 15 |
| Rive-de-Gier—Saint-Chamond | 8 |

458 km.

En ce qui concerne les ouvertures à la circulation, il est prévu l'achèvement de 140 km en 1964, pour atteindre un rythme de 175 km à partir de 1965.

Au total, avec 349 km d'autoroutes en service au 31 décembre 1963 (voir annexe I), la France reste encore très en retard vis-à-vis de plusieurs autres pays d'Europe, et il est indispensable d'atteindre dès que possible la cadence annuelle de construction de 300 km d'autoroutes que les entreprises de travaux publics pourraient soutenir.

Le réseau des autoroutes européennes.

| PAYS | 1962 | 1970 |
|---------------------------|-------------|-------------|
| Allemagne de l'Ouest..... | 3.000 | 5.120 |
| Belgique | 210 | 600 |
| France | 214 | 1.500 |
| Grande-Bretagne | 302 | 1.250 |
| Italie | 1.841 | 5.500 |
| Pays-Bas | 792 | 1.600 |

*

* * *

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Finances vous propose l'adoption du budget des Travaux publics et des Transports pour 1964.

ANNEXE I

KILOMETRAGE TOTAL DES AUTOROUTES MISES EN SERVICE AU 31 DECEMBRE 1963

| DESIGNATION | LONGUEUR — km. | SITUATION | DATE DE MISE en service. |
|---|----------------------|--|-----------------------------|
| 1° Avant le 1^{er} janvier 1960. | | | |
| A 12, A 13. — Autoroute de l'Ouest de Paris..... | 30,5 | a) Tronc commun et branche Nord jus- qu'à Orgeval..... | Juin 1946. |
| | | b) Branche Sud jus- qu'à R. N. 10..... | Juillet 1950. |
| A 1. — Autoroute Sud de Lille.. | 40,7 | a) Lille—Carvin — | Décembre 1954. |
| | | b) Carvin — Fresnes- lès-Mautauban ... | Avril 1958. |
| A 7, A 51. — Autoroute Nord de Marseille | 17,3 | a) Tronc commun... | Juillet 1951. |
| | | b) Branche d'Aix.... | Juillet 1958. |
| | | c) Branche de Salon. | Décembre 1953. |
| A 46, B 46. — Tunnel de la Croix- Rousse, accès de Lyon..... | 6,1 | | Avril 1952. |
| A 7. { Vienne Sud..... | 4 | | Décembre 1959. |
| } Péage-du-Roussilon.... | 5 | | Juin 1958. |
| A 33. — Contournement de Nancy. | 27 | | 1955. |
| | <u>130,6</u> | | |
| 2° En 1960. | | | |
| A 6, B 6, C 6. — Autoroute Sud de Paris..... | 43 | | Avril 1960. |
| Total au 1^{er} janvier 1961. | <u>173</u> | | |
| 3° En 1961. | | | |
| A 8. — Autoroute Esterel—Côte d'Azur | 51 | | |
| Total au 1^{er} janvier 1962. | <u>225</u> | | Juillet 1961. |

| DESIGNATION | LONGUEUR — km | SITUATION | DATE DE MISE en service. |
|--|---------------------|-----------|-------------------------------|
| 4° En 1962. | | | |
| A 25. — Dunkerque—Bergues.... | 2 | | |
| A 52. — Autoroute Est de Mar- seille | 15 | | Juillet 1962. |
| Total au 1 ^{er} janvier 1963. | <u>242</u> | | |
| 5° En 1963. | | | |
| A 6. — Plessis-Chenet—Saint-Ger- main-sur-Ecole | 10 | | 29 février 1963. |
| A 52. — Est de Marseille..... | 3 | | |
| A 13. — Mantes—Bonnières ... | 13 | | 7 août 1963. |
| A 7. — Déviation de Valence- Nord | 4 | | 28 juin 1963. |
| A 7. — Bonpas—R. N. 572..... | 11 | | 1 ^{er} juillet 1963. |
| A 31. — Metz—Talange | 14 | | 5 sept. 1963. |
| A 6 — Appoigny—Venoy, R. N. 65, R. N. 444 | 24 | | |
| A 7. — Vienne—Le Péage..... | 11 | | |
| A 25. — Lille—Armentières | 12 | | |
| A 31. — Metz—Thionville..... | 5 | | |
| Total pour 1963..... | <u>107</u> | | |
| Total prévu au 31 décembre 1963 | <u>349</u> | | |

ANNEXE II

EVOLUTION COMPAREE DE LA FISCALITE SPECIFIQUE ET DES CREDITS DE PAIEMENT ROUTIERS BUDGETAIRES

(En millions de francs.)

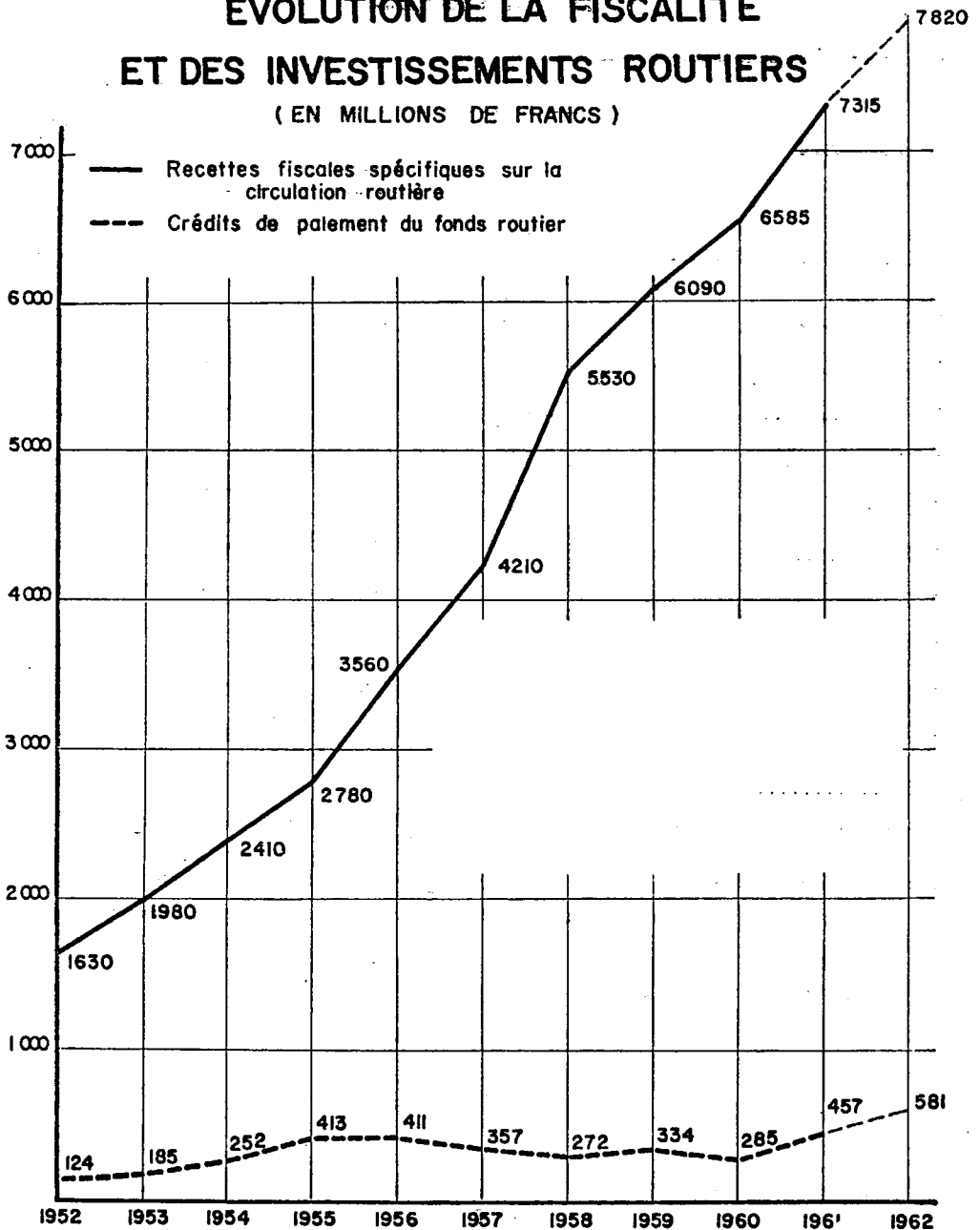
| ANNEES (1) | FISCALITE SPECIFIQUE | | | PLUS-VALUES ANNUELLES | |
|---------------|----------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| | Total. (2) | Part budget général. (3) | Part crédits routiers. (4) | Part budget général. (5) | Part crédits routiers. (6) |
| 1952 | 1.630 | 1.334 | 296 | » | » |
| 1953 | 1.980 | 1.632 | 348 | 298 | 52 |
| 1954 | 2.410 | 2.009 | 401 | 377 | 53 |
| 1955 | 2.780 | 2.219 | 561 | 210 | 160 |
| 1956 | 3.560 | 2.965 | 595 | 746 | 34 |
| 1957 | 4.210 | 3.681 | 529 | 716 | — 66 |
| 1958 | 5.530 | 5.073 | 457 | 1.392 | — 72 |
| 1959 | 6.090 | 5.548 | 542 | 475 | 85 |
| 1960 | 6.585 | 6.064 | 521 | 516 | 41 |
| 1961 | 7.315 | 6.601 | 714 | 537 | 19 |
| 1962 | 8.050 | 7.191 | 859 | 590 | 53 |

NOTA. — Les crédits routiers des colonnes (4) et (6) comprennent les crédits de paiement alloués au Fonds spécial d'investissement routier et à l'entretien des routes nationales.

ANNEXE III

EVOLUTION DE LA FISCALITE ET DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS

(EN MILLIONS DE FRANCS)



ANNEXE IV

PRIX DE VENTE ET TAXATION DE L'ESSENCE EN EUROPE AU 1^{er} JANVIER 1963 (En centimes par litre.)

| PAYS | PRIX de vente. | TAXES (1). | POURCENTAGE des taxes dans le prix. |
|--|-------------------|---------------|---|
| France | 98 | 73,6 | 75,1 % |
| Italie (2) | 75,8 | 55,2 | 72,8 % |
| Suède | 74,4 | 44,8 | 60,2 % |
| Belgique | 73,8 | 51,8 | 70,2 % |
| Danemark | 73,6 | 47,2 | 64,1 % |
| Allemagne de l'Ouest..... | 69,7 | 31,1 | 44,6 % |
| Grande-Bretagne (3) | 65,8 | 41,8 | 63,5 % |
| Luxembourg | 65,2 | 39,8 | 61 % |
| Pays-Bas | 62,7 | 35,8 | 57,1 % |
| Autriche | 60,8 | 36,1 | 59,4 % |
| Moyenne pondérée du Marché Commun (sauf France) | 70 | 39,5 | 56,4 % |
| Pour mémoire : Etats-Unis d'Amérique.... | 43,7 | 14,3 | 32,7 % |

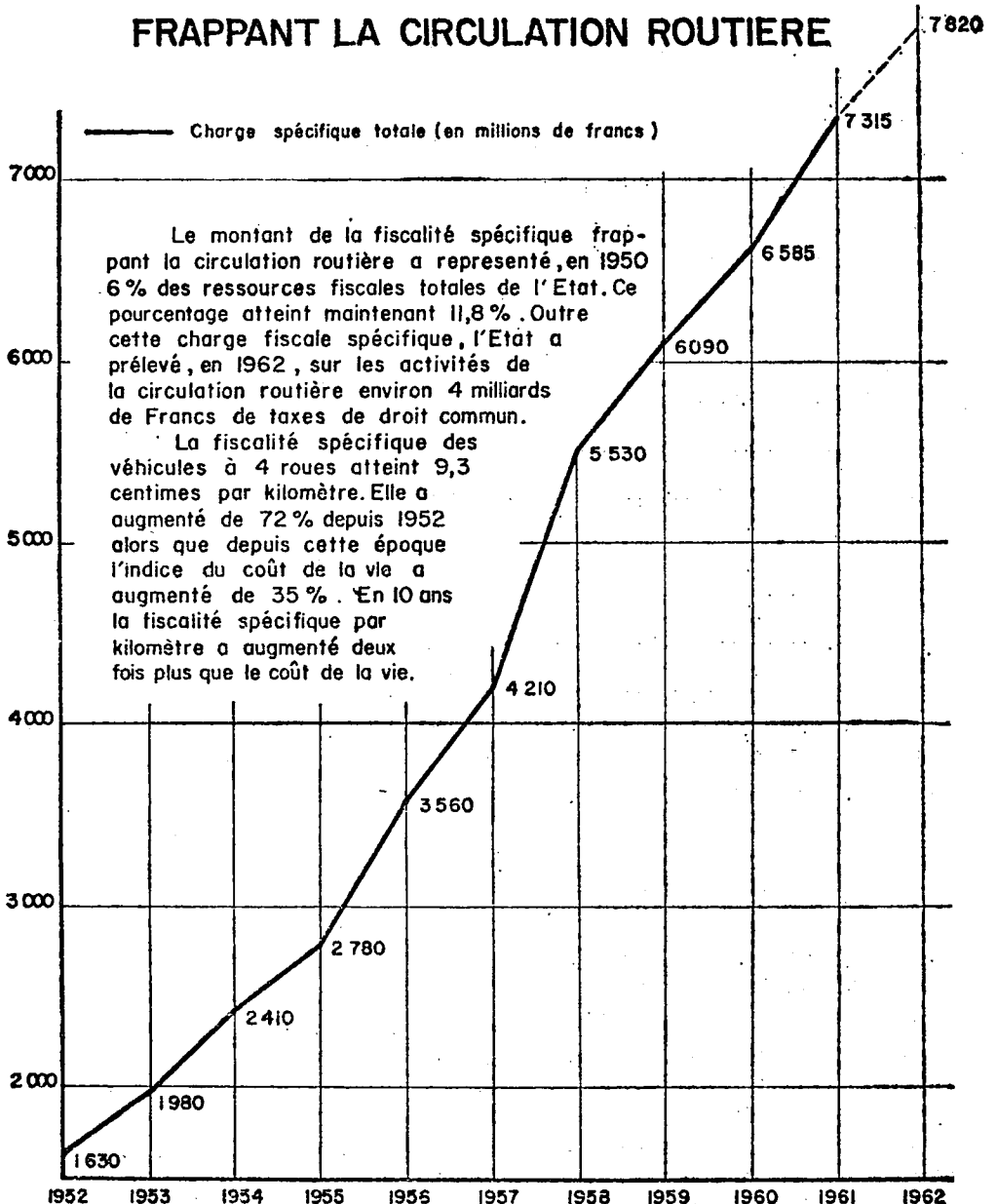
(1) Ce montant ne comprend pas les droits de douane perçus dans certains pays sur les produits importés ou issus du pétrole brut importé.

(2) Depuis la fin de 1958, le Gouvernement Italien a diminué la fiscalité spécifique de l'essence de 33 %.

(3) En 1962, le Gouvernement Britannique a abaissé le taux de la Purchase Tax sur les voitures automobiles de 55 à 25 %, ce qui équivaut — si on amortit cette taxe sur cinq ans — pour une voiture effectuant un parcours annuel de 12.000 kilomètres à une diminution de plus de 30 centimes par litre de la fiscalité spécifique de l'essence.

ANNEXE V

EVOLUTION DE LA FISCALITE SPECIFIQUE FRAPPANT LA CIRCULATION ROUTIERE



ANNEXE VI

APERÇU SUR LES TRAVAUX EXECUTES PAR L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL PENDANT L'ANNEE 1963

A. — France métropolitaine.

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

Géodésie : triangulation jusqu'au 4^e ordre inclus de 14.000 km² : en surface un peu plus de 24 feuilles de la nouvelle carte à 1/50.000.

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

Reprise d'une 2^e tranche du nivellement de 1^{er} ordre de la France (2.000 km).

Préparation photogrammétrique, en vue du levé de la carte à 1/20.000. — 18 feuilles à 1/50.000 : 10.000 km².

Restitution à 1/20.000 : 14.000 km².

Complément à 1/20.000, la surface de 24 feuilles de la carte de France à 1/50.000, soit 13.600 km².

Couverture photographique à l'échelle de 1/25.000 de 100 feuilles de la carte à 1/50.000 (60.000 km²).

Revision à 1/20.000 de 25 feuilles de la carte de France, 14.000 km².

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

Impression de 7.000.000 de cartes.

Tirage par les laboratoires de la Photothèque nationale et du Groupe des escadrilles de l'I. G. N. de :

1.200.000 épreuves photographiques ;

60.000 agrandissements ;

et réalisation de photoplans et mosaïques divers couvrant ensemble plus de 500.000 km² de territoire.

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

A ces productions il faut ajouter d'importantes réalisations au bénéfice des grands services publics qui ne peuvent s'accommoder de la progression trop lente de l'équipement cartographique de la Métropole. Le financement des opérations est évidemment strictement limité aux phases du levé nécessaires aux bailleurs de fonds. L'I. G. N. s'évertue de les faire entrer dans l'équipement général du territoire.

Parmi les plus importantes par l'ampleur des surfaces traitées ou par l'intérêt national qu'elles présentent, nous citerons :

Triangulation et nivellement pour l'implantation des autoroutes : du S.-E., interurbaine de Seine-et-Oise, A 35 dans le Haut-Rhin.

1.200 km de nivellement de précision (E. D. F., S. N. C. F., etc.).

2.800 km² de levés à 1/10.000 et à 1/20.000 dans le Massif Central, les Pyrénées, la Corse (E. D. F., Ministère de la Construction, Société d'aménagement des côtes de Gascogne, Service d'équipement des champs de tir, etc.), en particulier 5 groupements d'urbanisme dans le Nord et le Pas-de-Calais, ceux de la Joute, des Gorges du Tarn, d'Orléans.

Couvertures photographiques de vastes zones (8.000 km²) pour le compte de l'aménagement de la région de Paris, de la construction et de très nombreux chantiers pour le Service du Cadastre et le Génie Rural. En outre la photographie de très importantes surfaces sur émulsion infra-rouge pour le recensement du patrimoine forestier de la France.

Enfin signalons que le Grand Duché de Luxembourg a confié à l'I. G. N. la révision et l'édition de sa carte à 1/20.000 établie en 1952 par cet Institut.

Les travaux viennent de commencer ; ils se poursuivront en 1964 et 1965.

Les activités de l'I. G. N. ne se limitent pas à l'exécution de sa mission cartographique de base ; elles s'étendent à quantité d'autres missions tendant à l'équipement économique du pays et au développement de la recherche en France.

Seule institution capable de répondre aux besoins des techniques modernes, d'études de contrôle et d'implantation des grands ensembles, l'Institut Géographique National a dû faire face en 1963 à un nombre accru de demandes dont les principales sont énumérées ci-après :

A la demande de l'U. N. E. S. C. O. et dans le cadre de la sauvegarde des temples de Nubie : exécution d'une nouvelle et dernière mission de prise de vues photographométriques sur le terrain.

— Poursuite des travaux de restitution des temples de Nubie par exploitation des photographies exécutées par l'I. G. N. au cours des années précédentes.

— Travaux géodésiques pour l'extension du radiotélescope de Nançay et contrôle des éléments constitutifs de ses immenses miroirs.

— Auscultation de barrages de l'E. D. F.

— Restitution des nuages de sodium émis lors du lancement des fusées Véronique à Colomb-Béchar en vue de l'étude de la stratosphère.

— Etude de la stabilité d'ouvrages d'art (à la demande des Ponts et Chaussées et du Gaz de France).

— Mise au point d'un matériel et de méthodes d'observation des trajectoires de missiles et des satellites artificiels, tant pour les besoins de la Défense nationale que pour les développements de la géodésie. Essais sur le satellite « Echo », etc.

— Contrôle et implantation des réacteurs atomiques de Chinon (E. D. F. 1 et E. D. F. 3).

— Equipement des champs de tir au Sahara et en Métropole ; études balistiques des trajectoires d'engins, développement d'une géodésie tridimensionnelle, etc., au bénéfice du C. I. E. E. S., du S. E. C. T. et du Centre National d'Etudes Spatiales (C. N. E. S.).

Plus de 16.000 ha de levés en courbes du 1/1.000 à 1/5.000 en particulier pour l'aménagement des côtes de Gascogne, l'aménagement de la Durance et du Languedoc, la Direction des routes, le Commissariat à l'énergie atomique, etc.

B. — Territoires et Départements d'Outre-Mer.

Les travaux sont financés par le F.I.D.E.S. et le F.I.D.O.M.; à signaler la poursuite en 1963 des travaux de la carte à 1/100.000 des Nouvelles-Hébrides; une mission d'astronomie et de stéréopréparation dans les Iles du Pacifique; d'importantes couvertures photographiques prévues en fin d'année en Martinique et en Guadeloupe au profit du Service du cadastre et du Ministère de la Construction.

C. — Etats d'Afrique noire et malgache.

Grâce à l'inscription à son budget des crédits indispensables au fonctionnement des annexes outre-mer et au financement direct ou indirect par le F. A. C. des travaux cartographiques réclamés par les Etats africains et malgache, l'I. G. N. a maintenu l'activité de ses services outre-mer à un niveau voisin de celui atteint les années précédentes et cela malgré les difficultés grandissantes de la vie et du fonctionnement des missions géographiques dans les territoires,

D. — Algérie, Maroc, Tunisie, Liban.

En 1963, les travaux cartographiques de tous ordres se sont poursuivis dans ces pays; en particulier :

En Algérie :

- carte à 1/200.000 du Sahara de 80.000 km² ;
- couverture photographique à 1/25.000 de plus de 60.000 km² ;
- levés à 1/20.000 de 32 coupures de la nouvelle carte.

Au Maroc :

- importantes couvertures photographiques à grande échelle et à 1/50.000 ;
- levés de 6 nouvelles feuilles de la carte à 1/50.000 ;
- géodésie et nivellement de l'ancienne zone espagnole du Nord ;
- poursuite des travaux de levés à 1/100.000 de 27 feuilles de la carte pour le compte de l'Office national des irrigations du Maroc.

En Tunisie :

- très importants travaux de prise de vues à grande échelle.

Au Liban :

- travaux de prise de vues aériennes et exécution d'une carte à 1/20.000 (64 coupures) dont l'achèvement est prévu pour les premiers mois de 1965.

Les activités de l'I. G. N. en Algérie, au Maroc, en Tunisie et au Liban sont financées par ces Etats. Les travaux exécutés en 1963 représentent plus de 6.000.000 de francs.

Assistance technique. — L'effort de l'I. G. N. dans le domaine de l'assistance technique a été considérable; son succès grandissant d'année en année reflète bien la haute estime que les pays étrangers et les instances internationales ont de l'I. G. N.

En 1963, l'Ecole nationale des Sciences géographiques et les Services de l'I. G. N. ont reçu plus de 120 élèves et stagiaires étrangers appartenant à 28 pays différents.

32 ingénieurs et techniciens ont été envoyés à l'étranger en qualité d'experts de l'O. N. U., de la M. A. E. T. ou au titre de l'aide bilatérale.

DISPOSITIONS SPECIALES

Article 79.

Taxes sur les transports de marchandises.

Texte. — I. — Le cinquième alinéa de l'article 553 A du Code général des Impôts est modifié ainsi qu'il suit :

« Toutefois, la surtaxe applicable aux véhicules de transport public en zone longue peut être réduite de moitié lorsque les propriétaires de ces véhicules adhèrent à des groupements professionnels... » (*Le reste sans changement.*)

II. — Les dispositions du présent article prennent effet à compter du 1^{er} juillet 1963.

Commentaires. — Aux termes de l'article 553-A du Code général des Impôts (1), la surtaxe applicable aux véhicules de transport public de marchandises circulant en zone longue peut être réduite au taux prévu pour les transporteurs privés — c'est-à-dire réduite de 20 % — lorsque les propriétaires adhèrent à des groupements professionnels routiers constitués en vue de participer à des comités régionaux chargés de l'harmonisation tarifaire.

Il est proposé de porter cette réduction de 20 à 50 %, avec effet rétroactif à compter du 1^{er} juillet 1963, pour tenir compte de la mise en vigueur d'une tarification obligatoire basée sur le prix de revient des transports en 1958.

Votre Commission vous propose l'adoption de cet article.

(1) Modifié par l'article 4 de la loi de finances pour 1961.