

N° 23

SÉNAT

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 12 novembre 1964.

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 1965, 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, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents ; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Jacques Richard, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Marc Desaché, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, René Dubois, Max Fléchet, Pierre Garet, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Georges Marrane, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1087 et annexes, 1106 (tomes I à III et annexe 26), 1108 (tomes I et II, annexes XIV et XV) et in-8° 266.

Sénat : 22 (session 1964-1965).

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	4
I. — Les services généraux du ministère	9
II. — L'Institut géographique national	12
III. — Les voies navigables	13
IV. — Les ports maritimes	16
V. — La signalisation maritime	25
VI. — La défense contre les eaux	27
VII. — Les routes	28
 Audition du Ministre des Travaux publics	 41
 ANNEXES	 45

Mesdames, Messieurs,

Les crédits prévus au projet de budget de 1965 pour les Travaux Publics se montent, au titre des dépenses ordinaires, à 4.575.337.106 F, en augmentation de 398.177.531 F sur les crédits votés pour 1964. Signalons tout de suite que cette augmentation porte principalement sur les dépenses d' « Interventions publiques », les crédits de fonctionnement n'étant pour leur part majorés seulement que de 84,7 millions.

Quant aux dépenses en capital, elles s'élèvent, pour les autorisations de programme, à 677 millions de francs contre 963,6 millions l'année précédente et, pour les crédits de paiement, à 599,6 millions contre 541,1 millions en 1964.

Les tableaux ci-après donnent la décomposition des crédits demandés par titre et partie en ce qui concerne les dépenses ordinaires et par chapitre pour les autorisations de programme.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1964	CREDITS PREVUS POUR 1965			DIFFERENCES entre 1964 et 1965
		Services votés.	Mesures nouvelles. (En francs.)	Total.	
TITRE III. — MOYENS DES SERVICES					
1 ^{re} partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.....	590.415.361	632.723.851	— 13.110.017	619.613.834	+ 29.198.473
2 ^e partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations.	876.500	939.500	»	939.500	+ 63.000
3 ^e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales	103.929.497	114.753.996	— 130.240	114.623.756	+ 10.694.259
4 ^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.....	51.713.662	51.933.182	+ 536.500	52.469.682	+ 756.020
5 ^e partie. — Travaux d'entretien.....	464.685.805	464.323.770	+ 41.052.000	505.375.770	+ 40.689.965
6 ^e partie. — Subventions de fonctionnement.....	12.980.750	13.249.114	+ 1.105.150	14.354.264	+ 1.373.514
7 ^e partie. — Dépenses diverses.....	3.238.000	5.238.000	»	5.238.000	+ 2.000.000
Totaux pour le titre III.....	1.227.839.575	1.283.161.413	+ 29.453.393	1.312.614.806	+ 84.775.231
TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES					
3 ^e partie. — Action éducative et culturelle.....	103.500	103.500	»	103.500	»
4 ^e partie. — Action économique. — Encouragements et inter- ventions	16.984.200	17.269.200	+ 5.948.000	23.217.200	+ 6.233.000
5 ^e partie. — Action économique. — Subventions aux entre- prises d'intérêt national.....	2.630.992.300	2.765.832.300	+ 162.119.300	2.927.951.600	+ 296.959.300
6 ^e partie. — Action sociale. — Assistance et solidarité.....	258.000.000	311.000.000	»	311.000.000	+ 53.000.000
7 ^e partie. — Action sociale. — Prévoyance.....	43.240.000	450.000	»	450.000	— 42.790.000
Totaux pour le titre IV.....	2.949.320.000	3.094.655.000	+ 168.067.900	3.262.722.300	+ 313.402.300
Totaux pour les dépenses ordinaires.....	4.177.159.575	4.377.816.413	+ 197.520.693	4.575.337.106	+ 398.177.531

Dépenses en capital.

NUMEROS des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1964	Prévues pour 1965	Différences.	Votés pour 1964	Prévus pour 1965	Différences.
		(En francs.)					
	TITRE V						
	Investissements exécutés par l'Etat.						
	3° PARTIE. — Transports, communications et télécommunications.						
53-20	Routes et ponts. — Reconstruction et grosses réparations	12.000.000	12.000.000	»	13.000.000	12.000.000	— 1.000.000
53-22	Bureaux régionaux de fret	Mémoire.	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
53-26	Participations aux dépenses du fonds spécial d'investissement routier (autoroutes)	136.000.000	143.000.000	+ 7.000.000	136.000.000	143.000.000	+ 7.000.000
53-30	Voies de navigation intérieure. — Equipement..	220.000.000	200.000.000	— 20.000.000	110.000.000	156.900.000	+ 46.900.000
53-32	Travaux de défense contre les eaux.....	5.500.000	7.500.000	+ 2.000.000	2.000.000	5.000.000	+ 3.000.000
53-34	Ports de commerce. — Equipement.....	132.000.000	141.500.000	+ 9.500.000	130.000.000	117.800.000	— 12.200.000
53-36	Ports de pêche. — Equipement.....	8.000.000	5.500.000	— 2.500.000	7.000.000	6.000.000	— 1.000.000
53-38	Etablissements de signalisation maritime.....	8.000.000	9.000.000	+ 1.000.000	8.888.000	7.500.000	— 1.388.000
	Totaux pour la 3° partie.....	521.500.000	518.500.000	— 3.000.000	406.888.000	448.200.000	+ 41.312.000
	7° PARTIE. — Equipements administratif et divers.						
57-50	Institut géographique national. — Equipement..	1.500.000	2.500.000	+ 1.000.000	2.000.000	2.000.000	»
57-90	Services des travaux publics et des transports. — Acquisition de terrains et constructions immo- bilières	13.163.000	15.600.000	+ 2.437.000	14.948.000	13.300.000	— 1.648.000
	Totaux pour la 7° partie.....	14.663.000	18.100.000	+ 3.437.000	16.948.000	15.300.000	— 1.648.000

<i>hors de la métropole.</i>							
58-30	Equipement des établissements de signalisation maritime outre-mer	5.500.000	5.500.000	>	5.564.000	5.500.000	— 64.000
	Totaux pour le titre V.....	541.663.000	542.100.000	+ 437.000	429.400.000	469.000.000	+ 39.600.000
TITRE VI							
Subventions d'investissement accordées par l'Etat.							
3° PARTIE. — Transports, communications et télécommunications.							
63-90	Subventions d'équipement pour travaux divers..	422.000.000	134.900.000	— 287.100.000	77.750.000	113.100.000	+ 35.350.000
	Totaux pour les titres V et VI.....	963.663.000	677.000.000	— 286.663.000	507.150.000	582.100.000	+ 74.950.000
TITRE VII							
Réparation des dommages de guerre.							
3° PARTIE. — Transports, communications et télécommunications.							
73-41	Reconstitution du réseau de la Société nationale des chemins de fer français et des entreprises exploitant les chemins de fer d'intérêt général.	>	>	>	34.000.000	17.500.000	— 16.500.000
	Totaux généraux	963.663.000	677.000.000	— 286.663.000	541.150.000	599.600.000	+ 58.450.000

Comme les autres années, notre collègue, M. Courrière, a été chargé de rapporter les crédits relatifs aux chemins de fer et à la Régie autonome des transports parisiens. Nous nous limiterons donc, dans le cadre du présent rapport, à l'examen des autres dotations inscrites au projet de budget des Travaux publics.

Nous effectuerons cet examen en distinguant, d'une part, les crédits concernant les services généraux du Ministère (administration centrale, ponts et chaussées, contrôle des transports), d'autre part, ceux affectés plus spécialement à une action déterminée : ports, voies navigables, routes, etc.

I. — LES SERVICES GENERAUX DU MINISTERE

A. — Les crédits de personnel.

1° *L'Administration centrale.*

Les mesures nouvelles intéressant l'Administration centrale des Travaux publics sont, pour 1965, de peu d'importance :

- suppression de trois emplois d'administrateur civil en contrepartie de l'octroi de trois congés spéciaux (application de l'ordonnance du 21 janvier 1962) à des fonctionnaires de cette catégorie ;
- suppression de huit emplois d'agents du service téléphonique détachés du Ministère des P. T. T., ces fonctions étant exercées par des téléphonistes de l'Administration centrale des Travaux publics : les emplois qui ont été créés à cet effet au budget de 1963 sont maintenant pourvus ;
- suppression d'un emploi de secrétaire technique (355) détaché à l'Administration centrale en contrepartie de la création d'un emploi équivalent à la direction de la fonction publique ;
- suppression de 9 emplois au Commissariat général aux entreprises de travaux publics et de bâtiments.

2° *Ponts et Chaussées.*

Pour les services des Ponts et Chaussées sont prévues :

- la création de 40 emplois d'agents contractuels pour renforcer les effectifs mis à la disposition du Fonds national d'investissement routier en raison du lancement de nouveaux programmes d'autoroutes ;
- la transformation de 7 emplois de contractuels en 7 emplois d'assistantes sociales ;
- l'incidence des modifications apportées au régime indemnitaire des conducteurs des Travaux publics de l'Etat ;
- l'incidence en année pleine des mesures intervenues en 1964 en ce qui concerne la réorganisation de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées et la modification du régime de rémunération des professeurs ;

- l'institution de fonds de concours versés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes et correspondant aux traitements des agents employés dans les subdivisions d'entretien des autoroutes. Cette mesure se traduit par une réduction de crédits de 1.368.480 F ;
- diverses mesures d'économie portant sur les crédits ouverts au titre, d'une part, des primes de technicité des dactylographes pour tenir compte de la situation réelle des agents exerçant ces fonctions et, d'autre part, des rémunérations principales des conducteurs des travaux publics de l'Etat et agents de travaux, compte tenu de l'effectif réel des agents en fonctions.

B. — Les crédits de matériel et de fonctionnement.

1° *L'Administration centrale.*

Il est prévu une augmentation de 212.500 F des dotations de l'Administration centrale pour faire face notamment :

- aux dépenses de fournitures de bureau, de chauffage, d'éclairage et au renouvellement partiel du mobilier et des machines à écrire ;
- à une augmentation des loyers liée à une extension des locaux nécessitée par la création récente de services nouveaux (service des Affaires économiques et internationales, services de défense nationale, bureau d'organisation et méthodes) et le développement de l'activité du Fonds spécial d'investissement routier ;
- à une augmentation des frais d'impression du Bulletin des textes officiels.

2° *Ponts et Chaussées.*

Certains crédits de fonctionnement des Ponts et Chaussées sont en augmentation de 486.000 F. Outre les dépenses de chauffage, de matériel de bureau, etc., cette augmentation concerne :

- la participation de la France à divers congrès internationaux intéressant les Ponts et Chaussées ;
- l'accroissement des moyens du Laboratoire central des Ponts et Chaussées pour la poursuite des études et des essais techniques.

En revanche, deux économies sont proposées :

- l'une de 600.000 F sur le crédit réservé aux indemnités de déplacement des conducteurs de chantiers et agents de travaux des Travaux publics ;
- l'autre de 72.000 F sur les crédits d'entretien du matériel automobile.

3° *Contrôle des transports.*

Une dotation supplémentaire de 200.000 F est prévue en vue de l'établissements de statistiques permanentes des transports routiers.

C. — **Les dépenses en capital.**

Les autorisations de programme concernant les acquisitions de terrains et les constructions immobilières des services des Travaux Publics s'élèvent à 15.600.000 F et correspondent aux opérations suivantes :

- Acquisitions de terrains et constructions immobilières exigées par la mise en œuvre de la réforme des services des ponts et chaussées :
 - Réévaluation des opérations en cours..... 840.000 F.
 - Nantes (formation professionnelle)..... 800.000
 - Marseille (formation professionnelle)..... 750.000
 - Toulouse (formation professionnelle)..... 800.000
 - Laval (cité administrative)..... 790.000
 - La Roche-sur-Yon 1.100.000
 - Poitiers 370.000
 - Toulouse (service ordinaire)..... 1.200.000
 - Nantes (service maritime)..... 350.000
 - Andernos (colonie de vacances)..... 500.000
 - Aménagement complémentaire du laboratoire central des ponts et chaussées..... 1.500.000
 - Action en faveur de la recherche scientifique.
 - Laboratoire central des ponts et chaussées... 250.000
 - Laboratoires régionaux des ponts et chaussées.. 6.000.000
 - Action en faveur de la recherche scientifique.
 - Service spécial des autoroutes..... 350.000 F.
-
- Total 15.600.000 F.

II. — L'INSTITUT GÉOGRAPHIQUE NATIONAL

Les dépenses de fonctionnement (1).

Les dépenses de fonctionnement de l'Institut géographique national ne marquent pas d'accroissement particulier, les majorations constatées aux différents chapitres intéressés ne font que traduire l'incidence de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique, le relèvement des allocations familiales et l'élévation des cotisations de la Sécurité sociale.

Les dépenses en capital.

Les autorisations de programme prévues pour l'équipement de l'Institut géographique national s'élèvent à 2.500.000 F et sont destinées à l'acquisition de matériel technique de géodésie, de topographie, de photogrammétrie et d'imprimerie. Elles sont en augmentation d'un million par rapport à l'année précédente.

Les crédits de paiement demandés sont de 2 millions de francs, dont 1.100.000 F au titre des services votés.

(1) Une note sur l'activité, en 1964, de l'Institut géographique national, est donnée en annexe (Annexe I).

III. — LES VOIES NAVIGABLES

A. — Le trafic.

Pour les huit premiers mois de 1964, le trafic sur les voies navigables françaises (tonnage chargé en France ou entré par les frontières terrestres) a atteint 55.838.000 tonnes (chiffre provisoire). Pour la période correspondante de 1963, le trafic avait été de 47.955.900 tonnes et, pour les quatre derniers mois de la même année, de 28.258.700 tonnes. On constate, par conséquent, pour les huit premiers mois de 1964, une progression de 16,44 % par rapport aux huit premiers mois de 1963.

Mais ce taux de progression élevé a pour cause principale le fait que les trois premiers mois de 1964 ont bénéficié de conditions atmosphériques relativement bonnes pour la navigation intérieure, alors que les conditions atmosphériques des trois premiers mois de 1963 avaient, au contraire, été désastreuses.

Les prévisions de trafic pour les quatre derniers mois de 1964 s'établissent donc seulement au niveau du trafic des quatre derniers mois de 1963. Par conséquent, la prévision de trafic, pour l'ensemble de l'année 1964, s'établit aux environs de 84 millions de tonnes.

Quant au trafic de 1965, il devrait atteindre 85 millions de tonnes.

B. — Les dépenses de fonctionnement.

a) *Les crédits d'entretien* (chapitre 35-31).

Les crédits prévus pour l'entretien et la réparation des voies navigables s'élèvent à 68.422.960 F, en augmentation de 4 millions, soit 6,2 %, sur ceux de l'année précédente. Cette augmentation est faible et couvrira difficilement le simple jeu des hausses de prix d'une année à l'autre, d'autant plus qu'il est prévu que cette majoration de crédit doit être affectée à l'entretien des ouvrages

construits dans le cadre des programmes du Plan et de la section de la Moselle, entre Metz et la frontière, qui viennent d'être mis en service.

Alors que nos voies navigables sont à l'heure actuelle, dans leur ensemble, dans un état peu satisfaisant, il est regrettable qu'aucun effort ne soit prévu pour augmenter le volume des travaux de réparations qui seront effectués en 1965. Ainsi les retards pris au cours des années précédentes dans l'entretien de nos canaux ne seront pas rattrapés et les inconvénients nombreux qui résultent de cette situation pour la navigation intérieure subsisteront.

b) *Exploitation réglementée des voies navigables* (chapitre 45-31).

Le crédit prévu pour l'exploitation réglementée des voies navigables en 1965 s'élève à 12.400.000 F, en diminution de 10,2 millions sur les crédits ouverts en 1964.

Cette diminution de crédit est la conséquence de la suppression de l'aide à la batellerie au titre de la compensation temporaire pour difficultés de navigation.

Le tableau ci-après donne la décomposition des crédits demandés pour 1965 avec ceux de l'année précédente.

	CREDITS AFFECTES EN 1964			CREDITS pour 1965.
	Loi de finances.	Crédits supplémentaires.	Total.	
	(En francs.)			
Frais de fonctionnement de l'exploitation réglementée..	8.050.000	»	8.050.000	8.750.000
Exploitation de la traction sur diverses voies.....	4.420.000	»	4.420.000	4.920.000
Application de l'article 59 de la loi du 17 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	9.100.000	11.400.000	»
	16.750.000	9.100.000	25.850.000	15.650.000
<i>A déduire :</i>				
Produits des taxes de visa et d'exploitation	— 3.250.000	»	— 3.250.000	— 3.250.000
Montant net pour le chapitre	13.500.000	9.100.000	22.600.000	12.400.000

C. — Les dépenses en capital.

Les crédits prévus au titre de l'équipement des voies navigables s'élèvent en autorisations de programme à 200 millions de francs (1), en diminution de 20 millions sur ceux ouverts l'année dernière. Ajoutons que le quart des autorisations prévues concernent la réévaluation des travaux en cours.

Ainsi, alors que notre réseau de voies navigables est manifestement insuffisant et qu'un effort tout particulier devrait être fait en ce domaine si l'on veut que notre navigation intérieure soit en mesure de rivaliser avec celle de nos partenaires du Marché Commun, les crédits affectés au développement et à la modernisation de notre réseau navigable sont réduits d'une année à l'autre de près de 10 %.

Les autorisations de programme demandées correspondent aux opérations suivantes :

	En francs.
Réévaluation des travaux en cours	48.460.000
Opérations nouvelles :	
Liaison Dunkerque—Valenciennes : mise au grand gabarit.....	106.200.000
Canal de la Marne au Rhin : mise à 2,20 m. d'enfoncement entre le bief de partage et Strasbourg	9.900.000
Canal du Rhône au Rhin : mise à 2,20 d'enfoncement du raccordement Niffer—Mulhouse.....	4.000.000
Aménagement de la Seine entre Rouen et Montereau : fusion des biefs de la Cave et de Samois	10.440.000
Voies diverses : travaux de restauration et d'amélioration	16.000.000
Améliorations apportées aux ponts à l'occasion de leur reconstruction ..	4.000.000
Etudes	1.000.000
Totaux	200.000.000

(1) A ces dotations s'ajouteront des fonds de concours d'un montant de 37.700.000 F.

IV. — LES PORTS MARITIMES

A. — La réforme du régime des ports de commerce.

C'est devenu, hélas ! un lien commun que de souligner les difficultés que connaissent depuis plusieurs années nos grands ports. Les protections dont ils ont longtemps bénéficié, telles que privilège de pavillon, règles de droiture, droits de douane élevés, ont disparu ou sont en voie de suppression et l'application prochainement complète du Traité de Rome les placera dans une situation de concurrence absolue avec les grands ports de nos partenaires du Marché Commun. Déjà, à l'heure actuelle, la concurrence est très vive en ce domaine et l'étranger attire à lui une part sans cesse plus importante du trafic des ports français. Or, cet exode du trafic est, pour une très large part, provoqué par le fait que les ports français ont la réputation d'être chers par suite de l'importance des taxes prélevées sur le trafic alors que leurs installations techniques sont souvent insuffisantes.

Cette situation a conduit le Gouvernement à « rechercher une nouvelle organisation administrative et financière de nos ports permettant de promouvoir leur adaptation technique aux besoins, tout en allégeant les charges de leurs moyens ». Ainsi, l'année 1965 doit-elle être marquée par une profonde transformation du régime juridique et financier des principaux ports maritimes français.

Jusqu'ici, deux régimes sont appliqués dans les ports français : le régime commun et le régime de l'autonomie institué par la loi du 12 juin 1920 et sous lequel sont placés le Havre et Bordeaux.

Les ports placés sous le régime commun sont administrés par l'Etat qui assure l'exécution des travaux d'entretien et d'infrastructure, la police de l'exploitation, le contrôle des concessions d'outillage public.

L'Etat, en contrepartie, perçoit des droits de quai sur les navires et les marchandises ainsi que les produits du domaine.

La Chambre de Commerce du port est concessionnaire de l'outillage public qu'elle doit acquérir et dont elle assure l'exploitation.

D'autre part, elle participe par voie de fonds de concours à l'exécution des travaux d'infrastructure dans une proportion variant suivant l'importance des ports, de 50 % à 75 %.

Pour faire face à ses dépenses, la Chambre de Commerce dispose de péages locaux et des taxes d'usage de l'outillage public.

Les ports autonomes, eux, assurent l'ensemble des attributions qui dans les ports ordinaires se trouvent partagées entre l'Etat et la Chambre de Commerce.

Du point de vue des ressources, les ports autonomes disposent, d'une part de celles des Chambres de Commerce : péages locaux et taxes d'usage, et d'autre part des taxes d'Etat : droits de quai et produits du domaine. Ils reçoivent, en outre, du budget général une participation de 50 % pour les travaux d'infrastructures nouvelles et une subvention pour l'entretien des accès qui porte le nom de subsides et qui est de l'ordre de 50 % des dépenses.

Le Gouvernement envisage, et un projet de loi en ce sens a été déposé sur le bureau du Parlement, de modifier le régime de l'autonomie et de l'étendre à quatre autres ports français : Dunkerque, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire et Marseille.

Les grandes lignes du nouveau régime d'autonomie seraient les suivantes :

- les ports autonomes constitueraient des établissements publics dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière et administrés par un Conseil d'administration comprenant des représentants de l'Etat, des collectivités locales, des Chambres de commerce et d'industrie et du personnel ainsi que des personnalités choisies pour leur compétence ;
- l'intervention financière de l'Etat serait limitée au domaine de la construction et de l'entretien de l'infrastructure. Par contre, les dépenses de gestion et celles relatives à l'outillage industriel et commercial du port devront être couvertes par les recettes du trafic ;

- parmi les investissements, une distinction serait faite entre les ouvrages de base (grandes digues, chenaux d'accès) pour lesquels la participation de l'Etat serait fixée à 80 % et les investissements plus directement liés au trafic tels que quais, terre-pleins, voies de communication pour lesquels cette participation serait de 60 % ;
- pour leur permettre de couvrir les dépenses de gestion et d'investissements laissées à leur charge, les ports autonomes recevraient le produit des droits de quai.

Ajoutons que si l'on s'en réfère à l'exposé des motifs du projet de loi gouvernemental « il ne saurait être question de négliger les autres ports. Mais la gestion directe par l'Etat est bien adaptée à leurs dimensions et ils supporteraient difficilement les frais généraux d'un établissement public, disproportionnés à leur chiffre d'affaires ».

*
* *

Sur le plan budgétaire, l'incidence de la modification du régime des ports doit être la suivante :

1° *Diminution des recettes de l'Etat au titre des droits de quai et des redevances domaniales.*

A dater de l'institution de l'autonomie, les droits de quai et redevances domaniales seront perçus au profit de ces ports alors qu'ils le sont actuellement au profit de l'Etat.

Cette modification ne concerne que les nouveaux ports qui seront placés sous le régime de l'autonomie : Dunkerque, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire et Marseille.

La diminution correspondante des recettes de l'Etat est estimée pour l'année 1965 à 42 millions de francs.

2° *Nouvelle répartition des dépenses de gestion, de fonctionnement et d'entretien des grands ports.*

Dans les ports qui bénéficieront du nouveau régime d'autonomie, l'Etat prendra à sa charge, sous forme de subventions, les dépenses d'entretien et du fonctionnement des chenaux et des

ouvrages d'accès, dépenses qu'il assure actuellement en totalité sur le crédit budgétaire et d'entretien dans les ports non autonomes, et, en partie, sous forme de subventions, dans les deux ports autonomes existants du Havre et de Bordeaux.

En revanche, les nouveaux ports autonomes prendront à leur charge les dépenses de fonctionnement et d'entretien de l'infrastructure autres que celles visées à l'alinéa précédent et toutes les dépenses de gestion.

L'ensemble de ces mesures se traduira par une réduction des dépenses à la charge de l'Etat de 6.152.000 F.

3° Augmentation des participations de l'Etat pour les travaux neufs d'infrastructure.

Les participations de l'Etat passeront de 50 % à 80 % pour les ouvrages de base et de 50 % à 60 % pour les autres travaux d'infrastructure.

Pour les travaux ayant fait l'objet d'affectation d'autorisations de programme avant le 1^{er} janvier 1965, cette mesure se traduira par un remboursement correspondant des annuités d'emprunts qui auront été contractés par les ports autonomes et la chambre de commerce.

Pour 1965, ces remboursements sont évalués à 11,9 millions de francs (sur le chapitre 44-31).

Pour les travaux qui seront l'objet d'affectation d'autorisations de programme, après l'institution du nouveau régime, l'augmentation des participations de l'Etat interviendra directement par une augmentation des autorisations de programme.

En ce qui concerne l'année 1965, et dans l'hypothèse où les opérations en cause sont celles qui figurent au projet de loi de finances pour 1965, les autorisations de programme correspondant aux investissements dont la charge sera transférée des ports à l'Etat s'élèveront à 17 millions de francs.

En définitive, le coût budgétaire de la réforme pour les dépenses ordinaires est évalué à 5.748.000 F pour 1965.

D'autre part, pour le programme d'investissements, l'augmentation des autorisations de programme est de 17 millions de francs.

Au total, les prévisions de remboursement aux six ports autonomes en cas d'adoption du nouveau régime juridique des ports maritimes sont les suivantes :

DESIGNATION	DUNKERQUE	LE HAVRE	ROUEN	NANTES- SAINT-NAZAIRE	BORDEAUX	MARSEILLE	TOTAL
	(En millions de francs.)						
Remboursement par l'Etat des frais d'entretien et d'exploitation des écluses d'accès, d'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer	7,2	3,5	9,3	4,2	7	1,6	32,8
Remboursement par l'Etat des sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts qui ont été ou seront contractés pour les travaux engagés antérieurement à la création du port autonome et dont la charge lui aura été transférée par application de la loi sur le nouveau régime des ports maritimes autonomes.....	2,3	1,7	3,6	1	0,7	2,6	11,9
Remboursement par l'Etat des dépenses faites par le port autonome pour la gestion de services connexes	0,9	1,6	2,7	1,9	2,4	1,1	10,6
Totaux	10,4	6,8	15,6	7,1	10,1	5,3	55,3

Enfin, le budget de l'Etat subira, ainsi que nous l'avons vu, une perte de recettes de 42 millions de francs du fait de l'abandon des droits de quai et des redevances domaniales.

B. — Le trafic.

Pour les sept premiers mois de 1964, le trafic des ports français a été le suivant :

	ENTREES	SORTIES	TOTAUX
1° Nombre de navires (unité).....	108.448	108.353	216.801
2° Jauge des navires (tonneaux de jauge nette)	72.203.430	72.277.519	144.480.949
3° Passagers :			
Grande navigation (unité).....	97.666	84.659	182.325
Moyenne navigation (unité)....	1.342.203	1.212.787	2.554.990
Navigation côtière (unité).....	1.226.294	1.217.322	2.443.616
3° Marchandises (tonne)	61.741.760	18.287.118	80.028.878
4° Pêche :			
Poids (tonne)	271.782	»	271.782
Valeur (franc)	436.990.327	»	436.990.327

A l'exception du nombre des passagers de grande navigation et de moyenne navigation qui sont en baisse respectivement de 9,3 % et de 4,3 %, toutes les autres quantités sont en augmentation sur les valeurs constatées pour la même période de 1963.

Cette augmentation est particulièrement marquée pour les marchandises où elle atteint 12,8 %.

Le produit de la pêche a également augmenté de 11,7 % sur 1963.

C. — Les crédits de fonctionnement.

Les dépenses d'entretien des ports maritimes inscrites au chapitre 35-32 sont en augmentation de 2.052.000 F.

Par contre, par suite de la modification projetée du régime juridique des ports maritimes et de l'octroi de l'autonomie à quatre nouveaux ports, la dotation prévue au chapitre 44-31 pour l'octroi de subventions aux ports autonomes est portée de 7.098.880 F à 13.046.880 F.

Au total, les crédits prévus au budget des Travaux publics pour le financement des dépenses de fonctionnement des ports s'élèveront en 1965 à 54.757.400 F, en augmentation de 8 millions, soit 17 % sur ceux votés en 1964.

D. — Les dépenses en capital.

a) Les ports maritimes.

Les autorisations de programme prévues au chapitre 53-34 pour l'équipement des ports de commerce s'élèvent à 141,5 millions de francs, en augmentation de 9,5 millions sur celles ouvertes l'année dernière et correspondant à l'engagement des opérations suivantes :

	En francs.
Dunkerque :	
Renforcement de la jetée de l'écluse Watier.....	1.680.000
Construction de quais sur la rive Sud du bassin Vauban.....	6.300.000
Restauration des quais et perrés des canaux maritimes.....	1.575.000
Restauration de quais divers et terre-pleins.....	1.890.000
Reconstruction en travaux divers.....	2.670.000
	<hr/>
Total	14.115.000
	<hr/> <hr/>
Le Havre :	
Reconstruction de la voirie du quai de Pondichéry.....	2.100.000
Reconstruction du quai de l'Yser.....	3.200.000
Enlèvement d'épaves.....	4.000.000
Electrification de l'écluse amont des transatlantiques.....	900.000
Amélioration de divers terre-pleins.....	1.440.000
	<hr/>
Total	11.640.000
	<hr/> <hr/>
Rouen :	
Amélioration des conditions de descente.....	3.360.000
Restauration des profondeurs dans le port.....	1.260.000
Restauration des perrés et digues.....	4.200.000
Amélioration des dessertes routières et ferroviaires.....	630.000
Renouvellement du matériel de dragage.....	1.630.000
Prolongement des quais S. A. M. S. et S. C. P. A.	630.000
	<hr/>
Total	11.710.000
	<hr/> <hr/>

	En francs.
Nantes-Saint-Nazaire :	
Calibrage du chenal d'accès	4.000.000
Déroctage de souilles au pied des quais	945.000
Modernisation de l'entrée Sud de Saint-Nazaire	2.000.000
Approfondissement de l'avant-port de Saint-Nazaire	2.940.000
Total	9.885.000
Bordeaux :	
Rempiètement de quais à Bassens	690.000
Amélioration de chenal d'accès	1.960.000
Reconstruction de matériel de dragages	2.640.000
Total	5.290.000
Marseille :	
Travaux préparatoires du golfe de Fos et divers	1.290.000
Prolongement de la digue du large	3.780.000
Construction de la partie Sud du môle L; Gourret	18.585.000
Approfondissement du bassin Mirabeau	1.710.000
Reconstructions diverses	5.250.000
Reconstruction du quai du large au bassin de la Pinède	6.645.000
Approfondissement du canal de Garonde	6.300.000
Total	43.560.000
Boulogne :	
Construction de la digue Nord	500.000
Restaurations	600.000
Total	1.100.000
Fécamp :	
Reconstruction des estrades de guidages	1.410.000
Dieppe :	
Réaménagement des accès Sud du port	600.000
Reconstruction de la darse Sud bassin Duquesne	2.400.000
Total	3.000.000
Caen :	
Desserte de la zone portuaire de Blainville	1.300.000
Brest :	
Dragage d'un chenal sur l'Elorn	300.000

	En francs.
Lorient :	
Reconstruction de terre-pleins.....	800.000
	<u>800.000</u>
La Rochelle :	
Restauration de l'écluse.....	3.000.000
	<u>3.000.000</u>
Bayonne :	
Restauration de la drague Bayonne 1	1.000.000
	<u>1.000.000</u>
Divers ports :	
Travaux imprévus et divers.....	8.390.000
	<u>8.390.000</u>
Réévaluation des opérations en cours (y compris l'incidence de la réforme)	25.000.000
	<u>25.000.000</u>
Total général.....	<u>141.500.000</u>

Les crédits de paiement prévus s'élèvent à 117.800.000 F dont 85.700.000 F au titre des services votés.

b) Les ports de pêche.

Les autorisations de programme demandées au titre du chapitre 53-36 pour l'équipement des ports de pêche s'élèvent à 5,5 millions de francs, en diminution de 2,5 millions de francs sur 1964. Les crédits de paiement sont de 6 millions, dont 4.900.000 F au titre des opérations en cours.

Les opérations nouvelles prévues ne concernent, outre la réévaluation des opérations en cours, que divers travaux d'amélioration de peu d'importance dans différents ports de pêche.

c) Les ports de plaisance.

Pour 1965, une autorisation de programme de 4.540.000 F (contre 2 millions en 1964) est inscrite au chapitre 63-90, pour l'attribution de subventions d'équipement en vue de l'aménagement des ports de plaisance et d'autres petits ports ; les crédits de paiement correspondants sont de 910.000 F.

V. — LA SIGNALISATION MARITIME

A. — Métropole.

Les crédits prévus pour les dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime s'élèvent, au total, à 13.236.720 F se répartissant ainsi :

— rémunération des inscrits maritimes du service des phares et balises : 5.237.640 F, en augmentation de 226.000 F sur l'année précédente. Cette augmentation se décompose en deux parties :

a) Une majoration de dotation de 190.000 F en raison de l'application à ces agents de l'accord conclu le 16 juillet 1963 entre le Comité central des Armateurs de France et les organisations syndicales concernant l'octroi d'un supplément de congé aux marins ;

b) Un crédit de 36.000 F pour permettre l'armement d'une vedette baliseur à la Guadeloupe.

— dépenses de fonctionnement et d'entretien proprement dites : 7.999.080 F, sans modification par rapport à 1964.

Pour les dépenses d'investissements, les autorisations de programme demandées s'élèvent à 9 millions de francs, en augmentation de 1 million sur celles de 1964.

Elles se décomposent comme suit :

En francs.

Réparations des destructions causées par la mer..... 7.072.000

Adaptation de la signalisation :

— Trouville. — Feu des enrochements de la jetée Est et feu aval (ou de la jetée Est) de l'alignement à 150°..... 120.000
— Abords de Granville. — Signal sonore de la tourelle la Fourchie. 38.000
— Chenal de l'Adour. — Déplacement et rénovation des feux des alignements à 204° 15' du bassin de rabou, à 345° 15' de la côte Blancpignon et à 328° 30' des forges de l'Adour (6 feux)..... 360.000
— Golfe de Fos. — Poste de déchargement des navires pétroliers, 5 bouées lumineuses et 1 feu..... 260.000

Phares d'atterrissage et de jalonnement :

— Transformation du phare du fort à Port-de-Bouc en phare à éclats. 150.000

	En francs.
Construction de logements de gardiens et amélioration des conditions d'habitabilité dans les phares en mer ou isolés :	
— Phare de Planier	200.000
— Installation de douches dans les logements des agents des phares.	300.000
Poursuite des études concernant les bouées-radiophares, les bouées en matière plastique, le contrôle à distance des radiophares, les balises-répondeuses de radar et les détecteurs de brume.....	500.000
Total	<u>9.000.000</u>

Les crédits de paiement correspondants s'élèvent à 7.500.000 F dont 5 millions pour la poursuite des opérations en cours.

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 la réparation des établissements de signalisation maritime s'élève à 4.582.000 F, sans changement par rapport à l'année dernière.

Pour les dépenses d'équipement les autorisations de programme demandées pour 1965 s'élèvent à 5.500.000 F. Ces autorisations de programme ont trait aux opérations suivantes :

	En francs.
Opérations annuelles de réparations des destructions causées par la mer dans les Départements d'Outre-Mer.....	1.517.000
Nouveaux établissements :	
— balisage du Maroni, de l'Oyack et de l'Orapu (Guyane). Etude...	60.000
<i>Moyens de service :</i>	
— construction d'une vedette-baliseur à utiliser dans les trois départements : Guadeloupe, Martinique, Guyane.....	1.300.000
Opérations annuelles de réparations des destructions causées Outre-Mer par la mer.....	1.773.000
Adaptation de la signalisation maritime dans les Territoires d'Outre-Mer :	
— feu du cap des Pins (Nouvelle-Calédonie) (2 ^e tranche).....	320.000
— remplacement de la bouée ordinaire de la Basse-Prévoyante (Nouvelle-Calédonie) par une bouée lumineuse.....	30.000
— parc de balisage de Saint-Pierre et Miquelon (1 ^{re} tranche).....	300.000
Adaptation de la signalisation maritime dans les Etats africains et malgache d'expression française :	
— phare d'Anosy à Tuléar (Madagascar) (2 ^e tranche).....	200.000
Total.....	<u>5.500.000</u>

Les crédits de paiement s'élèvent également à 5.500.000 F, dont 4.200.000 F au titre des services votés.

VI. — LA DEFENSE CONTRE LES EAUX

Deux chapitres du budget des Travaux publics sont relatifs à la défense contre les eaux.

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

Les autorisations de programme demandées s'élèvent à 7 millions 500.000 F, en augmentation de 2 millions de francs sur l'année précédente.

Elles concernent :

— la poursuite des travaux d'aménagement et d'assainissement des plaines de l'Isère, du Drac et de la Romanche prévus par la loi du 30 novembre 1941, d'autre part, des travaux d'aménagement dans diverses autres régions ;

— la consolidation des levées de la Loire, l'amélioration de l'écoulement sur les rivières domaniales, l'amélioration de la prévision des crues par la mise en place de systèmes automatiques dans les bassins torrentiels ;

— l'engagement de diverses études dans le cadre de la politique générale de l'eau.

Les crédits de paiement sont de 5 millions de francs dont 500.000 F au titre des opérations en cours, en augmentation de 3 millions par rapport à 1964.

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

Figurent à ce chapitre des autorisations de programme d'un montant total de 30.360.000 F et des crédits de paiement s'élevant à 6.070.000 F destinés à subventionner différents travaux de défense contre les eaux.

La répartition de ces autorisations de programme est la suivante :

— 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.....	10.000.000 F.
— subvention pour la construction du barrage « Seine » et « Marne ».....	16.360.000 F.
— travaux de défense contre la mer.....	4.000.000 F.

VII. — LES ROUTES

A. — La circulation automobile.

Au cours des dix dernières années le parc automobile français n'a cessé d'augmenter, passant de 4 millions de véhicules en 1954 à 9.280.000 au début de 1964. Ce parc, d'après les dernières statistiques connues, se décompose comme suit :

- 7.530.000 voitures particulières ;
- 1.160.000 véhicules utilitaires de moins de 4 tonnes de poids total autorisé ;
- 590.000 véhicules lourds, dont 42.500 autocars et autobus.

A ce chiffre il convient d'ajouter le parc des deux roues à moteur que l'on peut évaluer, à l'heure actuelle, à près de 6.800.000 engins.

Une telle augmentation du parc automobile ne traduit pas un développement parallèle de la circulation routière. Toutefois celle-ci est en valeur relative encore faible, car jusqu'ici le Français utilise peu sa voiture particulière. En moyenne, la voiture française parcourt chaque année, deux fois moins de kilomètres que la voiture allemande, par exemple. Comparée aux autres pays du Marché commun la France est, de ce point de vue, très en arrière.

Il existe donc en France, indépendamment même de l'accroissement constant du volume du parc automobile, des possibilités très importantes d'expansion du trafic routier.

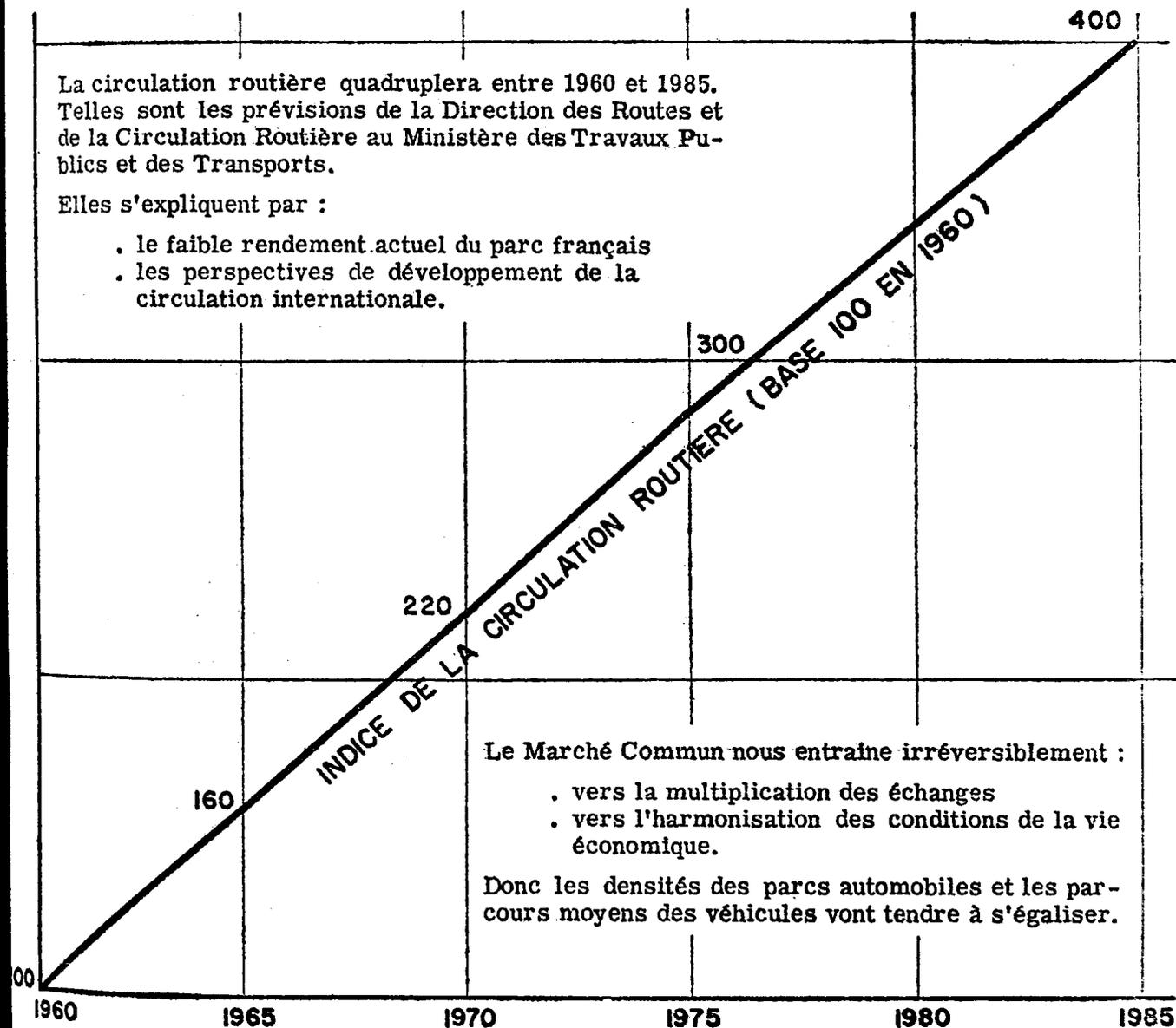
D'après les prévisions de la Direction des routes au Ministère des Travaux publics, la circulation routière quadruplera entre 1960 et 1985.

PERSPECTIVES

La circulation routière quadruplera entre 1960 et 1985. Telles sont les prévisions de la Direction des Routes et de la Circulation Routière au Ministère des Travaux Publics et des Transports.

Elles s'expliquent par :

- le faible rendement actuel du parc français
- les perspectives de développement de la circulation internationale.



Le Marché Commun nous entraîne irrévérablement :

- vers la multiplication des échanges
- vers l'harmonisation des conditions de la vie économique.

Donc les densités des parcs automobiles et les parcours moyens des véhicules vont tendre à s'égaliser.

Or, avec le trafic actuel la circulation routière se révèle déjà dangereuse. Ainsi qu'en témoignent les statistiques de la page suivante, les accidents ne cessent de croître, bien que, heureusement, dans une proportion moindre que celle de l'augmentation de la circulation.

Variations du nombre d'accidents depuis 1960.

	ACCIDENTS		TUES		BLESSES	
	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	+ 12,5 %	9.140	+ 10,2 %	213.604	+ 15,4 %
1962	169.204	+ 5,1 %	9.928	+ 8,6 %	229.322	+ 7,4 %

Les chiffres de 1963 ne sont pas encore connus. 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 :

	PREMIER semestre 1962	PREMIER semestre 1963	POURCENTAGE de variation.
Accidents	75.332	76.429	+ 1,5 %
Tués	4.154	4.055	— 2,4 %
Blessés	100.325	101.264	+ 0,7 %

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

Remarquons que 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/kilomètre) a varié de la façon suivante :

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

Quant à la répartition des accidents sur les différentes voiries elle a été pour 1962 la suivante :

- 681 accidents corporels dont 46 accidents mortels survenus sur les autoroutes ;
- 20.478 accidents corporels dont 1.580 accidents mortels survenus sur les grands itinéraires ;
- 36.656 accidents corporels dont 2.116 accidents mortels survenus sur les routes à grande circulation ;
- 16.258 accidents corporels dont 1.054 accidents mortels survenus sur les autres routes nationales ;
- 37.906 accidents corporels dont 2.415 accidents mortels survenus sur les chemins départementaux ;
- 57.225 accidents corporels dont 1.465 accidents mortels survenus sur les autres routes.

*
* *

L'accroissement de la sécurité reste donc un impératif primordial et à cette fin doivent être poursuivies la modernisation de l'infrastructure ainsi que les actions pour améliorer le comportement des usagers.

Les différentes dotations concernant les routes sont réparties entre divers chapitres du budget des Travaux publics et des comptes spéciaux du Trésor.

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

- les crédits d'entretien ;
- les crédits annexes (prévention routière, 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.

B. — 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 387.243.210 F, en augmentation de 34,6 millions — soit un peu moins de 10 % — sur ceux de 1964.

Ces crédits apparaissent nettement insuffisants. En effet, ces dotations vont permettre de procéder seulement aux dépenses de strict entretien (petites réparations, revêtement superficiel, etc.), mais non d'effectuer un certain nombre d'opérations qui doivent cependant être faites d'une manière périodique (renforcement et rechargement). Signalons, en particulier, que les renforcements et rechargements rendus nécessaires à la suite des déformations causées en 1963 par le gel n'ont pu, jusqu'ici, être effectués et ne le seront visiblement pas non plus en 1965.

L'insuffisance des crédits est d'autant plus inquiétante que les besoins s'accroissent très rapidement.

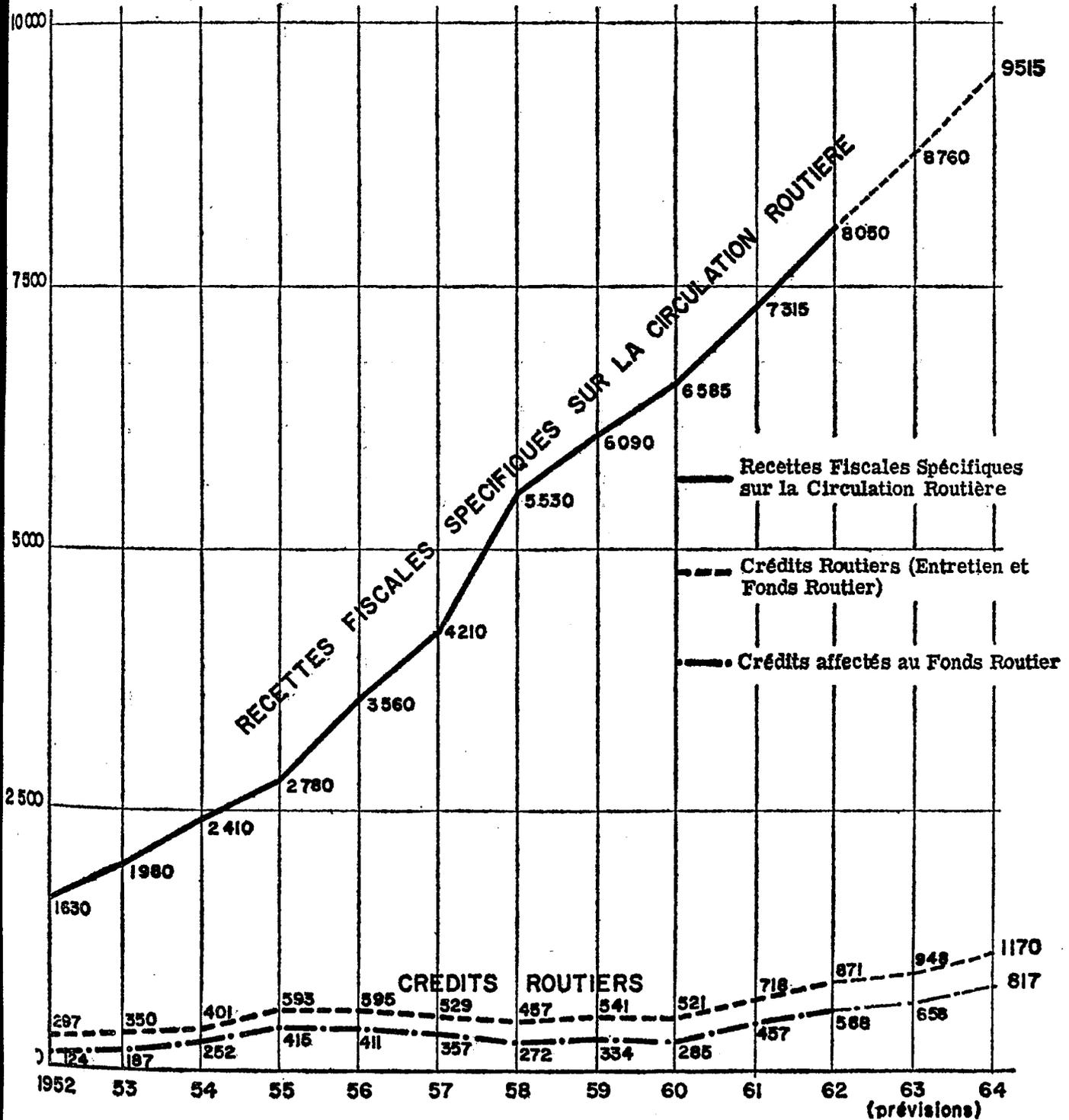
Or, la circulation routière engendre des ressources fiscales extrêmement importantes sur le produit desquelles la part affectée finalement à l'entretien et à la modernisation de notre réseau routier reste faible, même si l'on tient compte du relèvement de deux points du prélèvement effectué au profit du Fonds routier sur les recettes provenant de la taxe intérieure frappant les produits pétroliers, qui est prévue à l'article 21 de la présente loi de finances.

Le premier schéma ci-après permet de comparer d'une manière frappante l'évolution de la fiscalité spécifique sur la circulation routière et les crédits routiers figurant au budget.

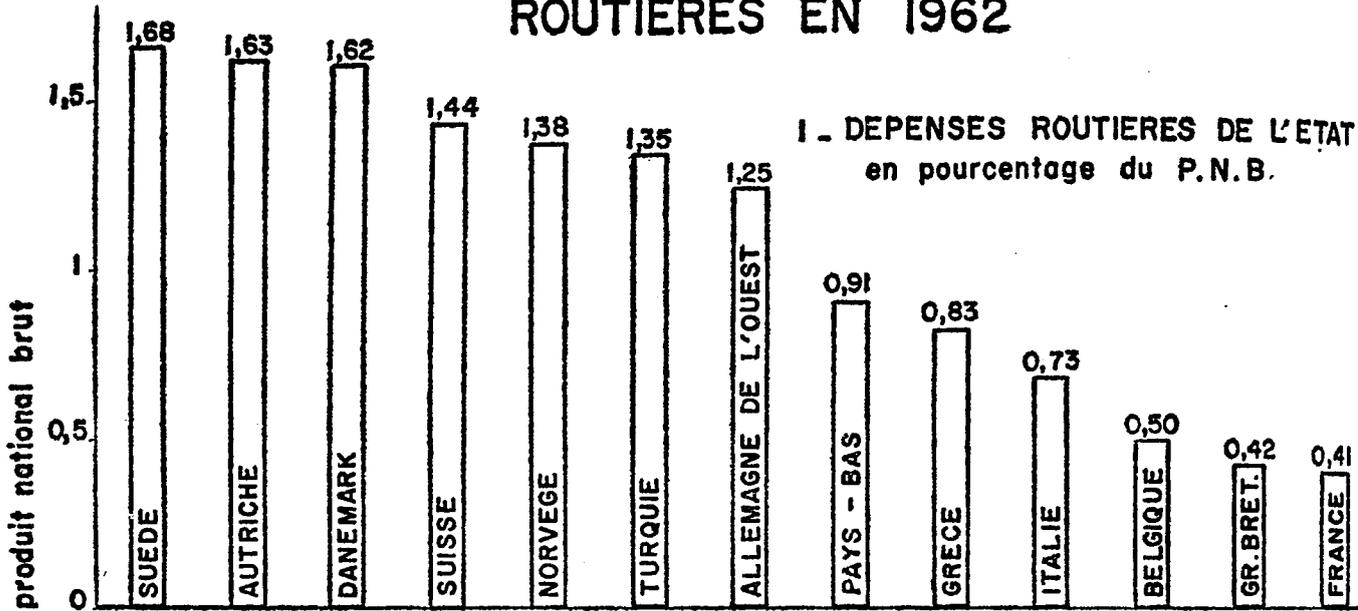
Signalons, en outre, que par rapport aux principaux autres pays européens la France ne consacre qu'une faible fraction de son produit national brut aux dépenses routières et que, d'autre part, une fraction très élevée de ces dépenses est supportée par les collectivités locales, comme permet de le constater le deuxième schéma.

EVOLUTION COMPAREE DE LA FISCALITE SPECIFIQUE ET DES CREDITS ROUTIERS BUDGETAIRES

(EN MILLIONS DE FRANCS)

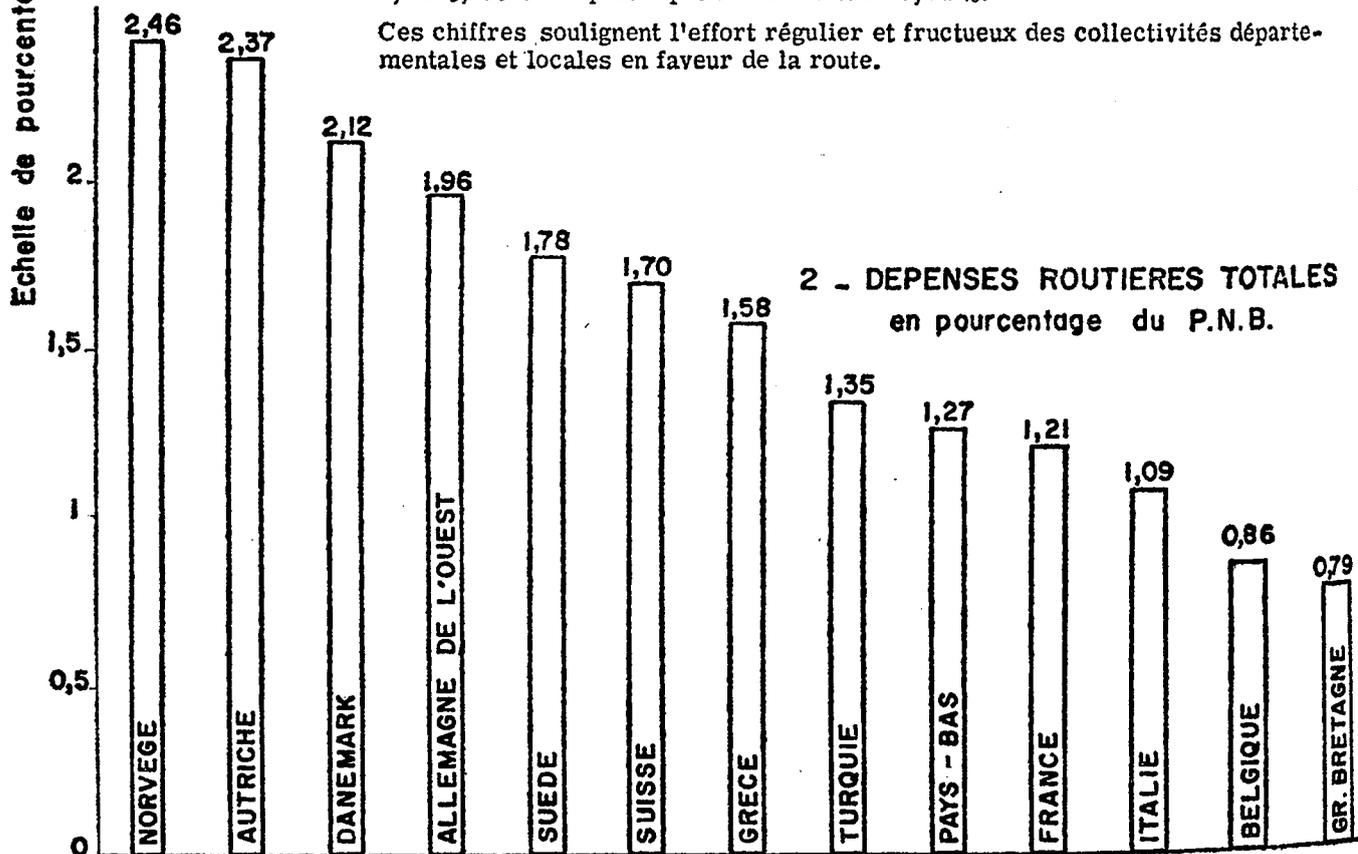


PRODUIT NATIONAL BRUT ET DEPENSES ROUTIERES EN 1962



Ce graphique montre qu'en comparaison avec d'autres pays la France n'affecte aux dépenses routières qu'une faible partie du Produit National Brut: en tout 1,21 %, dont une participation de l'Etat de 0,41 %.

Ces chiffres soulignent l'effort régulier et fructueux des collectivités départementales et locales en faveur de la route.



C. — Les crédits annexes.

a) *La prévention routière.*

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

— *Chapitre 36-21* (art. 2).

Il est proposé de reconduire la dotation de 70.000 F prévue pour la création de postes de secours routier.

— *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 régie par la loi du 1^{er} juillet 1901. Cet organisme fonctionne à l'aide d'une subvention de l'Etat fixée depuis 1962 à 1 million de francs et qu'il est proposé de reconduire en 1965.

b) *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 1964 était de 40.000 F. La reconduction pure et simple en est proposée.

— *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 de permis de conduire est en augmentation de 1.105.150 F par rapport à l'année dernière, passant ainsi à 10.451.650 F.

Cette augmentation est la conséquence, d'une part, du nombre sans cesse croissant des candidats au permis de conduire, et, d'autre part, du relèvement du taux de l'indemnité forfaitaire allouée aux examinateurs qui est portée de 4,90 F à 5,50 F par unité.

**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 demandé pour 1963 est de 2.832.614 F, en augmentation de 268.364 F sur celui de l'année précédente. Cette augmentation ne fait que traduire l'incidence de l'amélioration des rémunérations de la fonction publique et du relèvement des prestations familiales.

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

En application du décret du 10 juillet 1866 la Ville de Paris s'est vu confier la charge d'entretenir, pour le compte de l'Etat, les tronçons de routes nationales qui sont situés à l'intérieur des limites de l'agglomération parisienne. Aux termes de la convention du 22 août 1960, le montant de la contribution de l'Etat aux dépenses de voirie de la Ville de Paris a été fixé sur la base de 2 F le mètre superficiel avec application d'une formule de révision de prix.

Par suite du jeu de cette formule, il est nécessaire de relever de 300.000 F la subvention de l'espèce qui serait ainsi portée à 5.319.000 F.

E. — Les dépenses en capital et le Fonds routier.

Comme dans les deux précédents budgets, trois séries d'actions sont prévues en 1965 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.*

Les ressources du Fonds routier sont, cette année encore, en nette augmentation par rapport à l'exercice précédent. En effet, le rendement du prélèvement sur le produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers doit passer de 673 millions à 950 millions par suite de l'accroissement de la consommation des produits pétroliers et du relèvement de 9 % à 11 % du taux du prélèvement.

Au total, et compte tenu d'un prélèvement sur les excédents de recettes des années antérieures, le Fonds routier disposera, en 1965, d'un total de ressources de 975,1 millions.

La décomposition des dotations du Fonds spécial d'investissement routier prévues pour 1965, comparées à celles de l'exercice précédent, est la suivante :

TRANCHES	AUTORISATIONS de programme.			CREDITS de paiement.		
	1964	1965	Différence.	1964	1965	Différence.
	(En millions de francs.)					
Nationale	632 »	735 »	+ 103	499,4	789 »	+ 289,6
Départementale	44,5	44,5	»	54 »	44,5	— 9,5
Urbaine	68 »	89 »	+ 21	50,6	69,5	+ 18,9
Communale	60 »	60 »	»	75 »	61 »	— 14 »
Frais de fonctionnement.	»	»	»	2 »	11,1	+ 9,1
	804,5	928,5	+ 124	681 »	975,1	+ 294,1

Le Fonds routier constituant un compte spécial du Trésor, son examen d'ensemble ressort plus spécialement du rapport de notre collègue M. Descours Desacres. Par ailleurs, M. Masteau, Rapporteur du budget de l'Intérieur, a reçu la charge d'étudier plus spécialement les tranches locales. Dans ces conditions, nous ne nous étendrons dans le cadre du présent rapport que sur la tranche nationale.

La tranche nationale comprend trois sections :

	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
Réseau national	412 millions.	402 millions.
Autoroutes	288 —	358 —
Reconstruction des ponts détruits par faits de guerre :		
— routes nationales	20 —	14 —
— voirie locale	15 —	15 —
	735 millions.	789 millions.

Les crédits réservés à l'aménagement du réseau national doivent être utilisés pour poursuivre ou lancer de nombreuses opérations concernant l'aménagement des routes nationales. Une liste de ces principales opérations est donnée en annexe.

Quant aux crédits destinés aux autoroutes, ils doivent, avec les autres sources de financement, concourir à la réalisation du programme que nous indiquerons plus loin.

b) *Les crédits du Ministère des Travaux publics.*

Une dotation de 143 millions de francs tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement est ouverte au chapitre 53-26 du budget du Ministère des Travaux publics à titre de participation aux dépenses du Fonds spécial d'investissement routier en ce qui concerne les constructions d'autoroutes. Rappelons que les crédits ouverts l'année dernière avaient été de 136 millions de francs.

c) *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 qu'il est envisagé d'instituer sur ces autoroutes. Ces emprunts doivent permettre, en 1964, de régler des paiements d'un montant de 305 millions de francs.

*
* *

Compte tenu des différentes sources de financement indiquées ci-dessus, le programme de construction d'autoroutes prévu pour 1965 est le suivant, comparé à celui de l'année dernière :

	1964		1965		DIFFERENCE	
	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.	Autorisations de programme.	Crédits de paiement.
	(En millions de francs.)					
Fonds routier.....	208	224	288	358	+ 80	+ 134
Crédits budgétaires..	136	136	143	143	+ 7	+ 7
Emprunts	278	228	354	305	+ 76	+ 77
Total	622	588	785	806	+ 163	+ 218

Il y a donc, d'une année à l'autre, une augmentation importante des dotations destinées au financement des autoroutes.

Les opérations en cours ou dont le lancement est prévu en 1965 sont les suivantes :

A 1	Paris—Lille.	A 14	Rond-point de la Défense.
A 3	Antenne de Bagnolet.	A 25	Lille—Armentières—Dunkerque—Bergues.
A 6	Corbeil—Avallon.	A 31	Metz—Thionville ; Nancy—Pont-à-Mousson.
A 7	Lyon—Valence-Logis-Neuf.	A 35	Sud de Strasbourg.
A 7	Olange—Bompas.	A 61	Moux—Douzens.
A 9	Montpellier—Nîmes.	A 62	Nord de Bordeaux.
A 10	Déviation de Chartres et de Tours.		
A 13	Orgeval—Mantes.		
A 13	Chauffour—Gaillon.		

Les mises en service prévues pour 1965 sont :

Autoroute 61	Paris—Lille.	
—	Senlis—Roye	58 km
Autoroute A 6	Paris—Lyon.	
—	Ury—Nemours	12 km
—	Appoigny—Venoy	13 km
Autoroute A 7	Lyon—Marseille.	
—	Lyon—Vienne	26 km
—	Saint-Rambert—Valence	39 km
Autoroute A 25	Lille—Dunkerque.	
—	Lille—Armentières	5 km
Autoroute A 35	Strasbourg—Bâle.	
—	Sud de Strasbourg.....	15 km
Autoroute A 61	Bordeaux—Narbonne.	
—	Moux—Douzens (1 ^{re} chaussée).....	8 km
		176 km

Signalons à titre d'information que, par rapport aux prévisions faites à la fin de l'année 1963 quant aux mises en service d'autoroutes, les réalisations de 1964 présentent les différences suivantes :

	Prévisions fin 1963	Réalizations 1964
	(En kilomètres.)	
A 1	Le Bourget—Senlis	» 11
	Roissy—Senlis	24 24
A 6	Saint-Germain-sur-Ecole—Ury	17 17
	Mitry—Magny (y compris bretelle routière).....	28 28
	Anse—Villefranche	13 13
A 7	Lyon—Vienne	15 »
	Le Péage—Saint-Rambert	6 6
	Déviation d'Orange	11 11
A 13	Bonnières—Chauffour	6 6
	Sud de Rouen.....	2 2
B 31	Richemont—Florange	» 6
A 35	Sud de Strasbourg.....	8 »
A 47	Saint-Chamond—Rive-de-Gier	10 10
	Est de Toulon.....	» 3
	140	137

Les travaux ont été poussés sur l'autoroute du Nord, alors qu'ils ont été un peu retardés sur les autoroutes A 7 entre Lyon et Vienne, et A 35 au Sud de Strasbourg. De plus, la branche vers Florange de l'autoroute Metz-Thionville va pouvoir être mise en service dès cette année.

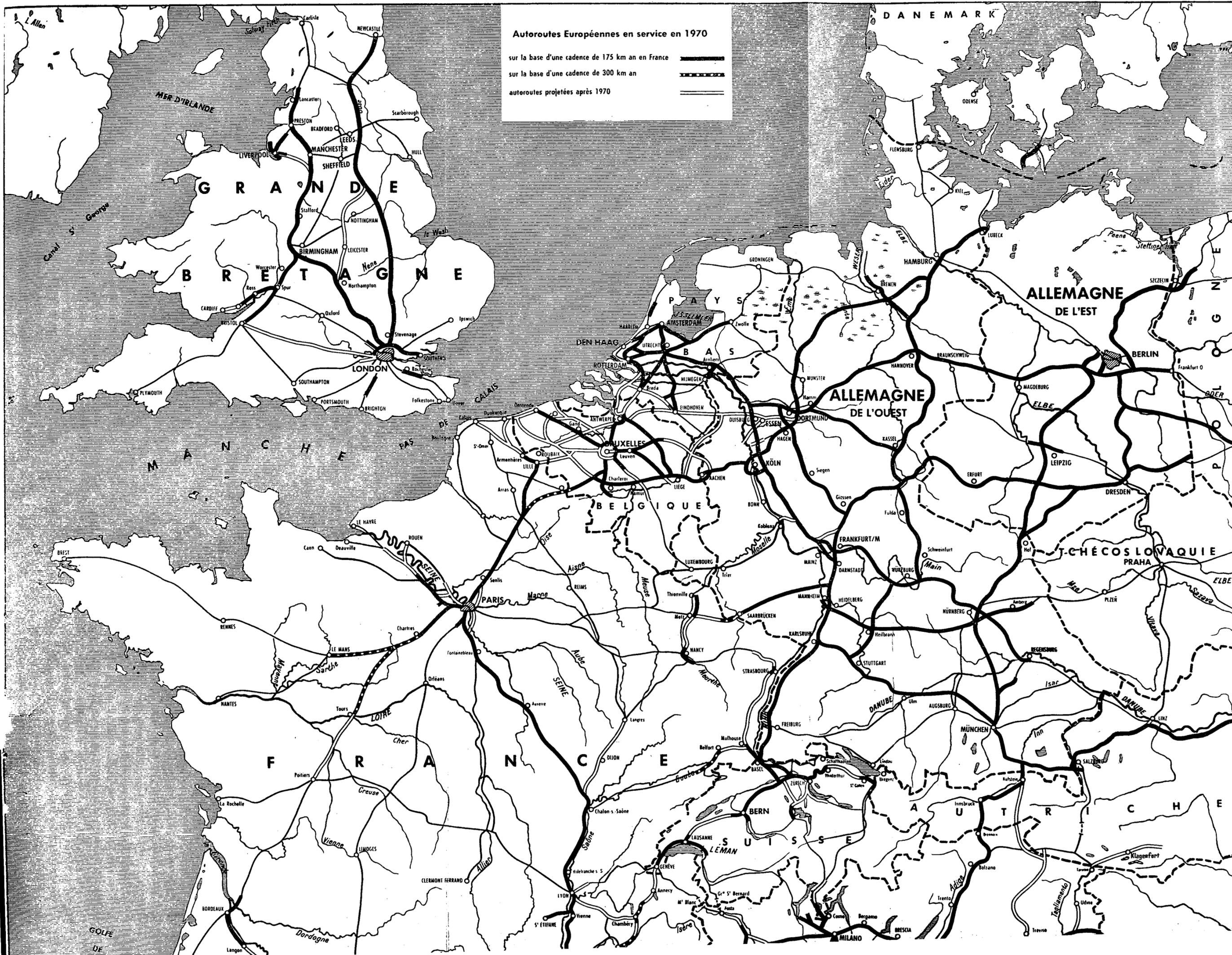
*
* *

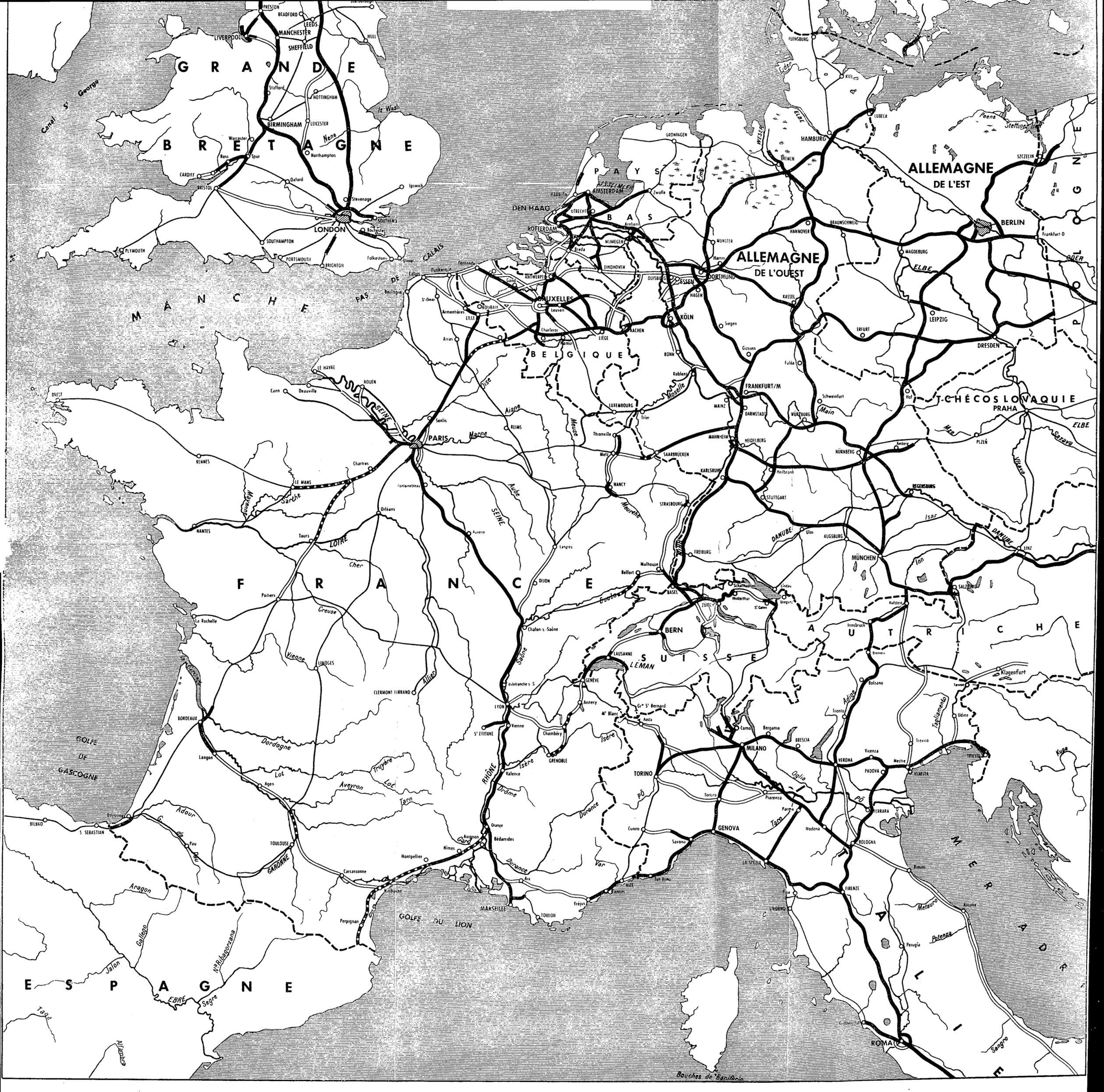
Il apparaît à la simple lecture des indications qui précèdent que l'effort fait en France en matière d'autoroutes est très nettement insuffisant. Nous avons pris, par rapport à nos principaux voisins, un retard considérable dans ce domaine et les programmes prévus pour les prochaines années ne permettront absolument pas de rattraper ce retard ; au mieux on peut espérer qu'il n'ira pas en s'accroissant. En 1970, ainsi que permet de le constater la carte ci-après, l'Europe occidentale sera largement couverte par un réseau dense d'autoroutes à l'exception de la France où l'on ne trouvera que les autoroutes Paris—Lille, Paris—Marseille et peut-être Paris—Tours et Paris—le Mans.

Or, les autoroutes joueront certainement un rôle de premier plan dans l'Europe de demain, aussi bien du point de vue du tourisme que de la vie économique générale ; aussi ne peut-on qu'être très inquiet de penser que pendant de longues années encore, notre pays sera, sur ce plan, dans une position de nette infériorité. Un effort très important devrait être fait dans ce domaine et le Gouvernement se doit de l'entreprendre sans tarder.

Autoroutes Européennes en service en 1970

sur la base d'une cadence de 175 km an en France 
sur la base d'une cadence de 300 km an 
autoroutes projetées après 1970 





AUDITION DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

Votre Commission des Finances a entendu, le 27 octobre, le Ministre des Travaux Publics, M. Marc Jacquet.

Répondant en premier lieu à différentes questions posées par votre Rapporteur spécial, le Ministre a indiqué :

1° Qu'un crédit de 130 millions de francs était prévu pour supprimer les bouchons que constituent, trop souvent, sur les grands axes de circulation, la traversée ou les abords des agglomérations, auquel il convenait d'ajouter un crédit de 200 millions au titre des autoroutes de dégagement (1) ;

2° Qu'il était prévu sur les emprises des autoroutes la création de garages-parkings comprenant :

- tous les 10 km environ, des aires de stationnement,
- tous les 50 km, des aires de service normales, avec notamment un poste de distribution d'essence,
- tous les 100 km, des aires de service principales avec restaurant ;

3° Qu'en ce qui concernait l'élargissement des routes nationales, l'effort prévu était limité étant donné l'importance des crédits affectés, par ailleurs, à la construction d'autoroutes.

Le programme prévu comporte :

- 200 km de route portée à 7 m de large,
- 100 km de route portée à 3 voies,
- 25 km de route portée à 4 voies.

Sont également prévues :

- 60 déviations à 2 voies,
- 30 déviations à 3 voies,
- 10 déviations à 4 voies.

Ce programme est relativement important si l'on songe qu'il n'y a, à l'heure actuelle, sur 80.000 km de routes nationales que 4.300 km de routes à 3 voies et 1.900 km à 4 voies.

(1) Une note sur cette question figure en annexe (Annexe II).

Les élargissements sont prévus en fonction du degré de saturation des routes. Est considérée comme saturée une route à deux voies où le trafic atteint en moyenne 5.000 véhicules par jour et une route à trois voies lorsque ce trafic est de 8.000 véhicules (1).

4° Que le projet de réforme du régime juridique des ports maritimes serait examiné par l'Assemblée nationale au cours de la présente session. Les crédits prévus au budget de 1965 sont, par ailleurs, suffisants pour permettre la mise en œuvre de cette réforme dès l'année prochaine.

5° En ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône, les crédits s'élevant au total à 19.500.000 F qui ont été ouverts jusqu'ici seront suffisants pour permettre l'achèvement des études techniques nécessaires à la réalisation éventuelle de cette liaison dans le cadre du V^e Plan. *M. Pellenc* ayant fait observer qu'il avait été prévu au moment de la discussion du IV^e Plan que l'on étudierait également la question des axes affluant à la liaison principale, *M. Jacquet* a indiqué que ces études étaient également poursuivies.

Enfin, il a précisé que le lancement de l'opération Rhin-Rhône constituait une décision très importante car cette opération devrait être engagée en bloc ; il ne saurait être question, en effet, comme on pratique dans d'autres domaines (notamment en matière d'autoroutes) d'engager l'opération par tronçons.

Notre collègue, *M. Raybaud*, a attiré l'attention du Ministre sur le problème de la traversée des villes par les routes nationales. Par suite des différences de régime juridique, il y a un partage d'attribution entre le Ministère des Travaux publics et celui de l'Intérieur, ce qui donne lieu à de multiples difficultés et ne permet pas une synchronisation des projets et des réalisations. D'autre part, il a soulevé la question du raccordement à la frontière de l'autoroute dont les Italiens poursuivent à l'heure actuelle la construction.

M. Jacquet a, sur le premier point, indiqué qu'il partageait tout à fait les préoccupations de notre collègue et qu'il serait nécessaire, à son avis, que le Ministère des Travaux publics soit chargé de diriger et de coordonner les opérations de l'espèce sans, bien entendu, empiéter sur les libertés communales. Sur le second point, il a donné l'assurance qu'un tronçon de raccordement de 4 kilomètres serait construit à Menton pour permettre le débouché de l'autoroute italienne dès sa mise en service.

(1) Une note détaillée sur cette question est donnée en annexe au présent rapport (Annexe III).

Répondant ensuite à *M. Portmann*, le Ministre des Travaux publics a confirmé que l'autoroute Bordeaux—Saint-André-de-Cubzac serait terminée en 1966.

M. de Montalembert a, pour sa part, soulevé la question de la sécurité routière ; il a notamment émis des réserves sur le principe même des routes à trois voies où se produisent lors des dépassements de nombreux accidents ; il a également insisté sur l'intérêt que présenterait la réforme de la priorité à droite.

M. Jacquet a répondu que la proportion des accidents sur les routes à trois voies bien que trop élevée était néanmoins de 15 % inférieure à celle des accidents sur les chaussées à deux voies.

En fait, la grande majorité des accidents (85 %) sont la conséquence de fautes de conduite et c'est avant tout sur l'éducation des conducteurs qu'il convient d'insister. Quant aux questions de priorité, elles sont d'ordre internationales et l'on ne peut adopter des règles particulières pour la France.

M. Descours Desacres indique que certains bons esprits pensent qu'il serait préférable de remettre aux départements les crédits afférents aux routes nationales qui les traversent et de laisser le soin aux collectivités locales de répartir ces crédits au mieux des besoins. On obtiendrait, sans doute, ainsi une meilleure utilisation des crédits. Le Ministre a répondu que cette solution ne lui paraissait pas possible et que, à l'heure actuelle, le réseau départemental est souvent mieux entretenu que le réseau national ; cela tient au fait qu'une part importante des routes départementales ont été en 1931 transférées à la voie nationale allégeant d'autant la charge des collectivités locales.

Notre collègue, *M. Chevallier*, a attiré l'attention du Ministre sur la nécessité absolue, en vue d'assurer le succès des Jeux Olympiques de Grenoble en 1968, d'améliorer très sérieusement les accès routiers de la région, notamment par le percement du tunnel de l'Epine et de celui du Fréjus. *M. Jacquet* lui a répondu qu'un effort sérieux allait être entrepris dans ce domaine, mais que le tunnel du Fréjus ne serait visiblement pas achevé en 1968 ; quant au percement de celui de l'Epine, il était subordonné à une question de crédits.

A *M. Edouard Bonnefous* qui lui avait posé différentes questions concernant notamment la politique du Gouvernement en matière d'autoroutes à péage, l'incidence sur les transports de la région

parisienne de la création de nouvelles circonscriptions administratives et la construction du tunnel sous la Manche, le Ministre a répondu sur le premier point que le Gouvernement avait choisi le péage pour les seules autoroutes de liaison et que ce péage était destiné à assurer le service financier des emprunts émis pour financer la construction de ces autoroutes, emprunts qui, pour 1965, doivent s'élever à plus de 300 millions. Le niveau des emprunts contractés chaque année est uniquement conditionné par les possibilités du marché financier, car techniquement il serait possible de construire 300 kilomètres d'autoroutes par an. En ce qui concerne la nouvelle organisation de la région parisienne, M. Jacquet a indiqué que s'il était exclu de prévoir la création de voies ferrées pour la desserte des nouvelles préfectures, par contre des liaisons routières supplémentaires doivent être créées : il est également envisagé de construire certaines lignes de métro aérien. Pour le tunnel sous la Manche, et dans l'hypothèse où le nouveau Gouvernement britannique refuserait tout concours financier à l'opération, il serait certainement possible de trouver sur le marché les capitaux nécessaires.

Enfin, *M. Driant* a attiré l'attention du Ministre sur la nécessité de poursuivre d'une manière beaucoup plus active la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

*
* *

Sous le bénéfice des observations contenues dans le présent rapport, votre Commission des Finances vous propose d'adopter le budget des Travaux Publics et des Transports pour 1965.

ANNEXE I

APERÇU SUR LES TRAVAUX EXECUTES PAR L'INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL PENDANT L'ANNEE 1964

A. — France métropolitaine.

Les travaux inscrits au programme fixé par le Comité central des travaux géographiques en janvier 1964 sont ou terminés ou en cours d'achèvement.

Ce sont :

Géodésie : triangulation jusqu'au quatrième ordre inclus de 11.550 km², soit 21 feuilles de la carte au 1/50.000.

Nivellement de précision : le kilométrage effectué sera de 6.000 km, dont 2.000 concernant la reprise du réseau de premier ordre.

Préparation photogrammétrique : de 5.500 km², soit la valeur de 10 feuilles au 1/50.000.

Restitution : de 5.500 km², soit la valeur de 10 feuilles au 1/50.000.

Complètement : de 8.250 km², soit 15 feuilles au 1/50.000.

Revision : de 6.600 km², soit 12 feuilles au 1/50.000.

Couverture photographique : Environ 66.000 km² seront couverts à l'échelle du 1/25.000, soit 120 feuilles au 1/50.000 et environ 14.000 km² à des échelles diverses, certaines couvertures étant réalisées avec des émulsions « infra-rouge » et « couleurs ».

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 (vente de cartes et de photographies) affectées à l'équipement de la Métropole.

Edition de 292 feuilles au 1/25.000 ou 1/20.000.

35 feuilles au 1/50.000.

35 feuilles au 1/100.000, 1/250.000, 1/500.000 et à des échelles diverses.

Les impressions seront de l'ordre de 7 millions de cartes.

La production d'épreuves photographiques atteindra 500.000 exemplaires, celle des agrandissements 40.000 exemplaires, enfin celle de photoplans et de mosaïques couvrira une surface d'environ 40.000 km².

Les dépenses relatives à ces travaux d'impression et de tirage 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 et nombreuses réalisations soit au bénéfice des grands services publics qui ne peuvent s'accommoder de la progression trop lente de l'équipement cartographique de la Métropole, soit pour le compte d'organismes scientifiques. On peut citer les suivantes :

Jonction du nivellement français avec les nivellements Belge, Luxembourgeois, Allemand et Suisse.

Pour les Ponts et Chaussées : implantation d'autoroutes comportant le levé à l'échelle du 1/2.000 de bandes de terrain entourant les tracés projetés ; plus de 200 km au total. Contrôle de stabilité de ponts et implantation d'un tunnel.

Pour le Ministère des Armées : détermination de position d'antennes et installation de chambres balistiques.

Pour le Centre National d'Etudes Spatiales : liaison France-Afrique du Nord par utilisation du satellite Echo. Implantation d'interféromètres, observations de nuages de sodium émis par des fusées.

Pour l'Observatoire de Paris : contrôle et réglage des miroirs de Nançay.

Pour le Commissariat à l'Energie atomique : étude de courants au large du Cotentin.

Pour l'E. D. F. : couvertures photographiques et auscultation de 6 barrages.

Pour la Compagnie Marcel Dassault : études de vol d'essai.

Pour la Compagnie Esso : position de bouées au large de la côte des Landes.

Pour le Ministère des P. et T. : implantation d'antennes.

Pour l'Unesco : travaux sur les temples de Nubie.

Pour la Compagnie générale de géophysique : prospection magnétique aéroportée au Spitzberg, en Grèce, en Tunisie, en Sicile, en Irlande et en Espagne.

B. — Activités de l'Institut géographique national hors de la France métropolitaine.

Les travaux exécutés par l'Institut géographique national, hors de la France métropolitaine, sont financés soit par les départements ministériels français qui ont des responsabilités dans les territoires considérés, soit par les Etats étrangers qui demandent l'intervention de l'I. G. N.

Les organismes de financement sont, en général, très conscients de l'importance que revêt l'équipement cartographique pour la mise en valeur et le développement économique des territoires qu'ils contrôlent.

Les programmes concernant les départements et Territoires d'Outre-Mer, l'Afrique Noire, Madagascar, l'Afrique du Nord et l'étranger dont le financement n'a pas posé de difficultés particulières sont en bonne voie de réalisation. Ils comprennent :

1. — DÉPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Prises de vues : aux Antilles, en Somalie, aux Comores.

Restitution sur : Nouvelles-Hébrides, Polynésie, Rangihoa et Anaa.

Rédaction sur : Nouvelles-Hébrides, Tahiti 1/100.000, Nouvelle-Calédonie.

2. — ETATS AFRICAINS ET MALGACHE

Prise de vues : au Mali, au Cameroun, au Congo, au Gabon, au Tchad, à Madagascar.

Préparation aéroportée : au Mali et au Niger.

Équipement astronomique : en Mauritanie (29 feuilles).

Nivellement de précision : au Mali, au Niger, au Cameroun et à Madagascar.

Stéréopréparation : au Mali, au Tchad et à Madagascar.

Aérotriangulation : pour le Niger, le Congo, le Gabon, la Côte-d'Ivoire, le Tchad.

Restitution : pour le Niger (64 feuilles), le Congo (39 feuilles), le Gabon, Madagascar.

Complètement : à Madagascar.

Rédaction et édition : à des échelles diverses de 54 feuilles de Côte-d'Ivoire, 1 feuille du Dahomey, 5 feuilles de Haute-Volta, 11 feuilles du Mali, 21 feuilles du Cameroun, 11 feuilles du Congo, 11 feuilles du Gabon, 3 feuilles de la République Centrafricaine, 6 feuilles du Tchad, 49 feuilles de Madagascar. En tout : 172 feuilles.

3. — ETATS D'AFRIQUE DU NORD

Le financement de tous les travaux exécutés au Maroc, en Algérie et en Tunisie est à la charge des gouvernements de ces Etats.

Algérie.

La convention passée avec le Gouvernement algérien prévoit que l'I. G. N. reste chargé de la mission de poursuivre l'équipement cartographique de l'Algérie, le Gouvernement algérien faisant connaître chaque année le programme de travaux qu'il désire voir réaliser en fonction des moyens qu'il pourra lui consacrer.

Les travaux portent sur :

Prise de vues : 225.000 kilomètres carrés dont 180.000 kilomètres carrés au Sahara.

Préparation : de 14 feuilles au 1/20.000.

Nivellement de précision : 500 kilomètres.

Restitution : de 8 feuilles au 1/20.000 et pour le Sahara de 10 feuilles au 1/200.000.

Complètement : de 16 feuilles au 1/20.000.

Edition : de 17 feuilles au 1/50.000 et au 1/200.000 et de 10 feuilles au 1/200.000 du Sahara.

Maroc.

L'Annexe de l'I. G. N. à Rabat ayant été supprimée, les travaux sont exécutés désormais pour le compte du Gouvernement chérifien.

Prise de vues : 45.000 kilomètres carrés.

Géodésie : 10 feuilles au 1/50.000.

Préparation : 16 feuilles au 1/50.000.

Complètement : 3,5 feuilles au 1/50.000.

Edition : de 36 feuilles au 1/50.000, 1/100.000 et 1/200.000.

Tunisie.

Les travaux ont été limités à des conventions concernant des couvertures photographiques.

4. — AUTRES ETATS ÉTRANGERS

La haute estime que les pays étrangers et les instances internationales ont de la cartographie française provoque des demandes de travaux topographiques et cartographiques de certains d'entre eux.

Liban. — 63 feuilles de la carte au 1/20.000 ont été restituées et une trentaine de feuilles rédigées seront livrées avant la fin de l'année 1964.

Luxembourg. — La revision de la carte au 1/25.000 et de celle au 1/10.000 sera achevée à la fin de l'année 1964.

5. — ASSISTANCE TECHNIQUE

Les Annexes d'Outre-Mer (Dakar, Brazzaville, Yaoundé et Tananarive) emploient un personnel autochtone nombreux ; elles participent ainsi activement à la formation des techniciens géographes des anciens pays de l'Union française. De plus, l'Ecole nationale des Sciences géographiques reçoit à Paris chaque année plus de cent stagiaires étrangers.

Les ingénieurs et adjoints techniques en service dans les annexes de l'I. G. N. sont au nombre de 55.

Les ingénieurs et adjoints techniques détachés dans les organismes nationaux, ceux de la coopération ou les organismes internationaux, sont au nombre de 67.

ANNEXE II

POLITIQUE SUIVIE PAR LE GOUVERNEMENT EN VUE DE DECONGESTIONNER LES ACCES ET DE FACILITER LA TRAVERSEE DES GRANDES ET MOYENNES AGGLOMERATIONS

Le projet de budget présenté par le Ministère des Travaux publics reprend les opérations prévues au III^e Programme du Fonds spécial d'Investissement routier (Réseau national) (1962-1965), élaboré il y a trois ans. Ce programme a fait l'objet d'un examen de la part des Conférences interdépartementales lors de l'établissement des Tranches opératoires du IV^e Plan, examen qui a été opéré principalement sous l'angle de l'aménagement du territoire et qui n'a pas révélé de critiques sérieuses.

En fait, le V^e Plan (1966-1970) marquera une évolution très nette pour la programmation de l'ensemble des équipements urbains et, en particulier, pour la voirie. On s'efforcera de poursuivre, et surtout de lancer, la construction à l'intérieur et aux abords immédiats des villes d'un nouveau réseau constitué par des voies dites rapides destinées à dessiner la structure de l'agglomération et à assurer une vitesse suffisante aux déplacements automobiles.

Cette politique, entraînant des investissements très importants, visera en priorité les grandes agglomérations appelées à jouer un rôle important pour l'aménagement du territoire, soit à titre de métropoles, soit à titre de centres régionaux.

ANNEXE III

PROJETS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS EN MATIÈRE D'ÉLARGISSEMENT DES ROUTES NATIONALES

L'augmentation du nombre de voies d'une chaussée se justifie lorsque le débit de circulation atteint un certain niveau limite. Le critère souvent admis à l'étranger et notamment par les ingénieurs américains, qui ont été les premiers confrontés avec ce genre de problèmes, consiste à fixer une fois pour toutes le seuil (qualifié de « capacité pratique ») à partir duquel 2 voies deviennent insuffisantes et doivent être remplacées par 3, puis 4 voies, ou éventuellement par une autoroute, comportant elle-même 4 voies, 6 voies ou plus. Ce critère a toutefois l'inconvénient de ne tenir compte que des besoins, en négligeant le coût des travaux nécessaires à leur satisfaction : il est légitime de tenir compte, non seulement des avantages que peuvent apporter les travaux, mais aussi des sacrifices qu'ils imposent à la collectivité sous forme de dépenses.

C'est dans cet esprit que la Direction des routes et de la circulation routière a établi des critères de rentabilité, dont le but est d'obtenir, pour les usagers, le maximum d'avantages avec les crédits disponibles. Ces avantages des usagers sont essentiellement de trois sortes : diminution des dépenses de fonctionnement des véhicules, gain de temps et gain de sécurité. Une valeur unitaire est donnée à ces différents gains, compte tenu d'une part de la valeur que les usagers eux-mêmes leur attribuent et qui se déduit de l'examen de leur comportement, et d'autre part de l'appréciation que la collectivité peut avoir elle-même sur ces valeurs (cas des vies humaines notamment).

En ce qui concerne les aménagements de capacité, l'avantage prépondérant est le gain de temps. Schématiquement, le critère consiste donc à faire gagner le plus de temps possible à l'ensemble des usagers avec les crédits disponibles.

Ajoutons qu'indépendamment des critères ci-dessus, dans lesquels tous les usagers et toutes les routes sont traités également, il est aussi tenu compte, dans toute la mesure du possible, des nécessités de l'aménagement du territoire pour procéder aux choix nécessaires.

*
* *

Les aménagements de capacité ont occupé, dans le IV^e Plan, une place assez limitée si on exclut la construction des autoroutes. Quelques élargissements sont cependant en cours, ou envisagés pour 1965 ; ils portent sur des longueurs assez faibles et sur des points dispersés, où ils étaient particulièrement utiles. Signalons que la formule d'élargissement non homogène à 3, et plus souvent à 4 voies, est prévue dans plusieurs de ces cas : elle consiste à fournir au trafic des zones de dépassement de longueur limitée sur une route qui, dans son ensemble, continue à ne comporter que 2 voies.

L'accroissement rapide du trafic (12 % par an depuis 1960) fait que les aménagements de capacité doivent prendre une place prépondérante au cours du V^e Plan.