

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1965-1966

Annexe au procès-verbal de la séance du 2 novembre 1965.

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 1966, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES

ANNEXE N° 22

SERVICES DU PREMIER MINISTRE

VIII. — Commissariat général du Plan d'équipement
et de la productivité.

Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

Rapporteur spécial : M. André DULIN

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Jacques Masteau, Gustave Alric, Yvon Coudé du Foresto, vice-présidents ; Martial Brousse, Roger Lachèvre, Pierre Carous, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, Paul Chevallier, Bernard Chochoy, André Colin, Antoine Courrière, Jacques Descours Desacres, Paul Driant, André Dulin, André Fosset, Roger Houdet, Michel Kistler, Jean-Marie Louvel, André Maroselli, Marcel Martin, Pierre Métayer, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, Georges Portmann, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jacques Richard, François Schleiter, Ludovic Tron.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1577 et annexes, 1588 (tomes I à III et annexe 20),
1594 (tome XII) et in-8° 423.

Sénat : 30 (1965-1966).

TABLE DES MATIERES

	Pages.
Introduction	3
PREMIERE PARTIE. — Le Commissariat général du Plan d'équipement et de la productivité	5
I. — <i>Les crédits du Commissariat</i>	5
II. — <i>Bilan sommaire de l'exécution du IV^e Plan</i>	7
DEUXIEME PARTIE. — La Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale	11
I. — <i>Les crédits de la Délégation</i>	12
A. — Les crédits de fonctionnement	12
B. — Les moyens d'intervention du F. I. A. T.	14
II. — <i>Bilan et perspectives de l'action régionale</i>	15
A. — Bilan de l'action régionale en 1965.	16
1. — L'achèvement de la mise en place des structures de l'aménagement du territoire	16
2. — Les différentes formes d'actions d'aménagement du territoire	18
a) Les actions ponctuelles: les interventions du F. I. A. T.	19
b) Les actions complexes localisées: les opérations d'aménagement régional	22
— l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon	23
— l'aménagement de la région du Golfe de Fos ..	25
— l'aménagement du complexe aéro-spatial de Toulouse	26
c) Les actions d'ensemble spécialisées	27
— les aides à la décentralisation industrielle ...	27
— la politique de développement urbain	32
B. — Perspectives et problèmes de l'action régionale	33
1. — La régionalisation croissante de l'action des pouvoirs publics	33
a) La régionalisation dans le Plan	33
b) La régionalisation dans le budget	33
c) La régionalisation des données statistiques	34
2. — Le financement de l'aménagement du territoire et les collectivités locales	34
Observations de la commission	37
ANNEXES	38

Mesdames, Messieurs,

Pour la première fois, les budgets du Commissariat du Plan et de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale sont présentés dans un même rapport.

Il a paru opportun à votre Commission des finances d'étudier conjointement les dotations accordées à ces deux organismes puisque ceux-ci sont chargés de la politique générale d'équipement de notre pays, le premier dans le temps, le second dans l'espace.

D'autre part, la discussion prochaine du V^e Plan nous dispense de présenter un rapport complet sur les résultats du IV^e Plan — nous nous contenterons d'une esquisse — ainsi que d'aborder les options retenues pour la période 1966-1970 : cet important travail sera effectué en temps opportun.

PREMIERE PARTIE

LE COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN D'EQUIPEMENT ET DE LA PRODUCTIVITE

I. — Les crédits du Commissariat du Plan.

L'achèvement des travaux du V^e Plan fait que le budget du Commissariat général ne subit, d'une année sur l'autre, que de très faibles modifications.

	1965	1966
	(En francs.)	
Titre III. — Moyens des services.....	6.212.732	6.626.267
Titre IV. — Interventions publiques	10.791.000	10.791.000
Total	17.003.732	17.417.267

L'augmentation des dépenses n'est que de l'ordre de 2,4 %. Pour les deux cinquièmes, elle est imputable aux *mesures acquises* qui concernent l'extension, en année pleine, des améliorations de rémunérations obtenues par la fonction publique au cours de l'année 1964 et qui, de ce fait, n'appellent pas d'observations.

Pour les trois cinquièmes restants, elle résulte de *cinq mesures nouvelles* :

Trois mesures d'économie, rendues possibles par la fin de l'élaboration du V^e Plan, la première relative aux crédits destinés aux frais postaux (— 10.000 F) ; la seconde relative à l'allègement des effectifs — un emploi de chargé de mission est supprimé et les crédits de vacations des membres des commissions du Plan sont diminués (— 40.600 F) ; la troisième relative aux dépenses de matériel et aux dépenses pour travaux d'enquêtes confiés à des experts français et étrangers (— 29.400 F), ainsi qu'à la subvention accordée au Commissariat à l'aménagement du marché d'intérêt national de la région parisienne, lequel a été associé aux travaux du V^e Plan.

Deux dépenses nouvelles :

a) Au titre de la *coopération technique*, les crédits majorés de 117.500 F par le recrutement de deux chargés de mission d'un rang élevé, tripleront de volume.

La coopération technique revêt diverses formes : la participation des fonctionnaires du Commissariat à l'élaboration de plans étrangers : le plan marocain en 1964, les plans brésilien et chilien en 1965 ; l'organisation deux fois par an, d'un cycle de conférences d'initiation aux méthodes de planification auxquelles participent de nombreux étudiants et fonctionnaires étrangers, originaires notamment de l'Afrique francophone ; le prêt d'experts à l'association pour l'organisation des stages en France qui assure la formation de spécialistes étrangers de la planification, soit pour le compte de leur pays, soit pour celui d'organismes internationaux.

A l'inverse, les experts français se rendent à l'étranger pour s'initier aux techniques nouvelles : aux Etats-Unis, en Suisse, au Japon, en Allemagne, en Pologne, en Italie et en Norvège au cours de l'année 1965.

b) Un complément de crédit de 200.000 F est demandé au titre de la *recherche en matière de développement économique et social*, à l'initiative de la Commission de la recherche scientifique. Les études envisagées porteront :

— sur les aspects qualitatifs et quantitatifs du développement au niveau national : consommation et mode de vie, politique des revenus, politique des prix, attitude vis-à-vis de la consommation et de l'épargne ;

— sur le développement régional : comptabilité économique régionale, contraintes et facteurs de localisation des activités, coûts des déplacements ;

— sur le développement urbain : adaptabilité des équipements, dynamique des structures.

Les études antérieurement amorcées seront poursuivies. Celles qui concernent l'électronique seront prolongées par l'élaboration d'une doctrine d'emploi des calculateurs au sein des administrations, par la recherche des applications possibles de l'électronique dans le contrôle et la régulation de la circulation urbaine et routière, par l'étude de la croissance des grands groupes mondiaux de l'électronique. Les études urbaines nouvelles porteront sur les schémas de transport. Les études agricoles s'attacheront à l'analyse et à la mesure de l'efficacité des mécanismes de soutien des marchés des produits animaux et des fruits et légumes.

*

* *

On constatera que les subventions accordées tant au Centre de recherche et de documentation sur la consommation (Credoc) qu'aux organismes ayant pour objet l'accroissement de la productivité sont demeurées fixées à leur montant de 1965.

Le budget du Credoc pour 1966 passera vraisemblablement de 4 à 4,3 millions de francs, la différence, financée par les ressources propres de l'établissement, étant destinée à faire face à l'augmentation des rémunérations. Le volume des affaires traitées sera comparable à celui de 1965.

En ce qui concerne l'accroissement de la productivité, on se souvient que l'article 71 de la loi de finances pour 1965 portait création d'un établissement public à caractère industriel et commercial au sein duquel auraient été fusionnés le Service de la productivité et l'Association française pour l'accroissement de la productivité (AFAP). Les textes d'application sont en cours d'examen, les plus délicats à régler concernant le statut des personnels. Cependant, dans les faits, un certain nombre de mesures ont été prises pour faciliter la fusion : licenciement de 16 agents de l'afap qui ne paraissent pas devoir entrer dans les cadres du nouvel organisme, adoption d'une nouvelle structure budgétaire pour l'afap, mise des services de l'afap sous l'autorité du chef de service de la productivité.

Tel est le contenu du budget du commissariat.

*
* *

II. — Bilan sommaire de l'exécution du IV^e Plan.

1965 a été la dernière année d'exécution du IV^e Plan.

Le Commissariat général vient de publier un rapport concernant les exercices 1964 et 1965 dont nous extrairons un tableau susceptible d'éclairer la situation présente.

Ce tableau retrace l'évolution des ressources et de leurs emplois au cours des quatre années du Plan, d'après les calculs effectués par les Services de la Comptabilité nationale. Les colonnes 1, 2, 3 et 4 donnent les résultats année par année, ces derniers étant additionnés dans la colonne 5. Il suffit de comparer les chiffres de celle-ci avec les chiffres de la colonne 6 — qui est consacrée aux prévisions du IV^e Plan — pour apprécier le degré d'exécution de celui-ci.

Evolution des ressources et emplois de biens et services.

	REALISATIONS 1962/1961.	REALISATIONS 1963/1962.	REALISATIONS 1964/1963.	PREVISIONS 1965/1964.	CUMUL 1965/1961.	PREVISIONS du IV ^e Plan.
	1	2	3	4	5	6
<i>Ressources.</i>						
Production intérieure brute.....	106,8	105,5	105,7	102,5	121,95	124
Importations	111,1	117,1	113,4	100,8	148,6	123
dont :						
— étranger	113	121,9	115,2	101,4	160,8	124,6
— P. O. M.	104,5	98,8	104,8	97,7	105,2	117,4
Total des ressources.....	107,3	106,7	106,5	102,3	124,8	123,9
<i>Emplois.</i>						
Consommation	107	106,9	104,2	102,7	123	122,5
dont :						
— ménages	106,9	106,8	104,1	102,4	122,1	122,55
— administrations	109,3	108,3	106,2	106,8	136,1	122
— institutions financières.....	104,5	116,5	107,5	105,1	135,6	122
Investissements bruts (F. B. C. F).....	107,5	106,9	108,5	107,2	134,0	130
dont :						
— entreprises non financières.....	107,8	106,4	106	103,3	125,8	132,7
— institutions financières.....	108,2	113,7	102,4	103,2	131,8	151,5
— ménages	102,5	106,7	117,9	118,3	155,1	105
— administrations	113,3	109,7	109,4	111,2	151	150
Formation de stocks.....	»	»	»	»	»	»
Exportations	101,7	109,1	107,5	107,9	128,6	120
dont :						
— étranger	109,5	111,2	109,8	110,6	147,5	125,7
— P. O. M.	79,2	100,7	98	95,3	74,4	105,5
Solde des échanges liés au commerce exté- rieur, dont :						
— étranger	99,8	108,5	105,4	104,6	119,5	123
— P. O. M.	97,6	99,4	104,7	99,9	101,8	105
Total des emplois.....	107,3	106,7	106,5	102,3	124,8	123,5

Des objectifs n'ont pas été atteints :

— *la production intérieure brute* : 121,95 au lieu de 124.

Malgré l'avance prise au cours des trois premières années, les mauvais résultats de 1964 ont suffi pour compromettre le bilan d'ensemble. La responsabilité du plan de stabilisation est, à cet égard, indéniable.

— *la consommation des ménages* : 122,1 au lieu de 122,5.

Bien que les résultats de l'ensemble soient assez proches des prévisions, il ne faut pas oublier que l'exode algérien a accru le nombre des consommateurs d'un million d'unités alors qu'on n'en attendait que 400.000. En conséquence, la consommation *individuelle* a pris du retard.

— *les investissements productifs* : 125,8 au lieu de 132,7.

L'augmentation annuelle s'établit à 4,5 %, alors que le Plan fixait un objectif de 6,4 %. C'est donc l'avenir qui se trouve compromis.

Des objectifs ont été dépassés :

— *la consommation des administrations* : 136,1 au lieu de 122.

Les besoins civils avaient été sous-estimés et les auteurs du IV^e Plan n'avaient pas été informés des programmes militaires qui ont pesé lourdement sur l'évolution de l'économie.

— *les exportations à destination de l'étranger* : 147,5 au lieu de 125,7, et les *importations* en provenance de l'étranger : 160,8 au lieu de 124,6.

Celles-ci ont progressé deux fois plus vite que prévu, 12,2 % par an au lieu de 5,7 %. La progression de celles-là a atteint 6,5 % contre 4,7 %.

— *l'investissement des ménages* : 155,1 au lieu de 105.

L'écart est, en ce domaine, considérable ; il traduit la volonté des Français de se loger et explique qu'une part de la consommation a été transférée sur l'immobilier.

Comment s'explique le résultat final ?

A notre avis, par deux causes qui découlent de la politique générale suivie au cours de cette période.

a) *Les accords d'Evian* qui ont provoqué un reflux en métropole des Français d'Algérie : ils étaient des consommateurs

immédiats, mais il fallait les réintégrer dans la communauté économique nationale pour qu'ils deviennent des producteurs ;

b) *La croissance des dépenses budgétaires*, double de celle de la production intérieure brute au cours des trois premières années, et notamment l'importance des dépenses improductives : guerre d'Algérie, aides aux pays en voie de développement, construction d'une force de dissuasion et, plus généralement, dépenses de prestige.

De ce fait, la demande a été plus forte qu'on ne l'avait prévue. Elle a pesé sur les prix dont la hausse était si alarmante au début de 1963 qu'elle a nécessité la mise en place d'une politique de déflation (le plan de stabilisation) et détérioré notre balance des échanges commerciaux.

Dès 1963, la mécanique du IV^e Plan commençait à se détériorer et le V^e se trouvait compromis par le fléchissement de l'investissement productif.

DEUXIEME PARTIE

LA DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE

La Délégation a poursuivi, en 1965, son action qui, au point de vue budgétaire du moins, semble avoir atteint une certaine stabilisation.

Nous examinerons successivement :

- les crédits de la Délégation ;
- le bilan et les perspectives de l'action régionale.

I. — LES CREDITS DE LA DELEGATION

Les crédits qui sont demandés pour la Délégation à l'aménagement du territoire (D. A. T. A. R.) et pour le Fonds d'intervention d'aménagement du territoire (F. I. A. T.) sont caractérisés, dans le projet de budget de 1966, par une assez grande stabilité.

Nous distinguerons :

- les crédits de fonctionnement de la Délégation,
- les moyens d'intervention du F. I. A. T.

A. — Les crédits de fonctionnement de la Délégation.

Les crédits de fonctionnement de la Délégation accusent une légère augmentation de 3,5 %. Ils passent de 3.589.795 F en 1965 à 3.718.114 F en 1966, soit une différence de 128.319 F. Il convient de préciser que ce total ne peut être que très difficilement calculé d'après les documents budgétaires communiqués aux membres du Parlement, ce qui est regrettable pour un organisme aussi important. En effet, les crédits sont dispersés à travers plusieurs chapitres du budget des Services généraux du Premier Ministre, où ils se trouvent confondus avec ceux d'autres services.

Le tableau suivant retrace, pour les années 1965 et 1966, le détail de ces crédits :

**Crédits de fonctionnement de la Délégation
à l'Aménagement du Territoire.**

Nature des dépenses.	1965	1966
Titre III :		
Personnel	2.086.595	2.235.614
Matériel	703.200	682.500
Titre IV :		
Subvention	800.000	800.000
Total	3.589.795	3.718.114

Au titre des mesures acquises, on relève les modifications suivantes :

— Augmentation des rémunérations de la fonction publique	+ 65.278
— Non reconduction de crédits de matériel	— 20.100
— Conséquence de l'échange de locaux avec la Direction des Rapatriés	— 70.100
	<hr/>
	— 24.922

Les mesures nouvelles sont également peu nombreuses :

— Création de deux emplois de maîtres assistants.	+ 99.970
— Conséquence de l'installation avenue Charles-Floquet	+ 63.271
— Economie sur frais de représentation	— 10.000
	<hr/>
	+ 153.241

La seule mesure notable concerne les moyens supplémentaires en personnel et en matériel dont la Délégation sera dotée afin de coordonner les recherches dans le domaine de l'eau. Deux emplois de maîtres assistants contractuels sont ainsi créés. Rappelons que le Secrétariat permanent pour l'étude des problèmes de l'eau est rattaché à la Délégation. En outre, le Comité national de l'eau, institué par la loi du 16 décembre 1964, siègera auprès du Premier Ministre, dont il relèvera budgétairement. Il est probable qu'il en sera de même pour les crédits des futurs comités de bassin, au moins pendant les premières années.

L'effectif de la Délégation comprend principalement une trentaine de chargés de mission, à plein temps ou à temps partiel, qui sont responsables des multiples tâches incombant à cet organisme.

Le montant de la subvention à la D. A. T. A. R. (chapitre 44-01) demeure fixé à 800.000 francs, comme en 1964 et 1965. Ces crédits sont destinés aux Comités d'expansion régionale et au Centre d'information de l'eau.

B. — Les moyens d'intervention du F. I. A. T.

Depuis sa création, en 1963, le F. I. A. T. a disposé de ressources figurant au tableau suivant :

Dotations du F. I. A. T.

(Chapitre 65-01.)

	1963	1964	1965	1966
	(En millions de francs.)			
Autorisations de programme	110	150	175	175
Crédits de paiement	36,5	60	150	170

Ce tableau montre que, comme pour les crédits de fonctionnement, l'accroissement de 1966 sur 1965 est modéré. Les autorisations de programme restent fixées à 175 millions de francs, tandis que les crédits de paiement augmentent de 20 millions, soit 13,3 %.

Ces dotations représentent, en autorisations de programme, 0,75 % du montant total des dépenses civiles d'équipement et 0,80 % en crédits de paiement.

Nous verrons dans la seconde partie, consacrée à l'examen de la politique d'action régionale, comment ces crédits ont été utilisés.

II. — BILAN ET PERSPECTIVES DE L'ACTION REGIONALE

Il convient, dès l'abord, de rappeler que le rôle de la Délégation à l'aménagement du territoire n'est pas comparable à celui d'un ministère technique. L'examen de ses crédits et de l'effectif de son personnel l'avait déjà, par leur légèreté, suggéré.

La Délégation est en fait un organisme de coordination et d'impulsion dont les moyens d'action sont particuliers.

Organisme de coordination, la Délégation l'est d'abord par le fait qu'elle relève directement de l'autorité du Premier Ministre, dont elle peut solliciter l'arbitrage sur les choix de la politique d'action régionale. Cet arbitrage s'exerce généralement au sein du Comité interministériel pour l'aménagement du territoire, qui rassemble tous les Ministres ayant une responsabilité dans ce domaine et dont les décisions sont prises sur rapport du Délégué à l'aménagement du territoire.

En annexe à ce rapport, nous donnons une liste des décisions prises par ce Comité depuis un an, regroupées selon les principales orientations de la politique d'aménagement du territoire.

La Délégation assure également la coordination de l'action régionale par une activité permanente de liaison et de contrôle à l'égard des divers ministères techniques dont les crédits font partie des moyens de cette action. Le rôle de la Délégation est notamment capital au moment de la préparation et de l'établissement du budget, car elle doit alors veiller à ce que les crédits nécessaires à la réalisation des objectifs de l'action régionale soient bien inscrits dans les chapitres des ministères compétents.

Ce rôle de coordination dévolu à la Délégation est tout particulièrement mis en lumière par le nombre et la nature des organismes mixtes qui lui sont administrativement rattachés et dont voici les principaux :

— Centre interministériel d'information pour les opérations d'adaptation et de décentralisation industrielles ;

— Secrétariat du groupe de travail central pour l'aménagement et l'équipement du Golfe de Fos ;

— Secrétariat général de la mission interministérielle pour l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon ;

- Secrétariat du comité de décentralisation des établissements relevant de l'Etat ou soumis à son contrôle ;
- Secrétariat permanent de la mission interministérielle pour les problèmes de l'eau ;
- Groupe interministériel de programmation des zones industrielles ;
- Groupe central de planification urbaine.

Enfin, la Délégation est également associée à la conception de la politique de planification, puisqu'elle participe aux travaux des diverses commissions du Commissariat au Plan.

Ces précisions sur le rôle de la Délégation nous révèlent à la fois l'importance et les limites de sa mission. Sans constituer une administration proprement dite, cet organisme est devenu un des rouages essentiels de la politique gouvernementale en matière d'équipements publics et d'expansion régionale. Si ses moyens d'action propres sont restreints, sa compétence technique est générale.

C'est donc dans ce cadre assez particulier que nous examinerons successivement :

- le bilan de l'action régionale en 1965 ;
- les perspectives et les problèmes de cette action.

A. — Bilan de l'action régionale en 1965.

Après avoir rappelé que l'année 1965 a vu la fin de la mise en place, à la veille des débuts du V^e Plan, des structures de l'aménagement du territoire, nous ferons le point des diverses actions caractéristiques dans ce domaine.

1. — L'ACHÈVEMENT DE LA MISE EN PLACE DES STRUCTURES DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Si les débuts de la politique d'aménagement du territoire remontent à une dizaine d'années, la mise en place de structures particulières est récente. C'est, en effet, en février 1963 que furent créés la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale et le Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire. En novembre 1963, eut lieu, à l'Assemblée Nationale, le

premier grand débat parlementaire consacré à ce thème. Divers décrets de mars 1964 instituèrent les préfets de région, précédemment appelés préfets coordonnateurs, les missions et les conférences administratives régionales, ainsi que les Commissions de développement économique régional (C. O. D. E. R.). En mai 1964, fut mis sur pied un nouveau système d'aides financières à la décentralisation industrielle.

Au début de l'année 1965, toutes ces institutions avaient commencé à fonctionner et participaient à la préparation du V^e Plan.

En mai 1965, un décret a créé les nouvelles Commissions départementales d'équipement.

Enfin, progressivement, l'harmonisation des circonscriptions régionales des divers services extérieurs des administrations centrales se poursuivait, tandis que s'achevait la rédaction des derniers plans régionaux, achèvement qui était marqué par la transformation, en juillet dernier, du Comité des plans régionaux en un Comité de régionalisation du Plan.

Ce bref rappel des mesures administratives prises au cours des trois dernières années montre l'ampleur des transformations réalisées dans le domaine des structures de l'aménagement du territoire.

Si leur caractère récent interdit de porter un jugement définitif sur ces réformes, on peut cependant faire déjà quelques remarques, notamment sur les nouvelles institutions régionales.

On peut tout d'abord regretter que les Préfets de région soient en même temps les responsables d'un des départements de la circonscription régionale. Il ne semble pas de bonne administration que ce soit l'un des fonctionnaires directement intéressés qui soit chargé de faire aux Ministres compétents les propositions de ventilation des investissements publics entre les départements de la circonscription.

D'autre part, il serait nécessaire que les C. O. D. E. R. soient associées plus étroitement et plus efficacement à la définition et à la mise en œuvre de l'action régionale, dans la mesure même où la région tend à devenir le cadre privilégié du développement économique. Il n'est pas justifié que des décisions aussi importantes que celles qui ont trait à l'équipement économique et social soient prises uniquement par des organes administratifs, sans que

l'organisme délibérant puisse faire autre chose qu'émettre des avis simplement consultatifs. Comme nous l'avions déjà dit devant cette Assemblée, à l'occasion du débat sur le IV^e Plan, il faut que les élus locaux, conseillers généraux et maires participent réellement aux décisions intéressant directement la région dont ils sont les représentants qualifiés. Lorsque le rapport sur la régionalisation du budget d'équipement de 1966 affirme qu'il est normal qu'une responsabilité financière accrue des collectivités locales réponde au souci d'associer étroitement les régions à la responsabilité des décisions d'équipement prises en ce qui les concerne, nous n'avons pas le sentiment que l'avis consultatif émis par les C. O. D. E. R. au printemps dernier sur les rapports des Préfets régionaux suffise à fonder absolument cette responsabilité. C'est pourquoi il nous paraît également souhaitable que les élus locaux prennent part aux réunions des Conférences administratives régionales, qui sont tenues au courant, beaucoup plus régulièrement que les C. O. D. E. R., de l'exécution des investissements publics et de leurs incidences sur la vie économique et sociale de la région et qui participent effectivement aux décisions à prendre et à l'élaboration des programmes en matière d'équipement.

2. — LES DIFFÉRENTES FORMES D' ACTIONS D' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Nous en arrivons maintenant à ce qu'on peut appeler le bilan pratique de l'aménagement du territoire. Il convient de souligner dès maintenant qu'il n'est pas question d'analyser ici toutes les opérations budgétaires d'équipement qui sont régionalisées, car bien évidemment une telle analyse ferait double emploi avec celles qui sont faites à l'occasion de l'examen des crédits des divers ministères techniques.

C'est pourquoi nous limiterons notre exposé à trois catégories d'actions qui sont spécifiques de la politique d'aménagement du territoire entendue au sens strict. Il s'agit des opérations suivantes :

- les actions ponctuelles ;
- les actions complexes localisées ;
- les actions d'ensemble spécialisées.

a) *Les actions ponctuelles : les interventions du F. I. A. T.*

Nous entendons par ce terme les interventions du F. I. A. T., qui sont toujours limitées à la fois dans le temps et dans l'espace.

TABLEAU I

Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire (F. I. A. T.)

Répartition, par secteurs d'équipement, des participations du Fonds.

CATEGORIES	DOTATIONS cumulées (au 15-7-65).		DOTATIONS affectées entre juillet 1964 et juillet 1965.
	En milliers de francs.	En %	En milliers de francs.
Routes nationales.....	120.430	30,70	69.290
Voirie départementale et communale.....	16.997	4,32	11.997
Ports et voies navigables.....	29.450	7,50	9.460
Infrastructure et transports aériens.....	5.475	1,39	425
Zones industrielles (1).....	26.910	6,85	19.310
Equipement urbain (2).....	52.540	13,37	23.818
Aménagements et équipements agricoles.....	20.800	5,29	13.000
Aménagement foncier rural. — Remembrement....	5.000	1,27	»
Equipement des centres ruraux.....	8.950	2,28	5.400
Enseignement agricole.....	300	0,07	»
Enseignement technique.....	37.870	9,64	2.675
Formation professionnelle des adultes.....	5.660	1,44	5.505
Hôpitaux et enseignement médical et paramédical...	6.000	1,52	»
Télécommunications (hors centres urbains) (1) (2) ..	14.465	3,68	5.800
Aménagement du littoral Languedoc-Roussillon.....	3.795	0,96	1.630
Transfert de l'E. N. S. de l'aéronautique à Toulouse.	6.000	1,52	6.000
Etudes (3).....	32.236	8,20	25.888
Totaux	392.928	100	200.193

(1) Des opérations intéressant les télécommunications (3,9 millions) ont été incluses dans l'équipement des zones industrielles.

(2) Des opérations concernant l'action sanitaire et sociale (2,3 MF), les télécommunications (16,9 MF) et la jeunesse et les sports (5,9 MF) ont été incluses dans l'équipement urbain.

(3) Notamment les études concernant :

— les problèmes de l'eau, 10,4 MF ; l'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon, 6,2 MF ; les grandes liaisons fluviales, 2,5 MF ; l'aérotrain, 3 MF.

Le tableau I donne la répartition, par secteurs d'équipement, des participations du Fonds. Il fait ressortir la part prépondérante accordée à l'infrastructure des communications (routes, ports maritimes, voies navigables, transports aériens, télécommunications) qui a bénéficié de 47,59 % des dotations du Fonds ; puis à l'équipement

urbain (13,37 %) — et spécialement aux opérations d'assainissement — ; à l'enseignement technique (9,64 %) ; aux aménagements agricoles et ruraux (8,91 % seulement) ; à l'infrastructure des zones industrielles (6,85 %). Cette hiérarchie ne résulte pas toujours d'options arrêtées *a priori*, mais de l'appréciation, en cours d'année, de besoins régionaux particuliers qui, pour des raisons diverses, ne pouvaient être satisfaits dans le cadre des crédits budgétaires normaux. Jugeant que la satisfaction de ces besoins était utile, le Délégué à l'aménagement du territoire propose alors au Comité interministériel les interventions du F. I. A. T. nécessaires. En moyenne, ces interventions représentent 20 à 40 % du financement total de l'opération, le reste de celui-ci étant fourni soit par le Ministère compétent, soit par la collectivité locale intéressée (cas des créations de centres de Formation professionnelle des adultes). La participation du F. I. A. T. est d'ailleurs transférée aux budgets des ministères chargés de réaliser l'opération, qui conservent ainsi la responsabilité de celle-ci. Toutefois, la Délégation à l'aménagement du territoire s'assure périodiquement que les travaux se poursuivent régulièrement et que le solde des crédits encore nécessaires est bien inscrit dans les dotations régionalisées ultérieures.

L'analyse de la répartition régionale des interventions du Fonds (voir annexe II) révèle que celui-ci a accordé principalement son aide aux régions suivantes : Bretagne (18,10 % des interventions régionalisables), Provence—Côte-d'Azur—Corse (11,90 % dont 4,20 % pour la Corse seule), Midi—Pyrénées (9,92 %), Pays de la Loire (7,85 %), Aquitaine (6,67 %), Auvergne (6,32 %). D'une façon générale ce sont les régions de l'Ouest et du Sud-Ouest qui ont, conformément aux options de la politique d'aménagement du territoire, bénéficié de la majeure partie des interventions.

Cependant, l'analyse des interventions du F.I.A.T., par grands secteurs d'équipement ou par régions, n'est pas assez fine pour nous permettre de mesurer comment le Fonds contribue à la poursuite des principaux objectifs de l'aménagement du territoire. Nous verrons ci-dessous, en examinant les actions spécialisées ou localisées, que l'action du F.I.A.T. est parfois plus efficacement concentrée sur une opération particulière.

Ce bilan des actions passées ou en cours nous amène à nous interroger sur les perspectives d'utilisation du Fonds. On sait qu'il a été créé en vue soit d'amorcer une opération urgente, poursuivie ensuite par le ministère compétent ; soit d'infléchir les choix fixés dans les enveloppes budgétaires ; soit, enfin, d'apporter un complé-

ment de financement à des opérations complexes. Il lui arrive aussi de prendre entièrement en compte certaines opérations comme la suppression de « points noirs » routiers.

Les directions vers lesquelles s'oriente l'action du Fonds sont définies dans le rapport sur la régionalisation du budget d'équipement de la manière suivante :

— soutenir la politique d'équipement des métropoles d'équilibre, au moins pendant la période intérimaire qui précède la mise en place des moyens administratifs, techniques et financiers nécessaires au plein effet de cette politique ;

— développer les études statistiques, économiques et techniques, qui conditionnent aussi bien une meilleure connaissance des situations régionales que la réalisation des objectifs de l'aménagement du territoire. Dans le cadre des métropoles d'équilibre par exemple, le F. I. A. T. interviendra pour aider à la constitution des agences d'urbanisme (d'agglomérations ou de régions urbaines) qui auront notamment à préparer les schémas directeurs ;

— contribuer à l'effort nécessaire pour la constitution de réserves foncières, préalable souvent indispensable aux opérations d'aménagement du territoire : une application en sera vraisemblablement faite à l'acquisition des emprises nécessaires à la réalisation de l'axe économique mer du Nord-Méditerranée ;

— enfin, continuer à développer les opérations d'équipement urbain en complétant les dotations budgétaires dans ce secteur.

Ces orientations semblent révéler une volonté de spécialisation en faveur du développement et de l'équipement des agglomérations urbaines et plus particulièrement des métropoles. Nous devons regretter, à cet égard, que les critères d'emploi du Fonds interdisent une programmation *a priori* des interventions devant être réalisées l'an prochain sur les 170 millions de francs qui nous sont demandés en crédits de paiement. En pratique, l'utilisation de ces crédits dépend entièrement des propositions faites par le Délégué à l'aménagement du territoire et des décisions prises par le Comité interministériel. Ainsi, ce n'est qu'en fin d'année que le Parlement est à même de connaître et d'apprécier l'usage fait des crédits qu'il a votés.

Avant de terminer, nous voudrions revenir sur un problème qui a fait à nouveau cette année l'objet d'un débat au sein de votre Commission des Finances. Il s'agit des aides financières que le F. I. A. T. a accordées en 1964 et 1965 aux travaux de voirie des

communes fusionnées ou regroupées de l'Ouest et du Sud-Ouest. Rappelant le rôle joué dans le développement régional et local par certains organismes comme les divers syndicats départementaux d'équipement, votre Rapporteur souhaite que ceux-ci puissent également bénéficier d'une aide semblable justifiée par la valeur de leurs réalisations et par l'insuffisance de leurs ressources, car il n'apparaît pas équitable que le F. I. A. T. contribue seulement à certains travaux en fonction de la nature juridique particulière des collectivités concernées.

b) *Les actions complexes localisées.*

Il s'agit d'opérations intéressant tout un secteur régional et concernant généralement, à la fois, plusieurs ministères techniques, des collectivités locales et divers organismes publics ou privés (établissements publics, sociétés d'économie mixte, chambres de commerce,...).

Nous ne parlerons pas ici des grands aménagements régionaux, qui relèvent budgétairement de l'agriculture, si ce n'est pour rappeler que le Comité interministériel d'aménagement du territoire a, en 1965, examiné la situation de chacune de ces opérations et qu'il a généralement confirmé les objectifs qui leur avaient été initialement assignés, à l'exception de l'action foncière de la Compagnie des Landes de Gascogne qui devra marquer une pause.

Il faut cependant signaler que les principaux aménagements régionaux ont bénéficié, au total, de 147 millions de francs de crédits en 1965, dont 12 millions (soit à peu près 8 %) en provenance du F. I. A. T. A cet égard, on remarque que la dotation destinée aux marais de l'Ouest passe de 10 millions de francs en 1965, dont 4 millions du F. I. A. T., à 9,5 millions en 1966. L'aménagement de ces marais, dont l'infrastructure est à peu près terminée, nécessite encore beaucoup de crédits pour la mise en irrigation. Il semble que le F. I. A. T. devrait intervenir à nouveau en 1966 pour accroître la dotation actuellement prévue, qui apparaît insuffisante, compte tenu des besoins. Une telle intervention est exactement dans l'esprit du rôle du F. I. A. T. que nous avons analysé précédemment.

Les actions complexes localisées dont nous voudrions parler concernent trois opérations dans lesquelles la Délégation à l'amé-

nagement du territoire joue le rôle d'organisme coordinateur ou qui ont bénéficié de crédits du F. I. A. T. C'est, en effet, en s'inspirant des conclusions du rapport de la Cour des Comptes sur les années 1960 et 1961 qui soulignait que : « le cloisonnement des services publics est présenté comme un mal sans remède chaque fois qu'une liaison horizontale est nécessaire et qu'il faut s'élever au-dessus des tâches quotidiennes », que l'Etat a, pour la première fois, manifesté sa volonté de conduire directement la réalisation d'une opération complexe d'équipement en créant, auprès de la Délégation à l'aménagement du territoire, la mission interministérielle pour l'aménagement touristique du Languedoc—Roussillon et le groupe central de travail pour l'aménagement du Golfe de Fos. On doit, d'ailleurs, se demander si, en bonne logique, les crédits destinés à ces opérations complexes d'aménagement, plutôt que d'être dispersés à travers plusieurs fascicules budgétaires, ne gagneraient pas à être regroupés sous la rubrique de l'aménagement du territoire qui en constitue l'élément naturel de synthèse et de coordination. Le contrôle parlementaire en serait ainsi clarifié et l'action administrative simplifiée.

Aménagement touristique du littoral Languedoc—Roussillon.

Après dix-huit mois consacrés aux études, aux acquisitions foncières et à la mise en place des structures administratives et financières, l'année 1965 a vu le commencement effectif des travaux tant en ce qui concerne les équipements généraux financés par l'Etat sur crédits budgétaires (démoustication, boisement, routes, ports, approvisionnement en eau, assainissement des étangs) que la mise en œuvre par les sociétés d'économie mixte, sur fonds d'emprunt, des trois premières tranches d'exécution dans les deux stations prioritaires choisies : la Grande Motte-Carnon, près de Montpellier, et le Barcarès-Leucate, entre Perpignan et Narbonne.

Les opérations de démoustication, confiées à une entente interdépartementale, sont entrées dans une phase active : le relevé cartographique précis des gîtes à larves a été terminé, ce qui a permis de traiter ceux-ci, toute l'année, au moment voulu.

Plusieurs centaines d'hectares ont été boisés sur les terrains acquis par l'Etat et sur les terrains communaux littoraux. Les travaux routiers d'approche et de desserte des nouvelles stations ont été entrepris. Les sondages, pour connaître les ressources en eau,

ont été effectués en trois endroits différents. Des enrochements en mer, début des travaux de création des ports de plaisance, ont été exécutés.

Enfin, le sol des deux stations prioritaires est, depuis le printemps, l'objet d'importants travaux de dragage et de remblaiement qui vont permettre d'engager l'équipement du sol pour la construction.

En 1966, les crédits qui seront mis à la disposition de la Mission interministérielle seront essentiellement consacrés aux équipements généraux indispensables au lancement des deux stations prioritaires.

Les travaux financés en 1966 concerneront principalement, en dehors des études, les routes d'approche et de desserte des deux stations (25 MF) ; les travaux d'approvisionnement en eau (première tranche : 5,5 MF) ; la construction du port de la Grande Motte et des subventions aux ports de Carnon, du Grau-Saint-Ange (Barcarès) et de Saint-Cyprien (10 MF) ; la démoustication (10 MF) ; le boisement (4 MF) et l'assainissement des étangs (1 MF).

Les crédits dont la Mission interministérielle a disposé se sont élevés, au total, à 45 MF en 1965 et 60 MF en 1966 pour l'équipement et à 15 MF en 1965 et 10 MF en 1966 pour les acquisitions foncières. Les autorisations de programme pour l'équipement se répartissent ainsi (en millions de francs) :

	<u>1965</u>	<u>1966</u>
— Charges communes (chap. 55-00).....	25	35
— Intérieur :		
Voirie départementale et communale....	5	10
— Agriculture :		
— Chapitre 51-80 (boisement).....	2	2,5
— Chapitre 61-66 (eau).....	3	3,5
— Travaux publics :		
— F. S. I. R. (routes nationales).....	7	5
— Chapitre 63-90 (ports de plaisance).....	3	4
	<hr/>	<hr/>
	45 MF	60 MF

Si l'Etat prend à sa charge les équipements généraux indiqués ci-dessus, les sociétés d'économie mixte chargées de l'équipement des terrains et de leur revente aux constructeurs doivent se pro-

curer les fonds nécessaires au financement des équipements rapprochés (voirie interne des stations, réseaux internes d'alimentation en eau, assainissement, téléphone, électricité, enlèvement des ordures), dont le coût sera ensuite intégré au prix de revient des terrains.

Le F. N. A. F. U. a accepté d'engager en programme un prêt global de 35 MF au taux de 2,5 % pour une durée de deux ans, renouvelable une fois, au bénéfice des quatre sociétés d'économie mixte. La Caisse des Dépôts et Consignations s'est engagée à accorder un prêt complémentaire du même montant, à un taux plus élevé, mais pour une durée plus longue.

Le volume global des investissements d'Etat à réaliser au cours du V^e Plan est de 350 MF, soit une moyenne annuelle de 70 MF. Le principal objectif sera de réaliser les premières tranches de construction prévues dans les deux stations prioritaires, qui portent sur 30.000 lits (10.000 à la Grande Motte, 10.000 à Barcarès et 10.000 à Leucate). Les premiers immeubles pourraient être livrés pour l'été 1967.

En outre, des terrains de camping seront aménagés sur le territoire de trois autres stations : Cap d'Agde, embouchure de l'Aude et Gruissan. L'infrastructure de l'une de ces stations pourrait être commencée en 1968.

D'autre part, une aide sera accordée aux stations existantes afin de leur permettre d'améliorer leurs conditions d'accueil et d'éviter ainsi qu'elles ne soient trop défavorisées par rapport aux futures stations (aménagement des plages, création de parcs de stationnement automobile, voirie, réseaux d'eau ou d'assainissement, électrification).

Aménagement portuaire et industriel du Golfe de Fos.

Cette opération a deux objectifs. Il s'agit d'abord de doter la grande métropole de Marseille d'un complexe industriel et portuaire à la mesure de son importance régionale, car jusqu'ici l'industrie n'a pas atteint une ampleur d'implantation suffisante dans cette ville. Il s'agit ensuite de constituer, au débouché méridional de l'axe Rhin-Rhône, une zone d'intense activité économique qui justifie l'aménagement de cet axe et qui balance les énormes concentrations industrielles de la région rhénane.

La première tranche des travaux portuaires a commencé en 1965 pour un montant de 56,5 millions de francs. Elle concerne la construction d'un tronçon de 700 mètres de la digue Ouest destinée à réaliser deux postes pétroliers pour la réception des grands tankers ; le dragage d'un bassin de 500 mètres de largeur ; le dragage d'un chenal de 250 mètres de largeur dans le golfe de Fos.

Le financement se répartit par moitié entre l'Etat (28,25 MF, dont 18,25 MF au budget des Travaux publics et 10 au F.I.A.T.) et la Chambre de Commerce de Marseille (28,25 MF).

Une deuxième tranche de travaux doit commencer en 1966. Les installations réalisées devraient permettre, dès 1967, la réception d'importantes quantités de bauxites importées d'Australie par des minéraliers de 60.000 tonnes. Les crédits nécessaires s'élèvent à 29,30 MF, dont 13,15 MF à la charge de l'Etat et 16,15 à celle de la Chambre de Commerce de Marseille.

Le groupe de travail interministériel, rattaché à la Délégation à l'aménagement du territoire, s'est prononcé pour une réalisation aussi complète que possible de l'infrastructure portuaire au cours du V^e Plan, afin de pouvoir accueillir rapidement les nombreux industriels qui souhaitent d'ores et déjà s'installer à Fos.

Aménagement du complexe aéro-spatial de Toulouse.

Cette opération est différente des deux précédentes en ce qu'elle concerne la décentralisation, dans une des grandes métropoles, d'écoles d'enseignement supérieur aéronautique et l'implantation d'établissements scientifiques et techniques. On espère ainsi, en développant un milieu intellectuel favorable, inciter les industries aéronautiques et spatiales à s'installer à Toulouse, où elles seront assurées de trouver les ingénieurs, les chercheurs et les laboratoires dont elles ont besoin.

Les diverses installations prévues sont les suivantes :

— Centre technique du Centre national d'études spatiales. La construction doit s'échelonner de 1966 à 1970, pour un coût total de 65 MF.

— Ecole nationale supérieure d'aéronautique. La construction sera réalisée de 1966 à 1968, pour un coût total de 44 MF, dont 5,46 MF en provenance du F.I.A.T.

— Ecole nationale de l'aviation civile. Travaux de 1966 à 1968. Coût total : 44 MF.

— Laboratoire d'automatique spatiale (C. N. R. S.). Travaux à partir de 1966, pour un coût total actuellement évalué à 7,5 MF.

— Laboratoire d'aéronomie (C. N. R. S.). Travaux de 1967 à 1970. Coût total : 17,1 MF.

La procédure d'acquisition des terrains est très avancée. Leur viabilisation devant ensuite être assurée rapidement, la réalisation du complexe, dont le financement est déjà dégagé en majeure partie, pourra entrer dans sa phase active en 1966.

c) Les actions d'ensemble spécialisées.

Nous examinerons ici deux types d'actions qui intéressent l'ensemble du pays dans deux domaines particuliers de l'aménagement du territoire :

- les aides à la décentralisation industrielle ;
- la politique de développement urbain.

Les aides à la décentralisation industrielle.

Pour combattre la tendance au déséquilibre économique et social croissant entre les diverses régions françaises, une action en faveur de la décentralisation industrielle a été entreprise depuis plusieurs années.

En mai 1964, une série de décrets ont modifié profondément les aides financières dans ce domaine. Leur mécanisme a été analysé en détail dans la partie du rapport de M. Houdet sur les services généraux du Premier Ministre, consacrée à l'aménagement du territoire, au titre du budget pour 1965.

Nous en rappellerons seulement les modalités principales :

— la prime de développement industriel, attribuée de façon aussi forfaitaire et automatique que possible aux industriels s'implantant dans les régions sous-industrialisées de l'Ouest et du Sud-Ouest de la France ;

— la prime d'adaptation industrielle, destinée à favoriser la diversification des activités des régions souffrant, à une échelle géographique relativement large, du déclin d'une mono-industrie ;

— un régime d'exonérations fiscales, accordées en complément des deux systèmes de primes cités ci-dessus, mais bénéficiant également à certaines zones de déséquilibre localisé qui, pour ne pas figurer parmi les régions bénéficiaires du régime de la prime, n'en appellent pas moins une certaine intervention des pouvoirs publics :

— l'indemnité de décentralisation, réservée aux décentralisations par transfert à partir de la région parisienne et consistant à prendre en charge une partie des frais occasionnés par ce transfert.

Ce régime a fait l'objet, au cours de l'année 1965, de certains perfectionnements.

En ce qui concerne la prime de développement industriel, un décret du 11 février 1965 a institué une déconcentration de l'instruction et de l'octroi de la prime pour tous les programmes d'investissements dont le montant hors taxe n'excède pas un million de francs. La décision est, pour ces programmes, signée par le Préfet de région concerné. Il en est de même pour les primes d'orientation destinées aux entreprises de stockage, de transformation et de commercialisation des produits agricoles et alimentaires, lorsque les investissements ont fait l'objet d'une procédure d'autorisation d'étude collective.

D'autre part, un décret du 29 avril 1965 a porté de 10 à 12 % le taux de la prime applicable aux créations ou remises en marche d'établissements industriels dans les sept départements de l'Ouest suivants : Côtes-du-Nord, Finistère, Ille-et-Vilaine, Loire-Atlantique, Manche, Morbihan et Vendée.

Enfin, un décret du 4 octobre 1965 a précisé que les créations ou extensions d'établissements industriels pourraient être retenues pour le bénéfice de la prime lorsqu'elles assurent la création de vingt emplois, au lieu de trente dans le régime normal, si ces opérations sont réalisées dans une zone spéciale d'action rurale.

En ce qui concerne les exonérations fiscales, des mesures de déconcentration ont accéléré les procédures. En outre, la loi sur la fiscalité des sociétés a prévu que les plus-values foncières pourraient n'être imposées qu'au taux de 5 %, au lieu de 10 %, lorsqu'elles sont réinvesties dans une opération bénéficiant de l'amortissement exceptionnel ou de l'exonération de patente.

Enfin, l'indemnité de décentralisation a été étendue, par un décret du 15 juillet 1965, aux frais de démontage du matériel transféré ainsi qu'à une partie forfaitaire des frais de remontage.

Il est encore trop tôt pour mesurer les résultats de la réforme de 1964 et de ses perfectionnements en 1965, d'autant plus que leur application a coïncidé avec un ralentissement général du développement économique.

Il apparaît toutefois que l'affichage de la carte des aides et la plus grande automaticité des règles d'octroi de la plupart des primes et exonérations fiscales ont été bien accueillis par les industriels qui peuvent désormais en tenir compte dès leurs premières réflexions sur le choix d'une nouvelle implantation industrielle.

On peut, d'autre part, considérer que, s'il semble normal d'avoir réservé le bénéfice de la prime forfaitaire de développement industriel aux implantations industrielles réalisées dans les 10 régions de l'Ouest les plus défavorisées, il conviendrait d'en étendre le champ d'application à certaines zones insuffisamment développées qui ne bénéficient pas des dispositions du régime actuel. Il en est de même pour l'extension de la prime d'adaptation industrielle à de nouveaux secteurs où apparaissent des problèmes importants de reconversion. En outre, les conditions d'attribution de la prime de développement industriel devraient être assouplies dans les zones rurales, autres que les zones spéciales qui bénéficient désormais des dispositions du décret du 4 octobre 1965 précité. Il apparaît, en effet, que si l'on veut freiner l'exode rural, il faut offrir de nouveaux emplois industriels, notamment dans les chefs-lieux de canton où de petites entreprises employant une main-d'œuvre masculine et féminine peuvent s'implanter. Or, les minima actuellement imposés pour l'attribution de la prime (investissements d'au moins 300.000 F et création d'au moins 30 emplois permanents) apparaissent parfois encore trop élevés, compte tenu des données locales et de la nature des activités des entreprises créées.

Nous voudrions également souligner que le système actuel d'aides financières et fiscales ne remédie pas aux difficultés rencontrées par les entreprises pour se procurer des crédits à long terme et qu'il ne concerne pas le financement des moyens de recherche. Enfin, il serait souhaitable que ces aides soient accordées avec plus de souplesse et de rapidité.

Le décret de mai 1964 relatif aux primes de développement et d'adaptation industriels venant à expiration le 31 décembre pro-

chain, on peut souhaiter que le nouveau texte prenne en considération ces observations.

Outre ces aides financières directes, la décentralisation industrielle bénéficie également d'aides indirectes consistant notamment dans la création de structures d'accueil pour les entreprises qui s'implantent en province.

Il s'agit tout d'abord de la réalisation de zones industrielles pour lesquelles on s'efforce actuellement de réserver les financements sur fonds publics aux parties du territoire qui ont le plus besoin d'un développement économique. C'est ainsi qu'une aide exceptionnelle du F. I. A. T. de 12.666.000 F a été accordée à une vingtaine de ces zones, situées dans les 7 départements bénéficiant de la prime à 12 %, ainsi qu'à la zone industrielle de Cholet, afin d'y abaisser le prix de vente moyen des terrains nécessaires aux entreprises à 6 F le mètre carré.

D'autre part, la Délégation à l'aménagement du territoire a disposé en 1965 d'une dotation spéciale de 4.000 logements aidés permettant de faciliter le relogement des personnels des entreprises qui se décentralisent. Au 1^{er} août 1965, 1.930 logements avaient été attribués à des entreprises ayant créé au total 12.322 emplois. Pour 1966, la dotation sera de 7.000 logements.

Le F. I. A. T. est également intervenu pour accélérer l'équipement téléphonique des zones industrielles de Salon-de-Provence, Cholet, Bouthéon-Andrézieux, Grenoble, Nantes, Saint-Nazaire et Dijon. On sait l'obstacle que constitue pour la décentralisation industrielle l'insuffisance trop fréquente des moyens modernes de télécommunications en province.

Le F. I. A. T. est encore intervenu pour prendre en charge la réalisation d'un certain nombre de sections de Formation professionnelle des adultes dans l'Ouest de la France, où les problèmes de qualification de la main-d'œuvre locale sont particulièrement préoccupants.

Le tableau II donne la répartition par régions des opérations de décentralisation réalisées de 1950 à 1963. Il montre ce qu'a encore d'insuffisant la politique suivie puisque l'on constate que 7 régions, situées en tout ou partie dans un rayon de 300 kilomètres de Paris, ont reçu 1.019 opérations sur un total de 1.486, bénéficiant ainsi de la création de 197.020 emplois sur un total de 303.290. Les efforts accomplis ont donc surtout profité à ce qu'il faut bien appeler la zone d'influence de la capitale.

TABLEAU II

Répartition géographique des décentralisations industrielles de 1950 à 1963.

REGIONS	NOMBRE d'opérations.	EMPLOIS créés en fin d'opération.
Nord	64	15.285
Picardie	173	30.070
Haute-Normandie	126	35.210
Basse-Normandie	94	21.510
Bretagne	52	18.380
Pays de la Loire.....	87	23.025
Poitou-Charentes	29	6.425
Aquitaine	32	5.310
Centre	316	43.050
Limousin	23	1.885
Auvergne	29	5.950
Midi-Pyrénées	16	4.980
Languedoc	16	1.900
Alsace	29	9.635
Lorraine	32	6.140
Champagne	93	18.620
Franche-Comté	18	7.410
Bourgogne	130	25.535
Rhône-Alpes	103	18.870
Provence-Côte d'Azur-Corse.....	24	4.100
Totaux	1.486	303.290

La politique de développement urbain.

Le phénomène d'urbanisation constitue une caractéristique de l'avenir de notre civilisation. D'ici à 1970 les villes accueilleront chaque année 640.000 citadins supplémentaires. Dans la mesure où cette évolution paraît inéluctable, il convient de l'organiser.

Un groupe central de planification urbaine a été créé, en novembre 1964, auprès du Délégué à l'aménagement du territoire. Il est chargé de procéder à l'examen des principaux problèmes relatifs au développement de Paris, des huit métropoles d'équilibre et de cinq autres grandes agglomérations (Clermont-Ferrand, Grenoble, Nice, Rouen et Rennes).

Grâce aux études de ce groupe, le Comité interministériel a déjà pu fixer les premières orientations qui lui paraissent souhaitables pour Lyon-Saint-Etienne, Bordeaux, Nancy-Metz-Thionville, Marseille-Aix-Berre-Fos.

Dès l'année 1966, la mise sur pied d'agences d'urbanisme chargées de mettre au point des schémas directeurs pour les grandes villes, sera entreprise. Leur champ d'activité s'étendra plus loin que l'agglomération au sens strict et il englobera tout le secteur environnant constituant une zone urbaine ou urbanisable (Marseille-Aix-Berre-Fos par exemple). Le F. I. A. T. apportera son concours à la création de ces agences.

D'autre part, toute une série d'actions spéciales seront menées en faveur des métropoles (dotation spéciale de 7.000 logements ; priorité à l'aménagement de leurs Z. U. P., de leurs zones d'habitation et de leurs zones industrielles ; constitution de réserves foncières importantes financées par la Caisse des Dépôts et Consignations et par le F. N. A. F. U. ; dotation en capital pour les futures villes nouvelles ; effort spécial en matière d'équipement ; rénovation des centres urbains ; décentralisation de divers services d'Etat dans les métropoles).

L'ampleur et la diversité des moyens ainsi mis en œuvre en faveur des grandes agglomérations urbaines sont donc incontestables. On ne peut que souhaiter que des efforts aussi importants soient accomplis pour l'aménagement des autres villes et de l'espace rural.

Au demeurant, la doctrine des métropoles d'équilibre, si elle correspond à une réalité pour certaines régions où une très grande agglomération constitue effectivement un puissant pôle de déve-

loppement dont il faut favoriser l'expansion, n'est pas aussi valable ailleurs. Un réseau de villes moyennes dynamiques peut constituer pour une région un élément tout aussi efficace de progrès.

Ainsi la politique des métropoles aboutit à privilégier, non seulement les très grandes agglomérations, mais aussi les régions qui possèdent une telle métropole au détriment des autres. D'où un risque de nouveau déséquilibre.

*
* *

B. — Les perspectives et les problèmes de l'action régionale.

Nous analyserons les deux aspects suivants de l'action régionale :

- la régionalisation croissante de l'action des pouvoirs publics,
- le problème du financement de l'aménagement du territoire par les collectivités locales.

1. — LA RÉGIONALISATION CROISSANTE DE L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS

Cette régionalisation se développe notamment dans trois domaines :

a) *La régionalisation dans le Plan.*

La planification française acquiert de plus en plus une optique régionale, qui apparaît notamment dans la préparation et dans le contenu du Plan. Nous ne rappellerons pas ici les institutions et les procédures mises au point pour assurer cette régionalisation, dont nous avons parlé précédemment et qui sont maintenant bien connues. Signalons simplement que l'un des cinq chapitres du projet de V^e Plan s'intitule : « Développement régional et urbain ».

b) *La régionalisation dans le budget.*

Elle est illustrée par l'annexe consacrée à la régionalisation du budget d'équipement et à la coordination des investissements publics au regard des objectifs de l'aménagement du territoire.

C'est la troisième année que ce document est établi par la Délégation à l'aménagement du territoire et son contenu ne cesse de s'étendre et de se préciser.

c) *La régionalisation des données statistiques.*

L'aménagement du territoire et la programmation régionale ne peuvent être solidement fondés que sur une bonne connaissance statistique des données économiques relatives aux diverses régions. A cet égard, les renseignements complets et sûrs n'existent pas toujours et un effort important reste à faire.

L'I. N. S. E. E. va s'efforcer de développer les données régionales à l'intérieur de ses enquêtes nationales. D'autre part, la Délégation à l'aménagement du territoire n'a cessé d'accroître, dans son document annexe au budget, le nombre des indicateurs de situation et d'évolution régionaux, qui a triplé par rapport à l'an dernier.

L'I. N. S. E. E. doit également publier les premiers éléments d'une comptabilité, d'atlas et de documents de base régionaux.

Enfin, la Délégation et l'I. N. S. E. E. envisagent la création de huit observatoires économiques régionaux.

2. — LE FINANCEMENT DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

Le rapport sur la régionalisation du budget d'équipement consacre plusieurs pages aux problèmes du financement et à ceux des collectivités locales.

On peut y lire notamment que la participation de ces collectivités, en tant que maîtres d'œuvre, à la réalisation des équipements collectifs, a été de 64 % en moyenne pour la période 1959-1963 et que la part des subventions dans le total de leurs dépenses en capital est passée de 30,3 % en 1961 à 28,5 % en 1965. Le rapport ajoute que : « le caractère prioritaire des investissements productifs... et les besoins de financement importants dans le secteur du logement conduisent à limiter la ponction opérée par les collectivités locales sur le marché financier ». Après avoir déclaré que la limitation du recours à l'emprunt par les collectivités locales

s'imposait, ce document précise que les communes et les départements devront, davantage que par le passé, faire appel à leurs ressources propres pour alimenter leurs dépenses d'investissements.

Or la réalisation des objectifs régionaux du V^e Plan va entraîner une progression du volume des travaux dont la responsabilité incombe aux collectivités locales. Si une plus grande autonomie financière de celles-ci est certes hautement souhaitable, il conviendrait d'abord que leur régime financier leur assure des ressources suffisantes. Même si la réforme de ce régime est effectuée, on voit mal comment elle pourrait produire tous ses effets avant la fin du V^e Plan, compte tenu des délais nécessaires à sa mise en application.

Sans entrer dans une analyse qui dépasserait le cadre de ce rapport, nous voudrions encore souligner que les collectivités locales des régions défavorisées sont bien souvent et naturellement les plus pauvres. Par conséquent, leur demander de financer sur leurs ressources propres une part plus importante des équipements, c'est risquer d'aller à l'encontre des objectifs de l'aménagement du territoire visant à une expansion harmonisée de l'ensemble du pays, puisqu'alors ce sont les collectivités relativement riches des régions développées qui pourraient accroître le plus leurs équipements, accentuant ainsi le déséquilibre régional au lieu de le réduire.

D'ailleurs, le rapport de la Délégation à l'Aménagement du territoire rappelle lui-même les inégalités de situation financière entre les collectivités, indiquant notamment que la pression fiscale locale en région parisienne paraît plus faible que celle des régions de l'Ouest du pays.

Si l'on ajoute à ces inégalités des ressources, l'inégalité des besoins qui fait peser de lourdes charges sur les communes en forte expansion démographique, on peut affirmer que ce sont, en effet, les collectivités des régions défavorisées et celles des banlieues urbaines qui subissent une augmentation rapide de leur endettement et de leur pression fiscale tout en éprouvant des difficultés croissantes pour réaliser des investissements comparables à ceux des communes dont la situation financière est meilleure. Ainsi se trouvent confrontées aux mêmes problèmes les collectivités dont l'expansion est trop rapide et celles dont l'expansion ne l'est pas assez.

En conclusion de cette partie de notre rapport consacrée à l'aménagement du territoire, nous voudrions souligner encore une fois l'importance du rôle de la Délégation et du F. I. A. T. dans la politique d'équipement du pays. Cette importance ne se mesure pas au total des crédits budgétaires dont ils disposent et qui est faible. Elle réside dans la présence, effective ou possible, de ces deux institutions nouvelles à tous les endroits où les investissements se décident et se réalisent.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

M. Descours Desacres s'est élevé contre les interventions financières du F. I. A. T. en faveur des travaux de voirie des seules communes fusionnées ou regroupées, notamment des syndicats à vocation multiple. Il a estimé que de telles opérations excédaient les attributions de cet organisme.

M. Coudé du Foresto a souligné que la régionalisation du budget d'équipement pour 1966 révélait une insuffisance des crédits destinés aux régions insuffisamment développées du Centre-Ouest, qui groupent environ trente départements.

MM. Marcel Pellenc, rapporteur général, et Coudé du Foresto sont intervenus à propos de l'aménagement touristique du littoral Languedoc—Roussillon, pour souligner l'importance des dépenses nécessaires à la réalisation de cette opération qui, par son ampleur, limite les crédits qui pourraient être utilisés pour l'équipement des collectivités locales.

*
* *

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission vous propose d'adopter les crédits du Commissariat général du Plan et de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

ANNEXE I

PRINCIPALES DECISIONS DES COMITES INTERMINISTERIELS POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

I. — Aide à l'industrialisation de certains départements de l'extrême Ouest.

En vue d'assurer la relance de l'industrialisation dans les quatre départements bretons ainsi que dans les départements de la Manche, de la Loire-Atlantique et de la Vendée, le Comité interministériel a décidé les mesures suivantes (21-12-1964) :

a) Une aide exceptionnelle du F. I. A. T. est consentie en faveur d'une vingtaine de zones industrielles, afin de permettre la vente, à un prix moyen de 6 F le mètre carré, de terrains nécessaires aux entreprises réalisant des opérations bénéficiant de la prime de développement industriel, dans les départements susvisés et en outre, dans la zone industrielle de Cholet (Maine-et-Loire).

En conséquence, le F. I. A. T. a transféré au Ministère de l'Intérieur, partie en 1964, partie en 1965, des autorisations de programme pour un montant de 12.666.000 F. Il a, en outre, transféré en 1965 au Ministère des Travaux publics, une autorisation de programme de 2 millions de francs pour la réalisation d'aménagements de terrains industriels à Lorient. (Comité du 15-7-1965).

b) Le Comité a également décidé, dans sa séance du 21 décembre 1964, que le Groupement des collectivités pour le financement des travaux d'équipement pourrait accorder des prêts aux collectivités locales désireuses d'offrir aux entreprises se décentralisant dans les départements de l'extrême Ouest, des bâtiments industriels en location-vente à paiement différé.

c) Il a enfin décidé de porter à 12 % la prime de développement industriel pour les créations d'usines dans ces départements ; de plus, un décret du 4 octobre 1965 abaisse, dans les zones spéciales d'action rurale, le seuil du nombre des emplois créés pour bénéficier des primes.

D'autre part, le Comité a confirmé, le 15 juillet 1965, sa décision du 24 avril 1964 de faire transférer à Rennes l'ensemble des services des télécommunications des armées et fixé les modalités financières de cette opération. Les engagements nécessaires à cet effet sont prévus comme suit :

1965 : 3 MF. (par transfert du chapitre 57-00 du budget des charges communes au budget du ministère des armées) ;

1966 : 11 MF. (même procédure que ci-dessus) ;

1967 : { 11 MF. à provenir du budget des charges communes et
16 MF. sur le budget des Armées.

II. — Contribution du F. I. A. T. au soutien économique de la région de la Rochelle (21-12-1964).

a) Participation pour un montant de 8 MF. à l'équipement du nouveau môle de la Rochelle. Le crédit correspondant sera transféré au Ministère des Travaux publics dès que celui-ci aura mis au point le contrat qui sera passé à cet effet avec la Chambre de commerce.

b) Prise en charge des travaux d'aménagement de la R. N. 22 à la sortie de la Rochelle : 4,23 MF ont été transférés à ce titre au Ministère des Travaux publics.

Le Comité interministériel a en outre confirmé ses directives antérieures et vérifié les mesures d'exécution prises ou envisagées pour décentraliser, à la Rochelle, divers organismes de l'Etat (Services des Pensions, notamment).

III. — Politique des métropoles d'équilibre.

a) *Lyon-Saint-Etienne.*

Le 18 février 1965, le Comité interministériel a examiné le double problème de l'orientation du développement de l'agglomération lyonnaise et de la relance de celui de Saint-Etienne, ainsi que la coordination à réaliser entre les deux agglomérations par un plan d'ensemble d'actions complémentaires concerté entre les autorités intéressées.

Le Comité a particulièrement retenu les points suivants :

1) En vue d'accélérer la réalisation de la liaison routière rapide entre les deux villes, construction en priorité d'un pont sur le Rhône, à Givors ; l'opération, évaluée à 19,5 MF, sera financée comme suit (Comité du 15 juillet 1965) :

Participations départementales : 6,5 MF

}	Loire : 2/7.
	Isère : 2/7.
	Rhône : 4/7.

Tranche nationale du F. S. I. R. : 6,5 MF (Ministère des Travaux publics).

F. I. A. T. : 6,5 MF (virement au F. S. I. R. en cours).

2) Etudes : projet de gare réservée au trafic régional et de banlieue, à Lyon, ainsi que d'un métro ; implantation d'un aéroport de trafic international ; extension et rénovation de l'agglomération lyonnaise et adaptation de ses structures administratives.

3) Pour Saint-Etienne, l'effort portera sur la rénovation du centre de la ville et l'implantation de moyens de formation de l'enseignement supérieur, dans le cadre de l'Université de Lyon.

Dans sa séance du 11 mai 1965, le Comité interministériel a autorisé le F. I. A. T. à participer à l'aménagement de la sortie Sud de Lyon : la construction du viaduc autoroutier destiné à franchir le carrefour du pont Pasteur sera financée à raison de 1,6 MF par les collectivités locales intéressées et de 3,2 MF par le F. I. A. T., l'intervention de ce dernier permettant de gagner une année pour le raccordement à l'autoroute du Sud.

b) *Métropole lorraine : Metz-Nancy-Thionville.*

Dans sa séance du 15 juillet 1965, le Comité interministériel confirmait l'intérêt du jumelage de Nancy et Metz, qui constitueront les pôles d'un ensemble urbain s'étendant de Toul à Lunéville au Sud, à Thionville au Nord.

Le développement de cet ensemble implique l'existence d'un système de communications adapté à des échanges nombreux et rapides entre les différentes zones urbaines, le développement de l'urbanisation (zones d'habitation et zones industrielles, notamment dans l'espace discontinu entre Nancy et Metz) et l'amélioration des équipements urbains (en particulier par la solution du problème de l'épuration des rejets industriels des soudières dans la Meuse).

Certaines décisions d'exécution ont été prises au regard du F. I. A. T. :

1) Le V^e Plan doit voir l'achèvement de l'axe autoroutier Nancy—Metz—Thionville ; pour 1965, le F. I. A. T. a été autorisé à participer, à concurrence de 3 MF, à l'aménagement de l'accès Nord de Metz, de l'extrémité Sud de la section Metz—Thionville en cours d'achèvement (11 mai 1965).

2° Au titre du IV^e Plan, à la suite d'un Conseil interministériel du 9 août 1962, le financement partiel de la section Nancy—Pont-à-Mousson n'avait pu consacrer, en 1965, que 14 MF au tronçon de dégagement du Nord de Nancy, malgré l'urgence de cette opération ; le F. I. A. T. a été autorisé (séance du 11 mai 1965) à la financer pour un montant de 4,4 MF s'appliquant à la réalisation de l'échangeur de Frouard.

c) *Bordeaux.*

Lors de sa séance du 15 juillet 1965, le Comité interministériel arrêta les positions suivantes :

1) Le développement industriel de Bordeaux implique notamment l'existence d'un support scientifique de qualité, que doivent pouvoir lui offrir l'Université et les écoles supérieures en relation étroite avec les milieux industriels.

2) L'adaptation des structures administratives actuelles au développement coordonné de la métropole Aquitaine sera étudiée à la diligence du Ministère de l'Intérieur.

3) Aménagement et développement de l'agglomération :

Il importe d'orienter le développement de l'urbanisation suivant un axe Nord-Est/Sud-Ouest. Ce développement implique un certain nombre d'études préalables, puis de réalisations dans le domaine des communications, de l'équipement urbain et de l'habitat.

Ces décisions de principe s'inscriront — ou commenceront à avoir leurs effets — au cours du V^e Plan, sans qu'il soit encore possible de préciser les inscriptions budgétaires qui les traduiront. A noter que les ateliers de la Monnaie de la région parisienne (quai Conti et Beaumont-le-Roger) seront transférés à Bordeaux ; l'opération sera financée sur le budget annexe des Monnaies et Médailles.

d) *Métropole provençale.*

Cette métropole est constituée par la région urbaine limitée à l'Ouest par le Rhône, et, au Nord et à l'Ouest, par une ligne Arles, Salon, Aix, Gardanne, Aubagne, la Ciotat.

Le comité interministériel (15 juillet 1965) estime nécessaire :

1) La création d'un organisme unique d'études. Cet organisme devra définir un programme cohérent de travaux à l'échelle de la région ;

2) Un programme d'infrastructures de base comportant par priorité :

— l'installation à Fos d'un complexe portuaire et industriel ;

— l'achèvement des travaux d'aménagement du Rhône en voie navigable à grand gabarit. Ces travaux devront être poursuivis sans qu'un souci exclusif soit porté au problème particulier de la rentabilité des installations hydroélectriques ;

3) Un développement de l'urbanisation de l'agglomération de Marseille et, dans la région marseillaise, par la création d'au moins deux villes nouvelles ;

4) Un développement des moyens de communication.

Les Ministères de l'Intérieur, des Travaux publics et de la Construction devront étudier les conditions dans lesquelles devront être réalisées :

— les dégagements routiers au Nord de Marseille ;

— les liaisons entre Marseille, Aix et les sites des villes nouvelles ;

— l'autoroute Marseille—Martigues, priorité étant donnée à la section correspondant au passage du canal de Caronte.

Le F. I. A. T. a été autorisé à participer à la construction du tunnel sous le Vieu-Port de Marseille, dont le coût total est estimé à 60 MF, couvert moitié par la ville et moitié par l'Etat. Afin de permettre la réalisation du programme

dans les délais prévus, le F. I. A. T. transférera au budget de l'intérieur une somme de 3.400.000 F représentant la moitié de la subvention de l'Etat pour 1965 (opération en cours).

e) *Strasbourg.*

La réalisation accélérée de la rocade autoroutière à l'Ouest de Strasbourg a été décidée lors de la séance du 15 juillet 1965, selon le plan de financement suivant :

— Ministère des Travaux publics (F. S. I. R., tranche nationale)	18 millions de francs.
— Fonds de concours de la ville de Strasbourg	9 — —
— F. I. A. T.	8 — —

f) *Nantes-Saint-Nazaire.*

Trois mesures ont été prises le 15 juillet 1965 comportant des interventions du F. I. A. T. :

1) Aménagement de la sortie Est de Nantes sur la route nationale 23 dans la traversée de la zone industrielle de Carquefou : sur une opération de 1,8 MF., le F. I. A. T. verse 1,3 MF., le complément étant à la charge de la Société d'équipement de la Loire-Atlantique.

2) Aménagement du carrefour de la Duchesse-Anne, à Nantes : le Ministère des Travaux publics s'engageant à débloquer un crédit de 1 MF., le F. I. A. T. ajoute en 1965 une dotation égale, pour activer cette réalisation d'une urgence signalée.

3) Pour contribuer à résoudre les difficiles problèmes que pose le maintien de l'activité de l'aérodrome de Saint-Nazaire/Montoir, le F. I. A. T. affecte une somme de 80.000 francs au renforcement de la piste, en vue de mieux assurer la sécurité des mouvements aériens.

g) *Toulouse.*

1) Poursuivant la politique d'implantation, à Toulouse, du plus important complexe aéro-spatial de France, le Comité interministériel a décidé, le 15 juillet 1965, la participation du F. I. A. T. aux études complémentaires et à la réalisation de la deuxième tranche de travaux pour le transfert de l'Ecole nationale supérieure de l'aéronautique (6 MF.).

2) Le développement des activités du centre de réparations d'Air France (1.000 salariés actuellement) demande un allongement, sur 600 mètres, de la piste de l'aérodrome de Toulouse-Montaudran, allongement nécessité, pour moitié, par la servitude créée par des immeubles construits en limite du cône d'envol. Cette circonstance conduit l'Etat à prendre en charge 50 % de la dépense, et, vu l'intérêt que présente une réalisation rapide des travaux, le Comité interministériel a décidé (15 juillet 1965) que le F. I. A. T. dégagerait à cet effet un crédit de 245.000 F.

h) *Métropole du Nord.*

Certaines mesures ont été adoptées, les 18 février et 15 juillet 1965, dans le cadre de cette métropole, entraînant la participation du F. I. A. T. :

1) Le district urbain de Tourcoing, créé en juillet 1964, est chargé, en particulier, de réaliser pour les 10 communes qu'il groupe, la collecte et le traitement des ordures ménagères : la construction d'une usine d'incinération, évaluée à 10 MF., s'imposait d'urgence dès 1965. L'impossibilité de dégager en temps voulu les crédits représentant la subvention de l'Etat a conduit le Comité interministériel à décider la prise en charge par le F. I. A. T. de la subvention de 3 MF.

2) En vue d'accélérer la réalisation de l'autoroute de dégagement de Lille—Armentières, le F. I. A. T. contribuera, à concurrence de 9 MF., à la construction du tronçon la Chapelle-d'Armentières—Mieppe, avec 3 MF. en crédits de paiement 1965 et 6 MF. en 1966.

3) Les problèmes de financement que pose la construction du réseau d'assainissement de l'importante cité scientifique de Lille—Annappes ont été résolus par l'effort conjoint du Syndicat intercommunal, du Ministère de l'Intérieur, de celui de l'Education nationale, et, pour compléter le plan de financement, par un apport du F. I. A. T. de 1,37 MF.

IV. — Politique routière.

Le Comité interministériel a été amené à prendre différentes décisions d'intervention du F. I. A. T. au profit de l'amélioration du réseau routier :

a) Aménagement de la R. N. 176 entre Dinan et Dol-de-Bretagne (18 février 1965) : 2 MF. ;

b) Aménagement de la R. N. 144 entre Montluçon et Saint-Amand (18 février 1965) :

510.000 F en 1965, le F. S. I. R. national prenant le relais en 1966 (250.000 F) ;

c) Amélioration de la R. N. 113 entre Langon et Narbonne (11 mai 1965) : 10 MF.

Cette intervention complète l'apport de 10 MF. que lui a déjà consacré le F. I. A. T. à la suite d'une décision prise le 2 juin 1964 par le Comité interministériel.

d) Amélioration de la liaison routière Brive—Méditerranée.

Le projet consiste à aménager une chaussée de 7 mètres sur la route nationale 662, entre la limite du département du Lot et les ponts de Penchot. Le financement en est évalué à 2.880.000 F, dont 650.000 financés par transfert du F. I. A. T. au Ministère des Travaux publics d'une autorisation de programme ; le département de l'Aveyron participera à l'opération pour 500.000 F.

e) Amélioration d'une section de la route nationale 85 Gap/Grenoble : le coût de cette opération (2 MF.) est entièrement pris en charge par le F. I. A. T. (15-7-1965).

f) Pour accélérer la résorption des « points noirs » routiers, le Comité interministériel a décidé (11-5-1965) une nouvelle intervention du F. I. A. T. à concurrence de 5 MF., faisant suite à celle qui avait été décidée le 2 juin 1964 (5 MF.).

g) En vue de contribuer aux efforts de développement touristique que fait le département de la Lozère, en particulier par l'aménagement, pour les sports d'hiver, de l'arête Est-Ouest du mont Lozère, le Comité interministériel a autorisé (15-7-1965) le F. I. A. T. à participer (0,5 MF.) à l'aménagement d'une déviation d'accès sur le chemin départemental n° 20.

h) Enfin, au titre de l'amélioration des communications terrestres, le Comité interministériel a autorisé (11-5-1965) le Délégué à l'Aménagement du Territoire à consacrer 3 MF. sur la dotation du F. I. A. T. comme contribution à l'étude et à l'expérimentation d'un moyen de transport sur coussin d'air (aérotrain) aux côtés de l'initiative privée dont la participation initiale sera de l'ordre de 2 MF.

V. — Travaux portuaires.

Outre la décision précédemment indiquée en faveur du port de la Rochelle, le Comité interministériel a autorisé deux autres interventions du F. I. A. T. :

1) Construction d'un quai en eau profonde au Boucau (11-5-1965).

La fermeture des forges de l'Adour à Bayonne entraînera le licenciement de 1.200 salariés. Parmi les entreprises susceptibles de reprendre cette main-d'œuvre,

la Société chimique de l'Adour se propose d'installer une usine d'engrais chimiques capable d'employer près de 200 salariés. L'implantation de cette usine implique la construction d'un quai permettant l'accès des navires de 9 mètres de tirant d'eau, et dont le coût est de 4,5 millions de francs.

Le F. I. A. T. prend en charge la participation de l'Etat à cette réalisation, soit 2,250 millions de francs en autorisation de programme, assortie de crédits de paiement de 1,150 MF pour 1965, et de 1,100 MF pour 1966.

2) Construction d'une forme de radoub à Brest (11-5-1965).

Cette opération permettra d'accroître de 400 le nombre des salariés employés à Brest par l'industrie de réparations navales en dotant le port de la plus grande forme de radoub d'Europe, permettant d'accueillir les super-pétroliers jusqu'à 200.000 tonnes ; le F. I. A. T. y est associé pour 7 MF, aux côtés du budget du Ministère des Travaux publics, du département du Finistère, de la ville de Brest et de la Chambre de commerce.

VI. — Infrastructure aérienne.

Outre les opérations précédemment rappelées (Toulouse-Montaudran et Saint-Nazaire-Montoir), le Comité a autorisé, le 15 juillet 1965, une participation du F. I. A. T. (100.000 F) à l'exécution d'une première tranche (345.000 F) de travaux destinés à l'aménagement de l'aérodrome de Chambéry-Aix-les-Bains, intéressant pour la desserte des stations de montagne (avions légers et hélicoptères).

VII. — Equipements collectifs divers.

a) *Assainissement de Graulhet (Tarn).*

La première tranche des installations qui traiteront dans un ensemble les eaux usées urbaines et industrielles sera financée, à titre expérimental, par le F. I. A. T., à concurrence de 40 %, soit : 1,6 MF. Un prêt de la Caisse des dépôts interviendra pour 30 % du coût de l'opération, tandis que les industriels et organismes locaux assumeront 30 % de la charge financière. Cette opération, associant financements publics et privés, est la première du genre (Comité du 18 février 1965).

b) *Desserte en eau potable d'un secteur rural du bassin de Brive (Corrèze).*

Dans sa séance du 18 février 1965, le Comité interministériel a autorisé une participation du F. I. A. T. de 1,4 million de francs aux travaux de desserte en eau potable d'un secteur d'aménagement rural en Corrèze, le Ministère de l'Agriculture ne pouvant intervenir cette année que pour couvrir la moitié de la subvention de 40 % aux collectivités locales.

c) Le 15 juillet 1965, le Comité a pris en considération deux demandes d'intervention du F. I. A. T. :

— prise en charge, à égalité avec le Ministère de l'Agriculture, de la subvention d'Etat de 40 % à l'amélioration et à l'extension du réseau de distribution en eau potable des îles de Ré et d'Oléron (soit 1,5 million de francs pour le F. I. A. T.)

— prise en charge de la subvention d'Etat (735.000 F) pour les travaux de voirie, d'assainissement et de viabilité secondaire d'un lotissement en cours dans le bassin industriel du Creusot.

Lors de cette séance, le Comité a également autorisé le F. I. A. T. à aider certaines collectivités locales du littoral Languedoc-Roussillon dans leurs efforts d'amélioration des équipements urbains des stations existantes, afin que celles-ci voient diminuer l'écart entre leur niveau d'équipement antérieur ou actuel et celui dont bénéficient les stations de création nouvelle (1,64 million de francs).

VIII. — Télécommunications.

Le F. I. A. T. a été autorisé à intervenir dans les opérations suivantes :

Comité du 18 février 1965 :

— prise en compte du coût de l'extension de l'autocommutateur de Nantes—Courbet à concurrence de 3,25 millions de francs, le budget des Postes et Télécommunications assumant le complément (750.000 F) ;

— prise en compte de l'extension de l'autocommutateur de Poitiers (2,6 millions de francs) et de la construction du câble Moncontour—Loudéac—Pontivy (2,8 millions de francs) ;

— participation à la réalisation des équipements téléphoniques suivants (11 mai 1965) :

— dessertes des zones industrielles de :

Cholet	74.000 F.
Bouthéon—Andrézieux	2.000.000 F.
Granville	250.000 F.

— desserte de la Z. U. P. de la Source à Orléans (700.000 F) ;

— équipement en téléphone automatique de la partie Ouest du bassin minier du Pas-de-Calais (2.770.000 F).

Comité du 15 juillet 1965 :

— équipement en télécommunications de la zone industrielle de Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône) et mise en automatique du central téléphonique. Le coût total de l'opération est estimé à 3.250.000 F ; le F. I. A. T. y participe pour 1 million de francs ;

— construction d'un câble téléphonique Villers-Bocage—Saint-Lô. Le coût du câble s'élève à 3.500.000 F ; le F. I. A. T. y participera à raison de 3 millions de francs.

IX. — Formation professionnelle des adultes.

En 1965 (premier semestre), le F. I. A. T. a été autorisé à intervenir pour les opérations suivantes :

— création de deux sections supplémentaires au Centre de Coutances (18 février 1965) : 685.000 F, soit la moitié du coût de construction des bâtiments ;

— prise en charge de la création de cinq sections à Morlaix et d'une section à Saint-Malo (15 juillet 1965) : 1,36 MF.

X. — Enseignement technique.

Le F. I. A. T. assume la part de l'Etat (2,675 MF) dans le financement du collège d'enseignement technique de Wissembourg (Comité du 18 février 1965).

XI. — Mesures diverses de décentralisation des établissements de l'Etat.

Outre les opérations déjà citées plus haut (transferts à Rennes, à la Rochelle, à Bordeaux et à Toulouse), le Comité interministériel a décidé (15 juillet 1965) la décentralisation sur Saint-Florentin (Yonne) et Mourmelon (Marne) du magasin de rechanges automobiles de Vincennes. Le coût de l'opération (4 MF) est prélevé sur le chapitre 57-00 du budget des Charges communes.

XII. — Incitations financières aux regroupements des communes.

Le Gouvernement a entrepris une politique encourageant les regroupements sous les diverses formes que prévoit la loi : fusions, districts, syndicats à « vocation multiple ». Le décret du 27 août 1964 a institué des majorations de subventions en faveur des opérations d'équipement menées par des collectivités communales regroupées.

Depuis 1961, le ministère de l'Intérieur prélève, sur la tranche communale du F. S. I. R., des crédits de subvention aux travaux de voirie des communes fusionnées ou regroupées, mais la demande excède nettement, désormais, les possibilités du F. S. I. R.

Aussi, sans attendre que des réaménagements budgétaires permettent de faire face aux besoins, le Comité interministériel a, par deux fois (5 novembre 1964 et 18 février 1965), décidé que le F. I. A. T. compléterait, au profit des communes de l'Ouest et du Sud-Ouest, les moyens du ministère de l'Intérieur (1^{re} tranche : 7,49 MF ; 2^e tranche : 3 MF).

XIII. — Politique de l'eau.

Le Comité interministériel a examiné les aspects de cette politique principalement lors de sa réunion du 11 mai 1965.

Au cours de l'année 1966, certains des organismes institués par la loi du 18 décembre 1964 doivent être mis en place. Le Comité national de l'eau siègera auprès du Premier Ministre. Les textes réglementaires relatifs aux comités de bassin ne sont pas encore publiés. Les agences financières de bassin, établissements publics dotés de l'autonomie, pourraient bénéficier d'une dotation en capital de 10 millions de francs, prélevés sur les crédits du F. I. A. T., pour leur démarrage.

Au cours de ces dernières années, le F. I. A. T. a également financé des études générales sur les problèmes de l'eau.

Un décret du 21 octobre 1965 a confié au Délégué à l'aménagement du territoire la charge de coordonner l'action des départements ministériels intéressés par les problèmes de l'eau. A cet effet, le Délégué est assisté par une mission interministérielle qu'il préside.

XIV. — Aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon.

En vue d'assurer la réussite de cette opération et notamment d'éviter la dispersion des moyens mis en œuvre, le Comité interministériel (18 février 1965) a pris les décisions suivantes :

1) Le principe de l'inscription des crédits pour l'aménagement du littoral au budget des charges communes est réaffirmé pour la part des dépenses qui concerne certaines actions spécifiques (lutte contre les moustiques, études) et pour les travaux de caractère général n'entrant pas dans la compétence d'un département ministériel déterminé.

En ce qui concerne les travaux entrant dans les compétences normales des ministères, les dotations seront inscrites aux budgets de ces départements à une ligne spéciale « Aménagements touristiques du littoral Languedoc-Roussillon ».

2) La part réservée pour les cinq années du V^e Plan aux opérations de la Mission sera examinée par un groupe de travail *ad hoc* du Commissariat général du Plan.

ANNEXE II

FONDS D'INTERVENTION POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE (F. I. A. T.) REPARTITION REGIONALE DES INTERVENTIONS DU FONDS

REGIONS	DOTATIONS affectées entre juillet 1964 et juillet 1965.	DOTATIONS cumulées (mai 1963 à juillet 1965).		PRINCIPALES INTERVENTIONS
	En milliers de francs.	En milliers de francs.	En p. 100.	
Nord	16.142	21.382	6,01	« Points noirs » routiers ; assainissement urbain (Lille-Roubaix-Tourcoing) ; équipement télécommunications (bassin minier : secteur de Bruay) ; autoroute de dégagement Lille-Armentières.
Picardie	*	700	0,19	Foyer de jeunes (Z. U. P. Amiens-Est).
Centre	700	920	0,25	Equipped télécommunications (Z. U. P. Orléans).
Haute-Normandie	312	1.370	0,38	Equipped télécommunications Rouen ; centre social Z. H. le Havre ; F. P. A. Rouen.
Basse-Normandie	6.504	10.657	2,99	Equipped téléphonique et aménagements V. R. D. de zones industrielles et de Z. U. P. ; foyer jeunes travailleurs (Cherbourg) ; F. P. A. de Coutances ; câble téléphonique Villers-le-Bocage—Saint-Lô ; remembrement rural (Manche).
Bretagne	27.876	64.186	18,10	Modernisations et améliorations routières ; enseignement technique (Redon, Rostrenen, Carhaix) ; aménagements de Z. I. ; équipement ports de plaisance ; équipements télécommunications (Brest-Z. U. P. de Saint-Brieuc) ; hydraulique rurale (barrage d'Arzal et aménagement de la Vilaine) ; voirie communale.
Pays de la Loire	14.009	27.932	7,85	Centres sociaux (Z. U. P. - G. E.) ; équipements urbains ; hydraulique rurale (vallée de l'Authion) et alimentation d'eau potable (barrage d'Apremont) ; école d'infirmières de Nantes ; F. P. A. (Nantes, la Roche-sur-Yon) ; équipement téléphonique Z. U. P. et Z. I. et autocommutateur de Nantes-Courbet ; équipement V. R. D. de zones industrielles ; voirie communale ; « points noirs » et améliorations routières.

REGIONS	DOTATIONS affectées entre juillet 1964 et juillet 1965.	DOTATIONS cumulées (mai 1963 à juillet 1965).		PRINCIPALES INTERVENTIONS
	En milliers de francs.	En milliers de francs.	En p. 100.	
Poitou-Charentes	11.433	17.034	4,79	Enseignement technique (Bressuire); équipements sociaux (la Rochelle-Poitiers); équipement port de plaisance de la Rochelle; voirie communale; F. P. A. (Rochefort, Niort); « points noirs » et améliorations routières; autocommutateur de Poitiers; alimentation en eau potable (iles de Ré et d'Oléron).
Limousin	2.723	8.123	2,28	Enseignement technique (Guéret); aménagements agricoles (SOMIVAL); « points noirs » et améliorations routières; alimentation en eau potable (bassin de Brive); remembrement foncier rural.
Aquitaine	9.684	23.734	6,67	Voirie urbaine; équipement de Z. I.; chemins d'accès port de Bordeaux; construction quai port du Boucau; hôpital de Marmande; « points noirs » et améliorations routières; F. P. A. (Anglet); alimentation eau potable (Biscarosse).
Midi-Pyrénées	17.932	35.282	9,92	Enseignement technique (Decazeville); équipement et assainissement urbain; voirie communale; « points noirs » et améliorations routières; irrigation Moyenne-Garonne; transfert à Toulouse de l'E. N. S. d'aéronautique.
Champagne	200	10.200	2,87	Mise hors gel R. N. 4; « points noirs » routiers.
Lorraine	7.400	13.416	3,77	Enseignement technique (Landres-Piennes; Pompey); équipements sociaux; rénovation urbaine (Nancy); autoroute Nancy-Metz-Thionville; échangeur de Frouard.
Alsace	10.675	16.115	4,53	Mise à grand gabarit du canal Niffer-Mulhouse; C. E. T. Wissembourg; rocade autoroutière Ouest de Strasbourg.
Franche-Comté	350	1.725	0,48	Remembrement rural (Haute-Saône); « points noirs » routiers.
Bourgogne	795	5.795	1,63	Autoroute expresse Chalon-sur-Saône—Montceau-les-Mines—Le Creusot; équipement téléphonique Z. I. (Dijon); viabilité Z. I. (Le Creusot).

REGIONS	DOTATIONS affectées entre juillet 1964 et juillet 1965.	DOTATIONS cumulées (mai 1963 à juillet 1965.)		PRINCIPALES INTERVENTIONS
	En milliers de francs.	En milliers de francs.	En p. 100.	
Auvergne	12.820	22.495	6,32	« Points noirs » et améliorations routières; enseignement technique (Thiers); F. P. A. (Montluçon); aménagements agricoles (Somival).
Rhône-Alpes	11.800	16.950	4,77	Améliorations routières; pont sur le Rhône à Givors; voirie urbaine (Lyon); équipement téléphonique Z. I. (Bouthéon-Andrieux).
Languedoc-Roussillon ..	6.605	15.280	4,30	« Points noirs » et améliorations routières; démoustication littoral; équipement d'infrastructure communale (littoral).
Provence-Côte d'Azur... (Sans la Corse.)	7.990	27.385	7,70	Extension port de Fos; équipement téléphonique automatique (côte varoise; Z. I. Avignon et Salon-de-Provence); « points noirs » et améliorations routières; assainissement urbain et tunnel du Vieux-Port (Marseille).
Corse (seule)	8.360	14.960	4,20	« Points noirs » et améliorations routières; équipement téléphonique (liaison Bastia-Ghisonnacia); adduction eau potable (golfe d'Ajaccio); aménagements agricoles (Somivac).
Totaux (1)	174.310	355.641	100,00	

(1) Sans les opérations non régionalisables [études, etc.].