

# N° 475

# SÉNAT

TROISIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 juillet 1982.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant création du Fonds spécial de grands travaux.*

Par M. Auguste CHUPIN,

Sénateur.

---

(1) *Cette Commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, secrétaires ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Pierre Croze, Marcel Daunay, Bernard Desbrière, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Jean-Marie Rausch, René Régnauld, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Splingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.*

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 1016, 1023 et in-8° 205.

Sénat : 469, 473 (1981-1982).

---

**Bâtiments et travaux publics.** — *Agence française pour la maîtrise de l'énergie - Circulation routière - Energie - Fonds spécial de grands travaux - Taxe sur les produits pétroliers - Transports urbains.*

## SOMMAIRE

	Pages
<b>I — Exposé général</b> .....	3
A.— Le dispositif .....	3
B.— La portée économique du projet de loi .....	4
<b>II — Examen des articles</b> .....	11
<b>III — Amendements proposés par la Commission</b> .....	16

## EXPOSÉ GÉNÉRAL

### A. — LE DISPOSITIF

La création de fonds spéciaux à destination privilégiée n'est pas une pratique nouvelle. En dépit des réserves des tenants de l'orthodoxie financière, elle paraît s'imposer en période de pénurie pour préserver les crédits d'équipement ou de recherche des « convoitises » des ministères dépensiers et de la couverture des besoins sociaux les plus urgents qui conduisent le plus souvent à des arbitrages préjudiciables à l'effort d'investissement.

Qui ne se souvient, à ce propos, du rôle indispensable qu'a joué le Fonds spécial d'investissement routier pour l'extension et la modernisation de nos voies de communication.

Ayant laissé à la commission saisie au fond le soin d'examiner l'aspect financier du problème, nous voudrions cependant dire quelques mots de l'assiette des ressources de ce fonds et de son incidence économique.

Une fois de plus, en effet, c'est l'impôt sur les carburants qui va devoir alimenter, pour l'essentiel, l'effort d'équipement jugé nécessaire.

Sur la base de la consommation prévue pour 1982, soit 243 millions d'hectolitres d'essence et de super, et 118 millions d'hectolitres de gazole et d'une surtaxe de 1,4 centime par litre au 1<sup>er</sup> novembre 1982, portée à 2,7 centimes en 1983, le produit d'une telle imposition serait de l'ordre de 80 millions de francs pour les deux derniers mois de 1982, et de 950 millions de francs pour 1983. Encore conviendrait-il qu'on nous précise si le gouvernement entend prendre en compte pour 1982 la consommation de carburant effectivement constatée en novembre-décembre, celle-ci étant nettement plus faible qu'en période estivale.

Nous observons, par ailleurs, que la mesure proposée, dont on nous dit que la répercussion sera minime pour les automobilistes et les camionneurs, va une fois de plus contribuer à accroître le prix des car-

burants qui, sous l'effet conjugué des taxes spécifiques, de la dévaluation du franc et de la flambée du dollar, est déjà passé, pour le super, de 3,56 F. début mai 1981 à 4,42 F. actuellement et devrait augmenter encore de 25 à 27 centimes par litre au 10 août prochain, si l'accord conclu par le gouvernement avec les compagnies pétrolières est bien respecté.

Nous observons, à ce propos, que la non répercussion de l'accroissement d'un point de la T.V.A. sur le prix à la pompe va se traduire, pour notre industrie du raffinage, dont la situation dramatique a cependant été reconnue par les pouvoirs publics, a limité en fait la portée de l'augmentation des produits raffinés consentie le 10 juillet à 2,79 centimes pour le super, 2,92 centimes pour l'essence, 3,54 centimes pour le gazole et 4,38 centimes pour le fuel domestique au lieu des 6 centimes théoriquement autorisés, ce qui permet d'être sceptique sur les chances d'application du protocole précédemment conclu.

Pour en finir sur cet aspect financement, il convient de noter que si une augmentation de 2,7 centimes de la taxe intérieure sur les carburants peut effectivement apparaître faible concernant le super pour lequel cette taxe est de 163,70 centimes, elle est nettement plus lourde pour le gazole imposé à hauteur de 86,39 centimes. Une telle mesure ne sera donc pas sans répercussion pour les transporteurs routiers dont les prix de revient sont tributaires de ce carburant à concurrence de 25 %.

De manière générale, on peut donc regretter que le gouvernement ait choisi la méthode de la création d'un fonds spécial, conduisant à recourir à une nouvelle ponction fiscale permettant de gager 4 à 5 milliards de francs d'emprunt et de financer ainsi en dix-huit mois, 12 à 16 milliards de francs de travaux, alors qu'il a précisément bloqué au niveau budgétaire 15 milliards de dotation ayant le même objet.

Ces réserves faites au sujet du mode de financement envisagé, nous allons maintenant examiner sommairement la destination des crédits du fonds que le gouvernement a décidé de créer.

## **B. — LA PORTÉE ÉCONOMIQUE DU PROJET DE LOI**

### **La relance de l'activité dans le secteur du bâtiment et des travaux publics**

La création d'un fonds spécial de grands travaux s'inscrit dans la politique de relance de l'économie décidée par le gouvernement ;

l'objectif poursuivi est tout d'abord de stimuler l'investissement dans le secteur du bâtiment et des travaux publics dont l'évolution est très préoccupante.

En effet, si la situation du secteur du bâtiment ne cesse de se dégrader depuis 1973, le recul de l'activité s'est encore accentué sur la période récente. L'évolution des six derniers mois connus (de novembre 1981 à avril 1982) se traduit par une régression annuelle de 7,5 %.

En 1981, ce secteur a perdu 80 000 emplois et depuis le début de l'année 1982, la tendance à la baisse de l'indice d'emploi s'est encore accentuée, la perte actuelle se situant à - 6 %.

Cette dégradation se traduit par un net recul des mises en chantier de logements de 17 % par rapport au premier trimestre 1981. La crise atteint désormais tous les secteurs et toutes les régions et provient du tassement de la demande et des problèmes de solvabilité de la clientèle liés à la hausse des taux d'intérêt.

Quant à la situation des travaux publics, elle apparaît plus préoccupante encore, les travaux réalisés ayant diminué en un an d'environ 4 % en volume, alors que la baisse des marchés conclus entraînait le non renouvellement des carnets de commande et une dégradation des perspectives futures d'activité.

Cette crise est d'autant plus grave que le secteur du bâtiment et des travaux publics a un impact important sur l'ensemble de l'économie française puisqu'il représente 7,3 % de la valeur ajoutée, 5,6 % de l'investissement et 7,5 % de la population active totale.

C'est pourquoi votre commission ne peut que souscrire à la volonté de redressement de ce secteur en péril. Mais si elle approuve l'objectif, elle croit devoir souligner que cette opération n'atteindra l'effet recherché que si certaines conditions sont réalisées ; il conviendra d'une part que cette enveloppe soit complémentaire et ne vienne pas se substituer aux crédits inscrits au budget de 1982 qui ont été bloqués au début de l'année (1,4 milliard d'autorisations de programme et de 480 millions de francs de crédits de paiement) et que, d'autre part, elle soit accompagnée d'une reconduction en francs constants du volume budgétaire affecté au secteur du bâtiment et des travaux publics pour 1983. Cette somme ne devra pas, en outre, dépendre de financements complémentaires aléatoires ; aussi l'aménagement de possibilités d'emprunts à des taux avantageux pour les collectivités locales, maîtres d'ouvrages de travaux éligibles au fonds, pourrait être

envisagé ; il est en effet nécessaire que toutes les régions bénéficient de ces crédits supplémentaires afin que le maximum d'entreprises soient concernées. Enfin, il serait indispensable d'aménager le blocage des prix par des mesures tenant compte de la spécificité de ce secteur car la suppression du jeu des formules de variations des prix et la prise en charge par les entreprises de la hausse de la T.V.A. de 1 %, vont peser d'autant plus sur ces entreprises qu'elles utilisent une main d'œuvre importante.

Sous réserve de ces mesures d'accompagnement, votre commission estime que la création du fonds de grands travaux permettra de donner l'impulsion nécessaire à ce secteur particulièrement affecté par la crise.

### **La destination des crédits du fonds**

Avant d'aborder les domaines particuliers devant bénéficier de ce projet, nous ne pensons pas inutile d'évoquer la création des ateliers nationaux, imaginés en 1848 par le gouvernement de la II<sup>e</sup> République, pour résorber le chômage, et la fin pitoyable et tragique de cette expérience. Quels que soient ses objectifs généreux, cette politique a souligné la vanité de vouloir entreprendre des travaux en donnant à leur impact social la priorité sur leur utilité et leur rentabilité. Certains commentaires qui ont salué la création de ce fonds permettent, en effet, de craindre qu'un procédé aussi artificiel de relance ne soit pas écarté par les auteurs du texte que nous examinons aujourd'hui.

Ces réserves faites, le fonds spécial, créé par le présent projet de loi, doit essentiellement apporter sa contribution au financement de travaux d'équipement concernant : les transports en commun urbains, les infrastructures routières intéressant les agglomérations et la maîtrise de l'énergie.

#### ***Infrastructures « lourdes » concernant les transports en commun***

L'objectif recherché vise principalement à soulager l'effort entrepris ou prévu par les collectivités locales pour doter un certain nombre de grandes agglomérations de province de moyens de transport en commun « en site propre » nécessitant des crédits d'infrastructure particulièrement importants.

On notera, cependant, que l'Etat participe déjà à de nombreuses

opérations de ce type (engagées ou sur le point de l'être) parmi lesquelles nous évoquerons, à titre d'exemple :

— Les métros de Lyon, Marseille et Lille, pour lesquels les travaux de création et d'extension de lignes bénéficient d'une subvention forfaitaire révisable de 40 % de la dépense totale hors taxe :

— Des liaisons par tramway en site propre à Nantes, Saint-Etienne, Strasbourg ;

— Des axes lourds de transport à Clermont-Ferrand, Toulon, Strasbourg, Grenoble et Nancy.

De plus, le versement transport auquel sont soumis les employeurs bénéficie également à ce type d'investissement.

Dans ce domaine, le fonds spécial n'apportera donc qu'un appoint qui risque, d'ailleurs, d'être peu important au regard du coût global des travaux à entreprendre. Nous pouvons même craindre que l'Etat ne relâche son effort en se faisant relayer par les consommateurs de carburant selon une méthode qui n'est pas nouvelle mais qui est d'autant plus mal venue aujourd'hui que les prix à la pompe viennent de connaître et vont supporter encore des hausses très sensibles.

### *Travaux routiers*

S'agissant des travaux routiers, il est prévu que le fonds puisse contribuer à la réalisation d'opérations de voirie urbaine. Dans ce cas, il pourra assurer lui-même la maîtrise de l'ouvrage et recevoir, à la place de l'Etat, tous les concours que les collectivités locales s'étaient engagées à verser pour ces réalisations. Après l'achèvement des travaux, le fonds, qui n'a pas vocation à entretenir des équipements, les remettra à l'Etat à titre gratuit.

Le taux de la participation du fonds pourra atteindre 50 % pour les travaux de voirie ; ainsi, le volume global des travaux déclenchés représentera deux fois le montant des subventions versées par le fonds. Il convient de rappeler que la dotation budgétaire affectée aux investissements routiers en milieu urbain au titre du budget pour 1982 s'élevait à 1,2 milliard en autorisations de programme et 1,1 milliard en crédits de paiement.

La question se pose de savoir si les sommes engagées par l'Etat viendront s'ajouter ou se substituer à ces crédits existants mais partiellement bloqués (400 millions de francs). Pour 1982, il était prévu de mettre en service 50,9 km de voies nouvelles en milieu urbain ; la création du fonds spécial permettra-t-elle des investissements supplémen-

taires ? Votre commission émet les plus grandes réserves à ce sujet, compte tenu de ce blocage des crédits et de la probable reconduction en francs courants du budget routier pour 1983.

D'après les informations fournies par le ministre des transports, ces travaux porteront sur la construction de rocade de contournement et d'échangeurs facilitant la traversée des agglomérations. Votre commission approuve ce choix car ces opérations, essentielles pour assurer la continuité des liaisons interurbaines dans de bonnes conditions, permettent de désencombrer le centre des villes, notamment du trafic lourd, et donnent par conséquent une plus grande efficacité aux transports collectifs urbains tout en améliorant le cadre de vie et la sécurité. Or, de nombreuses insuffisances subsistent en ce domaine et les exemples de Lyon, Toulouse ou Roanne sont toujours présents à notre esprit.

Votre commission regrette toutefois qu'en ce domaine le champ d'application du fonds soit limité à la voirie urbaine. Elle souhaite vivement que le fonds spécial de grands travaux prenne en compte les préoccupations d'aménagement du territoire et qu'il soit possible de financer également des opérations routières comme des déviations de villages parfois urgentes dont les dossiers techniques sont prêts.

### *Opérations intéressant la maîtrise de l'énergie*

Le souci de limiter la consommation d'énergie, et plus particulièrement du pétrole importé, a conduit les pouvoirs publics, depuis 1974, à encourager par voie de subvention et d'exonération fiscale toutes opérations ayant pour finalité de réduire notre dépendance énergétique.

Il convient de rappeler, en effet, que le pétrole brut qui représente encore près de la moitié de notre approvisionnement en énergie a vu son prix passer de 115,90 F à 1 456 F par tonne de 1973 à 1981 (en monnaie courante) et qu'il nous faut actuellement plus de trois mois d'exportation pour couvrir nos importations d'hydrocarbures liquides et gazeux et de charbon (161 milliards de francs en 1981, dont 129 pour le pétrole).

Les efforts entrepris depuis 7 ans pour économiser l'énergie ont déjà conduit à des résultats remarquables auxquels le gouvernement actuel a bien voulu rendre hommage en soulignant récemment que « la France est parmi les pays industrialisés l'un de ceux qui a réalisé depuis



1973 le plus d'efforts en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie, ce qui l'a conduite à obtenir, avec une tonne d'équivalent pétrole (t.e.p.) 2 070 dollars de richesses contre 1 800 en R.F.A. et au Japon, et 1 000, seulement, aux U.S.A. Aussi, notre consommation d'énergie s'est accrue de 22,5 % seulement en huit ans alors que le P.I.B. augmentait, dans le même temps, de 59,8 %.

Le gouvernement entend cependant accentuer encore cette tendance en se donnant comme objectif d'accroître les économies d'énergie de 40 M. t.e.p. supplémentaires d'ici 1990, soit :

- 20 M. t.e.p. dans le secteur habitat et tertiaire,
- 10,5 M. t.e.p. dans l'industrie,
- 9,5 M. t.e.p. dans les transports.

Les ressources du fonds paraissent, dans ce domaine, devoir concerner, en priorité, l'habitat où l'économie d'énergie serait obtenue tant par une meilleure isolation des logements, permettant de réduire la consommation de quelques 40 % (soit une t.e.p. par logement), que par la mise en place de réseaux de distribution de chaleur pour laquelle la loi du 15 juillet 1980 fournit un cadre approprié.

Nous avons noté, à ce propos, que les subventions de fonds bénéficieraient, en priorité, au parc H.L.M., aux hôpitaux et aux écoles, l'économie annuelle réalisable étant d'un million de t.e.p. pour les seules H.L.M.

Concernant l'utilisation directe de la chaleur, votre commission se doit cependant de rappeler les réserves qu'elle a déjà formulées lors de l'examen du texte législatif cité plus haut, en soulignant le coût et la difficulté d'alimenter un réseau de chauffage urbain à partir de centrales thermoélectriques, le plus souvent nucléaires, nécessairement situées à 40 km ou plus des grandes agglomérations. S'il apparaît en effet plus intéressant, à la source, d'utiliser directement la chaleur plutôt que de la transformer en électricité, avec un rendement de l'ordre de 30 %, il faut tenir compte ensuite des pertes thermiques et du coût élevé des tuyaux qui grève l'exploitation des dépenses de fonctionnement et de frais financiers particulièrement lourds.

Nous aimerions, à ce propos, que le gouvernement nous précise s'il entend également utiliser les crédits du fonds pour financer les opérations géothermiques qui ont déjà fait leurs preuves pour le chauffage de blocs de 3 à 4 000 logements, mais qui nécessitent également des capitaux importants au stade de la mise en place.

Il en est de même des pompes à chaleur, coûteuses à l'installation, mais permettant d'économiser de 40 à 50 % du combustible utilisé.

Mais, comme nous l'avons déjà indiqué à propos des infrastructures, l'apport du fonds spécial apparaît bien modeste si l'on considère qu'aux dires mêmes des responsables de l'Agence pour la maîtrise de l'énergie, les investissements à prévoir chaque année, au seul titre des économies d'énergie, devraient atteindre de 30 à 35 milliards de francs, somme à laquelle s'ajouteraient 10 à 15 milliards pour la promotion d'énergies de substitution.

\*  
\* \*

**En conclusion**, votre commission observe, comme elle l'a déjà indiqué, que le fonds ne contribuera pas à une véritable relance de l'effort d'équipement puisqu'il ne fera, au mieux, que compenser les 15 milliards de francs de crédits bloqués à ce titre au niveau budgétaire.

Elle constate, également, que par la voie d'une nouvelle surimposition du carburant, la mesure prise va pénaliser une fois de plus de nombreuses entreprises que le gouvernement s'était engagé, à plusieurs reprises et notamment à l'occasion du dernier « collectif », à ne pas soumettre à des charges nouvelles.

Elle s'interroge en outre, au moment où sont proclamées la nécessaire indépendance des collectivités et les vertus de la décentralisation, sur l'intérêt de la mise en place d'un système de subventions provenant d'un établissement public national dont l'intervention — selon des critères qui ne nous sont pas connus — conditionnera fatalement la réalisation d'opérations intéressantes, au premier chef, régions, départements ou communes.

Elle souhaite, enfin, que le fonds grands travaux ne bénéficie pas seulement aux grandes agglomérations mais s'applique également aux **aménagement ruraux**.

## EXAMEN DES ARTICLES

### Article Premier

#### **Création du fonds spécial de grands travaux**

Le fonds spécial de grands travaux est un établissement public national doté de l'autonomie financière. Placé sous l'autorité directe du ministre de l'Economie et des Finances, il a pour objet de participer à la réalisation des travaux d'équipement de toute nature dans les domaines suivants :

- transports publics,
- circulation urbaine,
- maîtrise de l'énergie.

Votre commission, tout en reconnaissant le retard existant dans le domaine de la voirie urbaine, estime regrettable que le champ d'application du fonds soit limité à ce secteur. Elle souhaite vivement que le fonds spécial de grands travaux prenne en compte les préoccupations d'aménagement du territoire et qu'il soit possible de financer également des opérations routières en zone rurale. Aussi, vous propose-t-elle de remplacer les mots « circulation urbaine » par les mots « circulation dans les agglomérations ».

Par ailleurs, elle souhaiterait vivement que le fonds puisse financer des travaux d'aménagement en milieu rural, un lourd retard ayant été pris dans ce domaine par suite des restrictions budgétaires constatées dans la loi de finances pour 1982 et du gel d'une partie des crédits d'investissement.

Aussi, vous soumet-elle un amendement tendant à étendre le champ d'application du fonds à la circulation dans les agglomérations et aux travaux d'aménagements ruraux.

Sous réserve de cet amendement, votre commission vous propose d'adopter l'article premier.

## Art. 2

### **Taxe spécifique sur les produits pétroliers**

Afin d'alimenter le fonds, il est créé à compter du 1<sup>er</sup> novembre prochain une taxe spécifique additionnelle à la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers dont le taux est fixé à un centime par litre pour le supercarburant, l'essence et le gazole, et à 0,5 centime par litre pour le fuel domestique.

A compter de janvier 1983, et à la date fixée pour le relèvement de la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers dans les conditions prévues à l'article 25-III de la loi de finances pour 1982, ces taux seront doublés. Le produit de la taxe attendu pour 1983 est d'environ 950 millions de francs. La taxe spécifique qui, contrairement à la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers, ne fait l'objet d'aucune indexation, est assise, liquidée et recouvrée dans les mêmes conditions que celle-ci.

L'Assemblée nationale a adopté cet article modifié par un amendement excluant le fuel domestique de l'assiette de la taxe et augmentant le taux de la taxe sur les autres produits dans les proportions permettant d'en conserver un produit d'un montant équivalent.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

## Art. 3

### **Habilitation du fonds à contracter des emprunts**

Le fonds spécial de grands travaux sera habilité à contracter des emprunts afin de financer ses propres réalisations ou de participer au financement des travaux mis en œuvre par les collectivités locales, par l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie ou par d'autres organismes publics. Le montant des emprunts sera strictement limité en fonction de la capacité de remboursement du fonds, cette capacité étant constituée par le produit de la taxe spécifique créée à l'article 2, seules les ressources attendues de cette taxe pouvant être affectées au remboursement du capital et au paiement des intérêts des emprunts contractés.

Il est en outre prévu que ces emprunts puissent bénéficier de la garantie de l'Etat.

Votre commission vous propose un **amendement** tendant à rendre cette garantie obligatoire.

Elle estime que la garantie de l'Etat doit être obligatoire pour tous les emprunts contractés par le fonds spécial de grands travaux. Cet éventuel défaut de garantie pourrait, en effet, avoir un caractère discriminatoire en rendant difficile, dans l'état actuel du marché financier, le placement des emprunts concernés.

Sous réserve de cet amendement, elle vous propose d'adopter cet article.

#### Art. 4

##### **Modalités d'intervention du fonds**

Le fonds spécial de grands travaux peut intervenir soit directement en réalisant des travaux d'équipement dont il est alors maître d'ouvrage, soit indirectement en accordant des subventions à des organismes publics et, notamment, à l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie.

C'est à ce second mode d'intervention qu'il est prévu de recourir le plus souvent. Dans ce cas, le fonds accorde, dans le cadre de conventions, des subventions à des organismes publics et notamment à l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie. C'est ainsi qu'il peut allouer une subvention à une collectivité locale, par exemple pour la construction d'un tramway ou d'une ligne de métro, la collectivité étant alors destinataire final de la subvention. Mais il peut également accorder des subventions à l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie avec laquelle il passe alors une convention prévoyant, par exemple, que l'agence utilise cette ressource nouvelle pour financer des opérations d'isolation thermique du parc H.L.M. locatif. Dans ce cas, le destinataire final de la subvention peut être un organisme privé.

Bien entendu, les subventions accordées par le fonds ne peuvent jamais être utilisées pour assurer le financement de dépenses de fonctionnement.

Le second mode d'intervention du fonds consiste en la réalisation directe de travaux d'équipement. Il est prévu notamment de l'utiliser pour les travaux relatifs à la voirie nationale. Certains ont déjà fait l'objet de conventions passées entre l'Etat et les collectivités territoria-

les intéressées. L'intervention du fonds qui est subrogé à l'Etat, permet d'engager rapidement ces travaux dont il devient maître d'ouvrage. Il reçoit alors pour ces opérations, les concours que les collectivités locales ou leurs groupements devaient initialement verser à l'Etat.

Afin de ne pas créer une nouvelle catégorie de voirie dont le fonds devrait d'ailleurs assurer l'entretien, ce qui ne rentre pas dans le cadre de sa mission telle qu'elle est définie à l'article premier, les ouvrages de voirie nationale qu'il réalise sont, dès leur achèvement, remis à l'Etat à titre gratuit.

Les modalités d'intervention du fonds semblent donc être suffisamment souples pour lui permettre d'intervenir rapidement pour que se concrétisent des projets d'ores et déjà élaborés et dont le financement soulève actuellement des difficultés, ou pour participer au financement d'opérations importantes mises en œuvre essentiellement par les collectivités locales, ou l'Agence française pour la maîtrise de l'énergie.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

#### Art. 5

##### **Conseil d'administration du fonds**

Cet article prévoit que le fonds spécial de grands travaux est administré par un conseil d'administration et que son Président est nommé par décret.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

#### Art. 6

##### **Modalités d'application**

Les modalités d'application de la présente loi feront l'objet d'un décret en Conseil d'Etat.

Votre commission vous propose d'adopter cet article sans modification.

\*  
\* \*

Après avoir indiqué qu'elle demande instamment que les crédits d'équipement inscrits au budget pour 1982 soient effectivement débloqués et que les dotations prévues pour 1983 soient reconduites en francs constants, et sous réserve des **amendements** qu'elle vous soumet, votre commission vous propose de donner un **avis favorable** au présent projet de loi.

**AMENDEMENTS  
PROPOSÉS PAR LA COMMISSION**

**Article premier**

**Amendement :** Rédiger comme suit le deuxième aliéna de cet article :

Cet établissement a pour mission de réaliser ou de contribuer à financer tous travaux d'équipement dans les domaines des transports publics, de la circulation dans les agglomérations, de l'aménagement rural et de la maîtrise de l'énergie.

**Art. 3**

**Amendement :** Rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

Ces emprunts bénéficient de la garantie de l'Etat.