

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 15 novembre 1966.

---

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),*  
*sur le projet de loi de finances pour 1967, ADOPTÉ PAR*  
**L'ASSEMBLÉE NATIONALE.**

TOME X

**Services du Premier Ministre.**

**Services généraux.**

**AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

Par M. Charles SURAN,

Sénateur.

---

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Emile Aubert, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pautet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepied, Jacques Verneuil, Joseph Yvon, N...*

**Voir les numéros :**

**Assemblée Nationale (2<sup>e</sup> législ.) :** 2044 et annexes, 2050 (tomes I à III et annexe 29), 2053 (tome XVI) et in-8° 567.

**Sénat :** 24 et 25 (tomes I, II et III, annexe 26) (1966-1967).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>Introduction</b> .....	<b>3</b>
<b>I. — La diversité des zones d'action de l'aménagement du Territoire</b> .....	<b>6</b>
§ I <sup>er</sup> . — Les régions de l'Ouest.....	6
§ II. — La région parisienne .....	8
§ III. — Les métropoles régionales et les aires métropolitaines.	11
§ IV. — Les grands aménagements régionaux.....	13
<b>II. — La sélectivité des actions financières de la politique d'aménagement du Territoire</b> .....	<b>16</b>
§ I <sup>er</sup> . — Le Fonds d'intervention pour l'aménagement du Territoire. ....	16
A. — Bilan sectoriel des diverses affectations du F. I. A. T.....	17
B. — Bilan géographique des diverses affectations du F. I. A. T.....	18
C. — Les récentes affectations du F. I. A. T. ....	19
§ II. — Le régime des aides à la décentralisation industrielle..	25
A. — Le système des primes .....	25
B. — Les allègements fiscaux .....	26
C. — Les prêts .....	26
D. — Les indemnités de décentralisation .....	27
E. — L'aide en faveur de la main-d'œuvre .....	27
<b>III. — La régionalisation du Plan</b> .....	<b>29</b>

---

Mesdames, Messieurs,

Comme chaque année depuis 1960, votre Commission a abordé l'étude de la politique d'aménagement du territoire et d'expansion régionale avec le souci de dégager, au-delà des considérations strictement budgétaires, les traits les plus caractéristiques de cette politique.

\*  
\* \* \*

La prise de conscience des problèmes de l'aménagement du territoire est relativement récente ! Ce n'est qu'au lendemain du second conflit mondial que s'est manifesté le souci d'assurer une mise en valeur harmonieuse et coordonnée de l'ensemble du territoire de notre pays.

En mettant l'accent sur le danger que présente pour l'équilibre général de la France l'hypertrophie de la région parisienne, Jean-François Gravier a facilité cette prise de conscience, grâce à son ouvrage : « Paris et le désert français ». En effet, c'est sur la constatation de profonds déséquilibres qu'a été fondée, à l'origine, la politique d'aménagement du territoire :

— **Déséquilibre démographique** : La France est divisée en deux parties distinctes : la France jeune et vivante (régions du Nord, de l'Est, région parisienne), et la France âgée (départements du centre, de la Provence.

— **Déséquilibre industriel** : L'industrialisation intéresse quatre zones : la région parisienne, zone prépondérante ; une partie des départements du Nord et du Pas-de-Calais ; la Lorraine et l'Alsace ; la région lyonnaise.

— **Déséquilibre agricole** : Cinq zones agricoles sont juxtaposées : la France agricole du bassin parisien fortement mécanisée et ayant de hauts rendements ; la France agricole du Nord et du Pas-de-Calais caractérisée par des exploitations plus petites mais de haute productivité ; la France agricole de l'Ouest, fortement peuplée ; la France agricole du Centre, sous-peuplée et dont les rendements sont souvent inférieurs à la moyenne nationale ; la France agricole du Languedoc et de Provence où prédominent les exploitations viticoles, maraîchères et florales.

En fonction de ces constatations et de la volonté de corriger ces déséquilibres, une définition a été donnée de la politique d'aménagement du territoire par M. Randet, en septembre 1954, au XX<sup>e</sup> Congrès international de l'Habitat et de l'Urbanisme : « Une politique d'aménagement tend à endiguer le courant qui porte toutes les forces vives du pays vers les grands centres, à créer des sources de vie dans les régions dont les ressources sont insuffisamment utilisées et qui, malgré de réelles possibilités, tendent à devenir désertes ; à contenir le développement des grandes agglomérations, à mettre en valeur les zones sous-développées du territoire ».

A cette première définition correspondait aussi une évolution certaine de la pensée économique : celle-ci tend aujourd'hui à ne plus prendre seulement en considération « l'espace banal » caractérisé par la distance pour emprunter au mathématicien une notion « d'espace abstrait » qui tend à une appréhension « délocalisée » des phénomènes ; les relations socio-économiques transcendent les frontières traditionnelles, qu'elles soient nationales, départementales ou communales.

A ces considérations d'ordre pratique ou théorique est venue s'ajouter une conception plus large encore de l'aménagement du territoire : cette conception ne fait pas seulement appel à des notions d'équipement et de mise en valeur des sols, en vue d'une meilleure exploitation des ressources naturelles, mais obéit aussi à des impératifs de justice et d'équité. A ce titre, elle se situe dans le vaste courant doctrinal contemporain qui estime difficile d'accepter qu'une catégorie professionnelle ou une portion de notre territoire, moins favorisée ou moins douée que d'autres, soit exclue des bienfaits de l'expansion.

Ainsi, la lutte contre les déséquilibres momentanés ou permanents, conjoncturels ou structurels, économiques, démographiques ou administratifs, se présente, selon les dispositions du V<sup>e</sup> Plan, non seulement comme la volonté :

- de moderniser l'agriculture ;
  - d'industrialiser l'Ouest du territoire ;
  - de développer les régions du Nord et de l'Est ;
  - de moderniser Paris et le bassin parisien ;
  - de définir les armatures urbaines hiérarchisées et d'aménager les villes ;
  - d'entreprendre des actions spécifiques dans des zones faiblement industrialisées ou rurales ;
  - de développer le réseau des communications ;
  - de mettre en œuvre une politique de l'eau,
- mais encore, ainsi que l'a rappelé le professeur Mossé, comme un moyen d'assurer aux hommes et aux groupes le meilleur environnement possible.

Ainsi la conception initiale de l'aménagement du territoire a profondément évolué : elle s'est non seulement diversifiée dans ses objectifs mais encore elle semble vouloir s'orienter vers une certaine « récentralisation urbaine ».

A l'occasion de l'examen des crédits affectés à la politique d'aménagement du territoire pour 1967, votre Commission a abordé trois problèmes particulièrement importants :

- le premier concerne la diversité des cadres géographiques dans lesquels s'inscrit la politique d'aménagement du territoire ;
- le second est consacré à l'étude de la sélectivité des actions, notamment financières, accomplies dans le cadre de cette politique ;
- le troisième enfin concerne la mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan.

## LA DIVERSITE DES ZONES D'ACTION DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

La politique d'aménagement du territoire se caractérise avant tout par sa « vocation correctrice » : visant à résorber les déséquilibres, elle fait porter plus spécialement ses interventions sur certaines portions de notre territoire ou au profit d'opérations qui exigent un appoint d'énergie.

Le IV<sup>e</sup> Plan de développement économique et social avait dégagé, en matière d'aménagement du territoire, trois types de politique :

- la politique d'accompagnement qui s'adresse plus spécialement aux régions dans lesquelles l'expansion économique se développe avec une vigueur suffisante pour que le rôle de l'Etat ne soit pas celui d'un stimulant et d'un accélérateur ;
- la politique d'entraînement qui a pour vocation de susciter de véritables pôles de développement exerçant sur leur environnement une influence motrice et entraînant notamment la création d'un réseau de pôles secondaires ;
- la politique de freinage qui exige la limitation de la concentration industrielle et humaine dans certaines régions où elle risque de prendre des proportions excessives.

Nous allons examiner quelques-uns des « points d'impact » de la politique d'aménagement du territoire : régions de l'Ouest, région parisienne et les capitales régionales.

### § I<sup>er</sup>. — Les régions de l'Ouest.

Le développement de l'Ouest de la France a été présenté par M. Michel Debré, Ministre de l'Économie et des Finances, dans son exposé inaugural sur le projet de loi de finances pour 1967, comme un succès.

Incontestablement, la progression des régions de l'Ouest se présente comme l'une des principales « lignes de force » de la politique de mise en valeur du territoire prévues dans le V<sup>e</sup> Plan.

Selon les renseignements qui nous ont été communiqués, on constate une évolution favorable de la situation économique des régions de l'Ouest, tant à travers les indicateurs mesurant le dynamisme industriel qu'à travers ceux qui mesurent l'évolution du niveau de vie : permis de construire industriels, effectifs des industries de transformation, volume du chiffre d'affaires. Ces renseignements démontrent non seulement une certaine amélioration du niveau de vie de ces régions par rapport au passé, ce qui paraît surprenant eu égard aux conditions actuelles de vie des habitants de ces régions, mais encore un rythme de croissance économique supérieur, dans bien des cas, à celui de la France entière !...

*Indicateurs.*

	France de l'Ouest.	France entière.
Permis de construire industriels de plus de 500 mètres carrés (1960-1964) . . . .	196,5	158,1
T. V. A. . . . .	176,4	166,4
Consommation d'énergie électrique basse tension. — Foyers domestiques (1960-1964) . . . . .	151	143

*Indicateurs d'évolution au cours de l'année 1964.*

	France de l'Ouest.	France entière.
Salariés de l'industrie et du commerce.	3,9 %	2 %
Taxe locale . . . . .	12 %	10,6 %
Salaires moyens pour les salariés hommes . . . . .	8,8 %	7,7 %
Chèques postaux. — Montant des avoirs au 31 décembre 1964 . . . . .	13 %	11,5 %
Immatriculations de voitures neuves . . . .	1,7 %	1,9 %

Votre Commission a pris acte des résultats encourageants concernant le développement économique de l'Ouest. Afin d'obtenir une meilleure appréciation de la réalité, il serait intéressant toutefois de ne pas s'en tenir à des taux de croissance mais de considérer aussi les résultats obtenus *en valeur absolue*. La confrontation des taux de croissance n'a de sens que lorsqu'on compare des unités économiques ou des opérations de dimension identique ou très voisine. Que signifie *en valeur absolue* la croissance de 3,9 % du nombre des salariés, l'augmentation de 8,8 % du salaire moyen ?

## § II. — La région parisienne.

Un arrêté du 23 septembre 1965 a décidé la mise en revision du Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne selon les orientations d'un document administratif élaboré par les services de M. Paul Delouvrier : le Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris qui intéresse les lignes directrices du développement de l'agglomération parisienne de l'an 2000, dont la population est évaluée approximativement à 14 millions.

Deux principes constituent l'armature de base de ce travail : l'extension de la région parisienne selon certains axes préférentiels (et non selon une progression dite en « tâche d'huile »), et la création de Centres urbains nouveaux.

Il ne s'agit pas de rappeler, à propos des quelques remarques que nous formulons sur la politique d'aménagement du territoire pour 1967, l'analyse détaillée du Schéma Directeur, mais de présenter un certain nombre d'observations concernant *notamment l'insertion de ce Schéma dans l'ensemble de notre politique d'aménagement du territoire.*

Nous ne pouvons que nous référer, en l'occurrence, au document annexe de la loi de finances concernant la régionalisation de l'équipement : ce document souligne (p. 35) que la Commission nationale d'aménagement du territoire a examiné « l'insertion du Schéma Directeur de la région parisienne dans la politique nationale d'aménagement du territoire » et rappelle que cette Commission a étudié la mise au point des schémas directeurs des grandes villes de province afin de faire contrepoids à la publication du Schéma Directeur de la région parisienne. Sans l'avouer

explicitement la C. N. A. T. souligne néanmoins la nécessité de donner aux métropoles régionales un cadre analogue à celui de Paris, ne serait-ce que pour estomper les effets fâcheux de la parution d'un seul document : celui intéressant la capitale !

Votre Rapporteur doit souligner que les préoccupations de la C. N. A. T. sont celles du Sénat ! En effet, les soucis actuels de la Commission nationale ont été partagés par notre Assemblée et exposés à la tribune du Sénat lors de l'examen du V<sup>e</sup> Plan, notamment par notre Rapporteur, M. Longchambon, et par notre collègue M. Monteil.

Pour M. Longchambon, Rapporteur de la Commission des Affaires économiques du V<sup>e</sup> Plan, il ne s'agit pas de mettre en cause la qualité des travaux de ceux qui ont contribué à élaborer le Schéma Directeur de la région de Paris, mais il s'agit de savoir si l'existence d'une capitale de 14 millions d'habitants et plus est compatible avec une France dont les 8 capitales régionales ne possèdent pas encore de Schéma Directeur...

Dans un souci identique, lors de l'examen du V<sup>e</sup> Plan, M. André Monteil a déposé un amendement prévoyant que le Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne serait soumis à l'approbation du Parlement, dans les mêmes conditions que le Plan de développement économique.

Pour l'auteur de cet amendement, il est permis de penser que, si le schéma d'aménagement de la région parisienne n'avait pas émané du Délégué général du district mais avait été élaboré par les services de l'Aménagement du territoire, il aurait été précédé ou accompagné d'autres schémas consacrés au développement des métropoles d'équilibre. Ce n'est que dans la mesure où les études relatives au développement de ces métropoles auraient abouti à l'impossibilité de maintenir la population parisienne au-dessous d'un seuil de 14 millions d'habitants, qu'on aurait pensé à bâtir le schéma de la région parisienne sur le modèle qui nous est présenté. Car — et c'est là un aspect essentiel du problème qui nous préoccupe — l'aménagement de Paris cesse d'être — notamment par ses implications financières — un problème exclusivement parisien et devient une question d'intérêt national, relevant de la compétence des représentants de la nation.

La proposition de notre collègue M. Monteil a été frappée d'irrecevabilité lors de la ratification du V<sup>e</sup> Plan non seulement

parce que le Gouvernement demandait un vote bloqué sur l'ensemble du projet de loi, mais également parce qu'elle avait *un caractère discriminatoire*.

Or, si nous nous reportons à l'article 45 du projet de loi de finances pour 1967, nous constatons que l'Etat affecte un crédit de 177,5 millions à la construction du métro régional express et de 80 millions à la construction des boulevards périphériques. N'est-ce pas reconnaître *la portée nationale du financement de l'équipement de la région parisienne* puisque le Gouvernement fait figurer dans le projet de loi de finances des crédits affectés à la mise en valeur d'une seule région ? En inscrivant le financement de certaines opérations intéressant la seule région parisienne dans le budget français n'est-ce pas reconnaître qu'il s'agit d'une question d'intérêt national ?

\*

\* \*

Une évolution assez remarquable semble se dessiner à propos de cette région dont l'organisation ne peut plus se satisfaire des solutions inscrites dans le Schéma Directeur. Pour maîtriser — ou essayer de maîtriser — le mouvement d'urbanisation qui s'y développe, il est nécessaire de replacer l'aménagement de Paris et de sa région dans le contexte — beaucoup plus vaste — *du Bassin parisien*.

Après avoir essayé d'aménager le développement de Paris dans le cadre de la seule agglomération parisienne, puis dans celui des trois départements (Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne), l'horizon s'élargit jusqu'aux limites des six régions : de la Haute-Normandie, de la Picardie, de la Champagne, de la Bourgogne, du Centre et de la Basse-Normandie.

Une telle évolution géographique est aisément explicable. Nous n'en voulons pour témoignage, par exemple, que les résultats de la politique de décentralisation industrielle : depuis dix ans, ses résultats ont joué en faveur des régions proches de Paris ; 60 % des emplois créés au titre de la décentralisation industrielle l'ont été au profit des régions que nous venons de citer. Alors que jusqu'à une date récente, le développement des villes proches de Paris était assez lent, on a assisté

brusquement à un renversement de la tendance. Evreux s'accroît de 6,7 % ; Dreux, Beauvais, Creil, Chartres de 3,5 à 4,5 % chacune (moyenne d'accroissement des villes françaises : 2 %).

Le souci d'assurer une meilleure maîtrise de la vaste zone dans laquelle Paris exerce son action a conduit les Services de l'Aménagement du territoire à envisager le devenir de notre capitale dans le cadre même du Bassin Parisien. Comme nous aurons l'occasion de le signaler à propos du problème de restructuration des villes, le champ d'études s'élargit sans cesse... Votre Rapporteur, en attendant les précisions que le Gouvernement fournira à ce sujet, ne peut que constater que le cadre géographique élargi du *Bassin Parisien* permet à la région parisienne de réintégrer le cadre général de l'aménagement du territoire.

### § III. — Les métropoles régionales et les aires métropolitaines.

Les dangers si souvent signalés à propos d'un développement trop exclusif de Paris doivent être contrebattus par la mise en œuvre d'une *armature urbaine hiérarchisée*. Les capitales régionales — au nombre de huit — se présentent, à cet égard, comme des créations particulièrement originales puisqu'elles sont destinées, par un développement rapide, à équilibrer l'influence centralisatrice de Paris.

Récemment, le Gouvernement a pris un certain nombre de mesures en faveur de ces villes. Parmi ces mesures, les plus importantes concernent les dotations supplémentaires en matière de logements, l'affectation de crédits pour la recherche scientifique.

Il semble toutefois que la notion de métropole régionale soit actuellement en voie de revision avec l'apparition d'une notion nouvelle : celle d'aire métropolitaine. Cette évolution et la naissance de l'aire métropolitaine s'expliquent par le souci de dépasser la notion trop imprécise d'agglomération et de situer désormais le développement urbain dans des zones beaucoup plus vastes où pourront coexister plusieurs grandes villes.

Six organismes d'études consacrés aux problèmes des aires métropolitaines sont actuellement en voie de constitution : ceux de la Vallée de la Basse-Seine, du Nord (Lille-Roubaix-Tourcoing), de Lyon - Saint-Etienne, de Marseille - Aix - Berre - Fos, de Nancy-Metz - Thionville et de Nantes - Saint-Nazaire.

Ces organismes d'études, mis en place au début de l'année 1966, comprennent trois types de structures :

- une structure de direction : le Comité technique placé sous la responsabilité du préfet de régions, est animé par le chef du service régional de l'équipement ;
- une cellule d'études comprenant des spécialistes de plusieurs disciplines : urbanistes, équipement, sociologues, économistes ;
- enfin, un comité de coordination qui réunit les représentants des collectivités locales et un certain nombre de personnalités compétentes en la matière, qui approuvera le programme d'études et les grandes options qui devront être prises dans le cadre de ces études.

La plupart des équipes attachées à ces organismes d'études ont commencé à travailler. Les schémas directeurs devraient être établis à la fin de l'année 1967 ou au cours de 1968.

Capitales régionales, aires métropolitaines ; agglomération parisienne, région parisienne, bassin parisien... Dans les deux cas, la recherche constante d'une meilleure maîtrise du mouvement d'urbanisation conduit inévitablement à un élargissement *du cadre géographique* des opérations.

Face à un renouvellement constant de la doctrine votre Rapporteur voudrait présenter trois observations :

- la première concerne la dimension souhaitable de l'unité urbaine : métropole régionale ou aire métropolitaine. Comme l'a rappelé M. Chauvin, lors du débat consacré à l'examen du projet de loi sur les communautés urbaines, évitons l'écueil, signalé par les urbanistes britanniques, de créer des unités urbaines trop importantes. Essayons de ne pas développer en province le gigantisme de Paris !
- la seconde observation concerne l'élaboration et l'adoption des plans d'urbanisme. Comme nous l'avons signalé précédemment,

un Comité de coordination doit permettre aux élus locaux d'approuver le programme d'étude. Il reste à savoir comment sera réalisée l'association des représentants élus de la population et comment sera entendue leur voix ;

— enfin, notre troisième observation a trait aux structures administratives de ces futures unités urbaines. Le problème est d'importance puisque l'élaboration de ces structures constitue la préfiguration de celles de notre société urbaine de demain.

Les récents débats consacrés aux communautés urbaines ont souligné la volonté unanime du Sénat de leur conserver une administration démocratique. La transformation des structures urbaines implique, certes, une certaine actualisation des structures administratives. Le Sénat a proclamé sa volonté de rénovation mais il ne peut accepter qu'au nom de la *rénovation urbaine*, on bannisse la démocratie de la cité.

Sur ces divers problèmes, et notamment sur la conception même des structures urbaines, votre Commission souhaite que le Gouvernement donne au Sénat toutes les précisions souhaitées.

#### § IV. — Les grands aménagements régionaux.

Il s'agit en l'occurrence de travaux de grande envergure destinés à accélérer l'évolution économique de certaines régions soit par la mise en valeur de terres insuffisamment exploitées, soit par la reconversion des monocultures excédentaires, soit par le développement du tourisme.

Dans ce genre d'opérations, dont l'exécution nécessite la participation de plusieurs départements ministériels, le rôle de la Délégation à l'aménagement du territoire est particulièrement important, notamment en matière de coordination.

Le Comité interministériel pour l'aménagement du territoire, qui s'est réuni au mois de septembre 1966, s'est préoccupé des diverses opérations d'aménagement du territoire et, en particulier, de celui du Languedoc-Roussillon et du golfe de Fos.

A cette occasion, l'attention de la Commission a été attirée par nos collègues, MM. Lalloy et Puzet, sur les conditions de répartition des crédits affectés à ces opérations qui paraissent avoir été effectuées au détriment de certaines d'entre elles, notamment celle des marais de l'Ouest.

### 1° *L'aménagement du golfe de Fos.*

La décision du Gouvernement de mettre à l'étude l'implantation d'un vaste complexe industriel et portuaire dans la région marseillaise remonte à 1963. Comme l'a rappelé M. Pisani, Ministre de l'Equipement, lors de sa récente audition devant notre Commission, Marseille a cessé d'être un « port de transit » pour devenir un « port, point d'appui » d'une région industrielle.

C'est pour faciliter une telle évolution que le V<sup>e</sup> Plan a prévu l'installation d'un ensemble industrialo-portuaire couvrant 2.500 hectares avec une capacité d'emploi de 35.000 personnes, la création d'un centre urbain nouveau pouvant accueillir 100.000 à 150.000 habitants.

Dans le budget pour 1967, 40 millions de francs sont affectés à la réalisation d'une première tranche de travaux permettant la construction du port de Fos.

### 2° *L'opération Languedoc-Roussillon.*

L'opération d'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon, dont la réalisation a été approuvée en 1963, est entrée au printemps 1965 dans sa phase de réalisation : après dix-huit mois consacrés aux études générales techniques, aux acquisitions foncières et à la mise en place des structures administratives et financières nécessaires à l'aménagement des terrains.

Depuis sa création en juin 1963, la mission interministérielle chargée de l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon a disposé de 128 millions de francs qu'elle a engagés pour les études et les travaux. En 1967, 77,5 millions seront consacrés à l'opération proprement dite.

Parmi les six stations touristiques nouvelles, deux sont prioritaires : celle de la Grande-Motte, près de Montpellier, et celle de Barcarès-Leucate, à proximité de Perpignan et de Narbonne.

Les travaux actuellement pris en charge par l'Etat concernent la construction de routes de desserte de ces deux stations. Les projets de ports de plaisance ont également été approuvés et

financés : les travaux sont actuellement en cours. Le port de la Grande-Motte sera ouvert en juillet 1967, celui de Leucate-Barcarès en juin 1968. Les trois autres ports de plaisance : Saint-Cyprien, Le Gros-Saint-Ange et Carnon seront réalisés dans les deux prochaines années.

Dans le cadre du programme prioritaire de réalisation des deux stations de la Grande-Motte et de Barcarès-Leucate, des stations d'approvisionnement en eau sont en cours de réalisation sur la base de 300 litres d'eau par jour et par personne.

### *3° L'aménagement de la Corse.*

Une mission chargée de coordonner les actions d'aménagement de la Corse a commencé ses travaux au mois de novembre 1966.

L'action de cette mission concernera la coordination des travaux d'aménagement du territoire : équipement touristique et agricole — et, sur ce point, votre Rapporteur vous renvoie aux développements de nos collègues plus spécialement chargés des problèmes de tourisme et d'agriculture — et, ensuite, développement des équipements publics nécessités par la mise en valeur touristique et agricole.

— II —

## LA SELECTIVITE DES ACTIONS FINANCIERES DE LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Parmi les actions d'ordre financier, nous examinerons successivement celles du Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire et le régime des aides à la décentralisation.

### § I<sup>er</sup>. — Le Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire.

Ce Fonds, créé en 1963, en même temps que la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, est destiné à assurer ou à épauler le financement de réalisations jugées prioritaires au regard de la politique d'expansion régionale.

A côté des interventions directes qui peuvent être menées par le Délégué général à l'aménagement du territoire lorsqu'il siège dans certains organismes dispensateurs de fonds d'aide à l'expansion régionale, le Fonds d'intervention se présente comme l'institution financière chargée de dispenser directement des crédits au profit de cette politique. Mais en assurant le financement partiel d'actions relevant d'autres départements ministériels, le F. I. A. T. n'agit jamais pour son propre compte : il se présente tantôt comme un volant régulateur, tantôt comme une réserve d'énergie en faveur d'opérations non encore engagées ou mal coordonnées. Ainsi la vocation même du Fonds rend impossible une programmation *a priori* des interventions ou des actions futures — actions de démarrage, actions de complément ou actions de relais — de cet organisme.

\*

\* \*

En ce qui concerne les autorisations de programme, le F. I. A. T. a été doté de 110 millions de francs en 1963, de 150 millions en 1964, de 175 millions en 1965 et 1966 ; le projet de loi de finances que nous examinons fixe à 200 millions la dotation pour l'année 1967. Un accroissement parallèle des crédits de paiement doit être signalé : ces crédits sont passés de 36.500.000 francs en 1963 à 60 millions en 1964, à 150 millions en 1965 et à 170 millions en 1966. Les crédits de paiement pour 1967 sont fixés à 190 millions de francs.

A. — *Bilan sectoriel des diverses affectations du F. I. A. T.*

Parmi les divers domaines au sein duquel le F. I. A. T. a dispensé son action depuis 1963, il convient de signaler plus spécialement :

— le secteur des transports qui a bénéficié de près de 46 % de la totalité des crédits (540.975.000 francs) :

	En milliers de francs.	En pourcentage.
Réseau routier national.....	114.900	21,24
Voiries départementales et communales..	17.795	3,29
Ports et voies navigables.....	56.210	10,39
Infrastructure et transports aériens.....	6.725	1,24
Voirie urbaine.....	48.806	9,02
	244.436	45,18

Si nous procédons à une analyse plus détaillée des interventions du F. I. A. T. dans ce secteur entre le 1<sup>er</sup> août 1965 et le 31 juillet 1966, nous constatons que les crédits affectés ont été de : 11.150.000 F au profit du réseau routier national ;

2.297.000 F au profit de la voirie départementale et communale ;  
29.259.000 F au profit des ports et voies navigables ;

1.250.000 F au profit de l'infrastructure et des transports aériens ;  
17.275.000 F au profit de la voirie urbaine.

— *L'équipement rural* :

Deux séries d'actions ont été menées dans ce domaine ; elles concernent :

- les aménagements fonciers ruraux et l'équipement agricole (31.850.000 F, soit 5,89 % de l'ensemble) ;
- les équipements des centres ruraux, soit 17.690.000 F (3,27 %), ainsi, avec près de 50 millions de francs, l'équipement rural a utilisé 10 % environ des crédits du F. I. A. T.

— *Les télécommunications* :

Ce secteur a reçu 21.965.000 F (4,6 % de l'ensemble).

— *L'enseignement* :

Les crédits du F. I. A. T. ont été répartis entre :

- l'enseignement technique : 43.870.000 F (8,11 %) ;
- la formation professionnelle : 5.660.000 F (1,05 %) ;
- l'enseignement médical et paramédical dans le cadre des hôpitaux : 6 millions de francs (1,11 %) ;
- et le transfert de l'Ecole nationale supérieure d'aéronautique à Toulouse : 22 millions de francs (4,07 %).

En résumé, sur 540.975.000 F, montant cumulé des autorisations de programme au titre du F. I. A. T. entre 1963 et le 31 juillet 1966, 148.047.000 F ont été répartis entre le 1<sup>er</sup> août 1965 et le 1<sup>er</sup> juillet 1966.

B. — *Le bilan géographique des diverses affectations du F. I. A. T.*

Si nous nous référons à un critère géographique à propos de l'étude rétrospective des interventions du F. I. A. T. jusqu'au 31 juillet 1966, on constate que près de 60 % des crédits ont été répartis entre six régions de programme :

— *La région du Nord* a bénéficié de 34.045.000 F, soit 7,08 % au titre de l'exercice 1965-1966 ; 12.663.000 F lui ont été attribués en vue du financement de certains projets, tels que :

Parc naturel régional à Saint-Amand ; construction d'un bâtiment à Lille pour l'extension du télex ; protection de Boulogne contre les inondations ; observatoire économique régional à Lille.

— *Pays de la Loire* : 37.833.000 F (7,87 %) :

Pour le dernier exercice 1965-1966, 9.102.000 F ont été affectés à la construction d'une déviation sur la route nationale 23, à l'alimentation en eau potable du Pays d'Olonne, à la construction du câble coaxial Nantes—Saint-Nazaire.

— *Bretagne* : 78.276.000 F (16,30 %) :

Pour le dernier exercice 1965-1966, 12.090.000 F ont été affectés à l'équipement des ports de plaisance, à l'usine d'incinération des déchets ménagers de Rennes, à l'équipement téléphonique de la zone industrielle de Kerpont-en-Caudran, à l'aménagement du quartier Nord-Est de Dinan.

— *Aquitaine* : 35.600.000 F (7,41 %) :

Pour l'exercice 1965-1966, 13.425.000 F ont été accordés pour la construction d'un pont sur l'Adour à Bayonne, le deuxième pont de Pau, l'accès du pont Saint-Jean à Bordeaux, pour les ports de plaisance d'Arcachon et de Cap-Breton, l'amélioration de la route nationale 10 dans les Landes.

— *Midi - Pyrénées* : 55.372.000 F (11,52 %) :

Au cours du dernier exercice 1965-1966, 20.090.000 F ont été affectés à la construction de l'aérodrome de Rodez, aux laboratoires de l'E. N. S. A. à Toulouse, à la fixation du lit de la Garonne.

— *Provence - Côte d'Azur* (sans la Corse) : 33.923.000 F (7,06 %) :

Au cours du dernier exercice 1965-1966, 6.538.000 F ont été affectés à l'alimentation en eau de la région toulonnaise, au financement du matériel aérien de lutte contre les incendies de forêts, à la protection de l'agglomération de Fréjus - Saint-Raphaël contre les inondations, à la protection contre la mer aux Saintes-Maries, à la démoustication de la région marseillaise.

### C. — *Les récentes affectations du F. I. A. T.*

Les renseignements que nous venons de fournir concernent la période du 1<sup>er</sup> mai 1963 à août 1966.

A la date du 22 septembre 1966, un Comité interministériel d'aménagement du territoire a pris un certain nombre de décisions ; il a paru utile à votre Rapporteur de donner à la Commission l'état des dernières mesures gouvernementales en matière d'aménagement du territoire. Ces mesures concernent :

1. — *L'aménagement du réseau routier national :*

- Aménagement de la R. N. 410 entre Sarreguemines et Bitche (Moselle). La section Sarreguemines—Bitche de la R. N. 410 constitue l'axe de liaison Sarreguemines—Strasbourg. Il est prévu que la circulation qui emprunte cette route atteindra 4.800 véhicules/jour en 1970.

Dans le cadre normal de ses dotations budgétaires, le Ministère de l'Équipement a ouvert en 1966 une autorisation de programme de 850.000 F. La dépense entraînée pour cet aménagement est estimée à 1.700.000 F. Afin d'accélérer le rythme des travaux, il a été décidé le transfert du F. I. A. T. au Ministère de l'Équipement d'une autorisation de programme de 850.000 F.

- Amélioration de la R. N. 9, dans la traversée du Massif-Central :

La R. N. 9 s'inscrit dans le projet de liaison longue distance entre Paris et la côte languedocienne en cours d'aménagement.

Afin de réaliser au titre du V<sup>e</sup> Plan un itinéraire de caractéristiques homogènes en direction de la côte du Languedoc, le F. I. A. T. transférera au Ministère de l'Équipement un crédit de 4 millions de francs en autorisations de programme.

- Amélioration de la liaison Brive—Méditerranée dans le Lot :

Le V<sup>e</sup> Plan a prévu une dépense de 4,5 millions de francs pour l'amélioration du tronçon de la R. N. 622. Le Conseil général du département du Lot a voté une participation de 400.000 F pour la réalisation d'une première tranche de travaux estimée à 1.200.000 F.

Compte tenu de l'intérêt d'améliorer la liaison Brive—Méditerranée, le F. I. A. T. a décidé de transférer au Ministère de l'Équipement une autorisation de programme de 400.000 F.

- Participation du F. I. A. T. à l'aménagement de la R. N. 102 entre Limandre et Saint-Georges-d'Aurac :

Comme dans le cas précédent, le Conseil général de la Haute-Loire, conscient d'améliorer le réseau routier, a voté une participation exceptionnelle de 1 million de francs pour cette opération. En complément, le F. I. A. T. va transférer au budget du Ministère de l'Équipement une autorisation de programme de 2,6 millions de francs.

- Participation du F. I. A. T. à l'aménagement de la R. N. 528 en Isère :

Dans le cadre des travaux prévus, l'autorisation de programme versée par le F. I. A. T. au Ministère de l'Équipement sera de 730.000 F.

2. — *Équipement urbain :*

Parmi les diverses opérations décidées par le Conseil interministériel du 22 septembre 1966, il convient également de signaler, dans le cadre des travaux d'équipement urbain, la participation du F. I. A. T. à la construction d'une voie rapide de pénétration dans Nice sur un programme total de 13 millions de francs de travaux.

Le Comité interministériel a décidé d'autoriser le transfert du F. I. A. T. au budget du Ministère de l'Intérieur d'une autorisation de programme de 1,5 million de francs, assortie de crédits de paiement d'un même montant :

- Participation du F. I. A. T. à l'extension du réseau d'assainissement de la commune d'Antibes :

Les travaux d'assainissement, d'un montant de 1.500.000 F, seront pris en compte par le F. I. A. T. à concurrence de 300.000 F.

- Participation du F. I. A. T. à la réalisation du programme d'équipement urbain de l'agglomération d'Amboise :

Dans le cadre des travaux d'équipement de l'agglomération d'Amboise, une somme de 693.880 F est prévue au titre de l'assainissement et 681.900 F au titre de la voirie urbaine.

- Aménagement de certaines régions :

Au titre de cette rubrique, deux décisions ont été prises : l'aménagement de polders dans la baie de l'Aiguillon.

Un important ensemble d'ouvrages hydrauliques est en cours d'achèvement dans la basse vallée du Lay, partie du marais poitevin dont le niveau est inférieur à celui des plaines mers.

Le coût total du projet étant de 3 millions de francs, la participation de l'Etat représente 1,8 million de francs que le Ministère de l'Agriculture ne peut financer qu'à concurrence de 0,6 million sur ses crédits de 1967. C'est le F. I. A. T. qui, à concurrence de 1,2 million de francs, a pris le relais du Ministère de l'Agriculture pour assurer le financement de cette opération.

— Participation du F. I. A. T. aux travaux d'endiguage de l'anse des Bas-Sablons, à Saint-Servan (Ille-et-Vilaine) :

Dans le cadre de cette opération, il est prévu le transfert d'une autorisation de programme de 320.000 F du F. I. A. T. au budget du Ministère de l'Équipement.

3. — *Education nationale* :

Il a été décidé par le Comité interministériel du 22 septembre 1966 que le Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire assurerait, à concurrence de la part de l'État, le financement de trois opérations d'enseignement technique intéressant respectivement la Lorraine et le Nord :

- C. E. T. d'Hayange (arrondissement de Thionville), prévu pour 432 élèves, qui recevront un enseignement industriel. La contribution de l'État à cette opération doit s'élever à 2.681.550 francs ;
- C. E. T. de Pont-Saint-Vincent (Meurthe-et-Moselle, arrondissement de Nancy) : établissement mixte prévu pour 324 élèves ; la part de l'État dans la réalisation de ce projet est fixée à 3.569.900 francs ;
- C. E. T. d'Anzin (Nord), prévu pour un effectif total de 648 élèves. La participation de l'État sera de 4.343.000 francs.

Ces trois collèges doivent être mis au moins partiellement en service à la rentrée scolaire de 1968. Leur financement implique un transfert du F. I. A. T. au Ministère de l'Éducation nationale de 10.594.000 francs.

4. — *Télécommunications* :

— poursuite de l'automatisation du « groupement » téléphonique à Lille.

Dans le cadre de cette opération, le F. I. A. T. supporterait la charge de 2.400.000 francs.

— amorce de l'automatisation du « groupement » de Morlaix (Finistère).

Pour la réalisation de cette opération, il est prévu de mettre le F. I. A. T. à contribution pour la somme de 600.000 francs.

5. — *Intervention du F. I. A. T. pour l'aménagement du Doubs et de la Loue (Jura)* :

Pour la réalisation de cette opération, 660.000 francs seront transférés du F. I. A. T. au budget du Ministère de l'Équipement.

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

*Répartition régionale des investissements (1).*

REGIONS	DOTATIONS CUMULEES Mai 1963 à juillet 1966 inclus.		OPERATIONS NOUVELLES (dotations affectées entre août 1965 et juillet 1966).	
	En milliers de francs.	En pour- centage.	En valeur (milliers de francs).	Principales interventions.
Champagne—Ardenne .....	15.200	3,16	5.000	Construction d'une liaison routière rapide Mézières—Charleville—Sedan.
Picardie .....	955	0,20	255	Construction d'une voie urbaine de liaison, à Ham.
Haute-Normandie .....	1.370	0,29	»	
Centre .....	920	0,19	»	
Nord .....	34.045	7,08	12.663	Aménagements forestiers en vue de la création d'un parc naturel régional à Saint-Amand ; construction d'un bâtiment à Lille pour l'extension du télex ; aménagement de la Liane (protection de Boulogne contre les inondations) ; observatoire économique régional à Lille.
Lorraine .....	23.526	4,89	10.110	Construction de l'écluse de Blenod sur la Moselle ; automatisation du groupement téléphonique de Remiremont.
Alsace .....	24.865	5,17	8.750	Acquisition des terrains d'assiette du canal Rhin-Rhône.
Franche-Comté .....	4.865	1,01	3.140	Acquisition des terrains d'assiette du canal Rhin-Rhône ; amélioration de la R. N. 83 entre Besançon et Lons-le-Saunier ; boulevard extérieur à Lons-le-Saunier ; téléphone automatique de la station des Rousses (Jura).
Basse-Normandie .....	11.917 (2)	2,48	2.500	Alimentation en eau potable du Pays d'Auge et du bocage normand.
Pays de la Loire.....	37.833	7,87	9.102	Déviations d'Oudon sur R. N. 23 ; alimentation en eau potable du Pays d'Olonne et en Vendée ; polders ostréicoles en Vendée ; câble co-axial Nantes—Saint-Nazaire ; réseau d'assainissement dans la région bauloise.
Bretagne .....	78.276	16,30	12.090	Equipped de ports de plaisance ; externat du nouveau C. E. T. de Brest ; usine d'incinération des déchets ménagers à Rennes ; équipement téléphonique de la zone industrielle de Kerpont-en-Caudran ; électrification rurale de la zone côtière du Finistère ; aménagement du quartier Nord-Est de Dinan (voirie et réseaux divers).

REGIONS	DOTATIONS CUMULEES Mai 1963 à juillet 1965 inclus.		OPERATIONS NOUVELLES (dotations affectées entre août 1965 et juillet 1966).	
	En milliers de francs.	En pour- centage.	En valeur (milliers de francs).	Principales interventions.
Limousin .....	9.823	2,04	1.700	Amélioration de la R. N. 89 en Corrèze.
Auvergne .....	23.123	4,81	628	Réseau d'assainissement de la station touristique du Super-Lioran ; station d'épuration à Cusset—Bellerive.
Poitou-Charentes .....	20.052	4,17	3.018	Pénétrante routière Est de Poitiers ; aménagements routiers dans l'île d'Oléron.
Aquitaine .....	35.600 (2)	7,41	13.425	Pont sur l'Adour à Bayonne et deuxième pont de Pau ; accès du pont Saint-Jean à Bordeaux ; ports de plaisance d'Arcachon et de Cap-Breton ; amélioration de la R. N. 10 dans les Landes ; voie urbaine de contournement à Dax ; pénétrante routière en pays basque ; aménagement du Caudéran à Bordeaux.
Midi-Pyrénées .....	55.372	11,52	20.090	Aérodrome de Rodez ; laboratoires de l'E. N. S. A. à Toulouse ; extension du centre nodal de Toulouse ; fixation du lit de la Garonne.
Bourgogne .....	5.795	1,21	»	
Rhône-Alpes .....	21.010	4,37	4.060	Dégagements routiers de Grenoble ; route d'accès au parc national de la Vanoise ; renforcement du réseau d'alimentation en eau potable, à Chamonix ; route d'accès à la station de Villarembert (Savoie).
Languedoc-Roussillon .....	25.717	5,35	10.437	Extension du port de Sète ; aménagement du plan d'eau de Villefort (Lozère) ; équipement des réseaux d'irrigation du Bas-Rhône—Languedoc ; aménagement du bassin de l'Agly (Pyrénées-Orientales).
Provence-Côte d'Azur (sans la Corse) .....	33.923	7,06	6.538	Alimentation en eau de la région toulonnaise ; matériel aérien de lutte contre les incendies de forêts ; protection de l'agglomération de Fréjus—Saint-Raphaël contre les inondations ; protections contre la mer des Saintes-Maries ; démoustication de la région marseillaise ; observatoire économique régional de Marseille.
Corse (seule) .....	16.460	3,42	1.500	Aménagement du C. D. 55 dans la baie d'Ajaccio.
	480.647 (3)	100 %	125.006	

(1) Le présent tableau ne tient pas compte des crédits consacrés aux études, même lorsque celles-ci sont localisées, comme c'est le cas pour une partie des études d'urbanisme et d'aménagement.

(2) Une dotation de 440.000 F pour équipement téléphonique de Z. U. P., décidée par le Comité interministériel en 1963, a été transférée de la Basse-Normandie à l'Aquitaine.

(3) Les différences en moins observées entre le présent tableau et le tableau des répartitions par secteurs proviennent de ce que certaines opérations ne sont pas régionalisables : c'est le cas général des études, mais aussi d'opérations d'ensemble portant sur plusieurs régions sans que l'on puisse déterminer avec assez de précision la fraction qui intéresse chacune d'elles.

## § II. — Le régime des aides à la décentralisation industrielle.

Il nous a paru utile de réexaminer le problème des aides financières à la décentralisation et à l'expansion industrielles.

Au cours de l'année 1966, les décrets n° 66-289 et 66-290 du 10 mai ont modifié assez sensiblement les conditions d'octroi des aides au développement.

### A. — Le système de primes.

Deux grandes catégories de primes ont été créées en 1964 : les primes de développement industriel et les primes d'adaptation industrielle.

*Les primes de développement industriel* sont plus spécialement attribuées aux opérations d'implantation réalisées dans les régions de l'Ouest, du Sud-Ouest et certaines régions du Centre et de la Corse.

Rappelons que pour obtenir le bénéfice de cette prime, les programmes d'investissement doivent atteindre un montant au moins égal à 300.000 F et entraîner la création d'au moins 30 emplois permanents. La durée d'exécution des programmes de travaux ne doit pas excéder trois ans.

Le montant de la prime de développement industriel est différent selon qu'il s'agit :

- des agglomérations de Bordeaux, Brest, Brive, Cherbourg, La Rochelle - Rochefort, Limoges, Lorient, Nantes - Saint-Nazaire et Toulon ;
- des sept départements suivants : Côtes-du-Nord, Finistère, Ille-et-Vilaine, Loire-Atlantique, Manche, Morbihan et Vendée ;
- du reste de la région Ouest et certaines régions du Centre.

Pour les premières, la prime de développement industriel est fixée à 20 % des dépenses d'investissement hors taxe en cas de création d'établissement et 12 % en cas d'extension d'un établissement existant.

Pour les seconds, les pourcentages sont fixés à 12 % en cas de création d'établissement et 5 % en cas d'extension. Enfin, pour le reste de la région Ouest, Sud-Ouest et Centre à 10 % en cas de création d'établissement et 5 % en cas d'extension.

*La prime d'adaptation industrielle* peut être accordée dans certaines zones du Centre et de l'Est de la France dans lesquelles le déclin des activités traditionnelles pose de graves problèmes pour le reclassement de la main-d'œuvre. Les conditions d'octroi de la prime d'adaptation sont sensiblement identiques à celles de la prime de développement, toutefois le taux de cette prime est variable selon les travaux envisagés et plafonné à 20 % des travaux dans le cas de création d'une entreprise et à 12 % dans le cas d'une extension. Dans tous les cas, le montant de la prime ne peut excéder 11.000 F par emploi créé, en cas de création d'une entreprise et 6.000 F en cas d'extension.

### B. — *Les allégements fiscaux.*

Dans le cadre de la politique d'aménagement du Territoire, les entreprises peuvent bénéficier d'allégements fiscaux :

- réduction du droit de mutation dont le taux est ramené à 4,20 au lieu de 16 % ;
- exonération de la patente de 50 à 100 % ;
- amortissement exceptionnel. Cette disposition permet de pratiquer, dès l'achèvement des travaux, un amortissement égal à 25 % du prix de revient des constructions ;
- réduction d'impôt sur les plus-values foncières. Cette disposition permet d'abaisser de 10 % à 5 % le taux d'imposition des plus-values réalisées lors de la cession de terrains à bâtir.

Il convient de bien souligner que la mise en œuvre de ces divers allégements fiscaux ne s'applique pas également et automatiquement dans toutes les régions du Territoire. Il est nécessaire d'obtenir un agrément donné, soit par le Ministère de l'Economie et des Finances, soit par le chef des services fiscaux territorialement compétent. Une certaine sélectivité dans leur application correspond précisément à la volonté de corriger les déséquilibres régionaux.

### C. — *Les prêts.*

Certains organismes sont plus spécialement orientés vers le crédit à moyen et long terme : il s'agit du Crédit national, du Crédit hôtelier et des Sociétés de Développement régional.

D. — *Les indemnités de décentralisation.*

Ces indemnités ont pour objet de couvrir une partie des frais de déménagement du matériel, à condition :

- que l'opération de décentralisation libère au minimum 500 mètres carrés de plancher à usage industriel dans la région parisienne ;
- que l'entreprise considérée s'installe en dehors du Bassin parisien (le Bassin parisien est constitué par la totalité des départements d'Eure-et-Loir, Loiret, Oise, Paris, Seine-et-Marne, Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val-d'Oise et d'une partie des départements de l'Aisne, de l'Eure, de Loir-et-Cher, de Seine-Maritime et de l'Yonne).

En général, l'indemnité de décentralisation représente un pourcentage voisin de 60 % des frais de déménagement.

E. — *Aide en faveur de la main-d'œuvre.*

Cette aide est destinée à compenser une partie des dépenses occasionnées par la formation du personnel par les entreprises qui créent ou décentralisent un établissement en province. Cette aide est également destinée à rembourser les frais de déménagement et de réinstallation supportés par le personnel qui suit l'entreprise dans son déplacement.

\*  
\* \*

Parmi les innovations les plus notables introduites au cours de l'année 1966 dans le régime des aides, il convient de signaler :

- l'agglomération de Brive, qui bénéficie du statut d'agglomération privilégiée (taux majoré de la prime de développement) ;
- les cantons de Privas et d'Aubenas (Ardèche), Villers-Bocage, Thury-Harcourt (Calvados), Tinchebray et Messel (Orne), les arrondissements du Blanc et de La Châtre (Indre), qui bénéficient de la prime de développement au taux normal (zone 1) ;
- les bassins miniers de Saint-Etienne et d'Alès, la zone de Ganges-Le Vigan, de Neuves-Maisons (Meurthe-et-Moselle), l'arrondissement de Lens, le canton de Decize, le Nord des Ardennes, Toulon-La Seyne, les vallées vosgiennes d'Alsace, qui bénéficient de la prime d'adaptation industrielle (zone 2).

Par contre, sont supprimées la zone d'adaptation du Boucau et la zone de développement privilégiée de Libourne. Enfin, la zone du Bassin parisien (aucune aide) est étendue aux régions d'Auxerre, Bernay et Nogent-le-Rotrou.

**Evolution des surfaces ayant fait l'objet d'un permis de construire de plus de 500 mètres carrés.**

	1955	1960	1964	1965
Région parisienne en m <sup>2</sup> .	590.000	622.000	572.000	589.000

Ces chiffres sont à comparer au total France entière, qui pour les mêmes années se présentent de la façon suivante :

	1955	1960	1964 (1)	1965 (1)
France entière.....	1.688.000	3.512.000	5.553.000	5.166.000

(1) Chiffres non définitifs.

**Nombre d'opérations de décentralisation :**

1964	1965	TOTAL CUMULE depuis 1955.
196	203	1.840

**Emplois créés correspondants :**

1964	1965	TOTAL CUMULE depuis 1955.
23.150	20.000	328.000

— III —

## LA REGIONALISATION DU PLAN

Afin de permettre aux assemblées parlementaires de suivre chaque année l'exécution du Plan à l'occasion de l'examen des crédits budgétaires, une disposition, votée lors de l'adoption du V<sup>e</sup> Plan, prévoit qu'une annexe de la loi de finances récapitulera, par région, l'effort financier prévu par le budget de l'Etat au titre des crédits d'équipement.

Cette nouvelle présentation de dispositions budgétaires avait pour objet, tout au moins dans l'esprit de ses promoteurs, de rendre plus efficace et plus concret l'examen du budget en s'attachant à contrôler l'orientation et la localisation des investissements et de rassembler, dans un cadre géographique homogène, les diverses opérations intéressant une même région et dont le financement est trop souvent dispersé dans de nombreux documents budgétaires.

\*  
\* \*

Schématiquement présentée, la procédure de régionalisation du Plan comporte trois phases :

- une phase initiale antérieure à l'examen des options du Plan par le Parlement, au cours de laquelle les instances régionales ont pu faire connaître leur avis ;
- une phase intermédiaire située après le vote des options, marquée notamment par l'élaboration de rapports économiques préparés par les préfets de régions, après avis des C. O. D. E. R. Le dépouillement de ces rapports économiques a permis de dégager certaines priorités régionales ;
- enfin, la troisième phase des travaux de régionalisation du Plan a débuté dès l'adoption de celui-ci par le Parlement.

Un an après l'adoption du V<sup>e</sup> Plan de Développement économique et social, il est donc opportun de s'interroger sur les conditions de régionalisation du Plan et sur les critères de répartition des crédits d'équipement entre régions.

Selon les instructions officielles, la régionalisation des programmes d'équipement a porté principalement sur le logement et dix grands secteurs de l'équipement collectif (équipement urbain, routier, ports, équipement rural, éducation nationale, santé publique, postes).

Dans l'affectation inter-régionale des crédits d'équipement, existe-t-il une clé de répartition ? Selon les réponses qui nous ont été présentées à propos de cette difficile question, il apparaît que la détermination de *critères rationnels de choix assurant une cohérence suffisante entre les diverses catégories d'équipement intéressant une même région est extrêmement difficile à mettre sur pied.*

En effet, le partage inter-régional des crédits intéressant un type précis d'équipement peut relever de considérations différentes : tantôt on se fonde sur la situation locale, tantôt sur les travaux d'équipement déjà engagés et qui nécessitent un surplus d'investissement, tantôt sur les données démographiques, tantôt sur le rôle d' « entraînement » que peut jouer un certain type d'investissement (routes, téléphone) sur le développement économique ultérieur.

Ces divers critères **ont été élaborés et appliqués progressivement**, empiriquement, en quelque sorte, par les administrations responsables. Il reste à savoir si la « voix de la région » a été suffisamment entendue dans la répartition des crédits d'équipement ? Votre Rapporteur ne le pense pas !

Il est donc difficile de discerner un critère unique et précis en matière de répartition inter-régionale des crédits dits d'équipement.

Le IV<sup>e</sup> Plan avait établi une distinction entre régions relevant d'actions d' « accompagnement » et régions relevant de la politique d' « entraînement ». Cette distinction a joué un rôle appréciable dans la répartition des crédits. Mais, au cours des dernières années, une distinction nouvelle s'est progressivement dégagée entre :

— investissements opérationnels dont le choix et la localisation répondent à des critères géographiques et économiques spéci-

fiques : autoroutes, grands câbles de liaison, câbles coaxiaux, équipement de télécommunications, grands équipements portuaires, certains équipements des métropoles d'équilibre ;

- les « investissements de couverture » qui tendent à procurer à toutes les régions un niveau de satisfactions homogènes en matière d'équipements collectifs (équipement scolaire, organismes administratifs, hôpitaux).

Alors que dans le cas des investissements opérationnels on se situe au plan de la satisfaction collective, dans le second cas on vise à satisfaire les besoins des individus en tant que citoyens, administrés, utilisateurs des services publics de base.

En outre, il y a lieu de distinguer trois catégories d'investissements : les investissements publics à caractère national (grandes routes, équipement d'enseignement supérieur), les investissements public à caractère régional et les investissements à caractère départemental.

Pour chaque type d'investissements, il est demandé aux préfets :

- de formuler de simples observations lorsqu'il s'agit de réalisations d'investissements à caractère national ;
- de proposer des listes d'opérations à réaliser suivant un ordre d'urgence lorsqu'il s'agit d'investissements à caractère régional ;
- enfin, de procéder à une répartition plus minutieuse entre départements lorsqu'il s'agit d'investissements à caractère départemental.

Le rôle du préfet est rendu nécessaire par souci d'assurer une certaine cohérence sur le plan géographique entre les travaux entrepris.

Rappelons, enfin, que la répartition régionale ne concerne pas la totalité des investissements : dans chaque secteur, une partie fixée entre 5 et 15 % du montant national du programme d'investissements de la branche considérée est mise en réserve.

Telles sont les diverses observations que votre rapporteur tenait à présenter à l'occasion de l'étude des crédits consacrés à l'aménagement du territoire.

En conclusion, quelques observations s'imposent :

Si nous abandonnons le domaine des projets, des objectifs, des programmes, des « tables rondes » et des échanges de vues pour aborder l'examen des réalisations concrètes, est-il possible de parler alors d'une véritable promotion régionale ? N'est-on pas en droit de douter du bien-fondé d'une telle politique lorsqu'on sait que *la seule région parisienne*, au 31 décembre 1965,

groupait :

- 51,7 % des sièges sociaux des entreprises françaises les plus importantes ;
- 42 % des dépôts bancaires ;
- 56 % des crédits bancaires ;
- 38 % des abonnements téléphoniques ;

abritait :

- 44 % des étudiants fréquentant les classes préparatoires aux grandes écoles ;
- 30 % environ des médecins français ;

distribuait :

- 34 % des diplômes de licence ;
- 49 % des titres de doctorat.

fournissait :

- 45 % du produit du prélèvement de 5 % sur les salaires, et bénéficiait de :
- 37 % de la masse totale des salaires distribués... ?

Il est possible de rétorquer néanmoins que, dans certains secteurs de la vie nationale, on décèle, sinon un renversement, du moins une certaine régression de la tendance à la concentration. En 1958, le nombre d'étudiants inscrits dans les classes préparatoires aux grandes écoles représentait près de 57 % du total français. Il est actuellement de 44 %. Le pourcentage des sièges sociaux des principales entreprises oscillait autour de 55. Il est tombé à 51. Le nombre des licences délivrées représentait 37 % du total ; il est passé à 34.

Certes, sous l'impulsion de quelques hommes courageux et clairvoyants, grâce au dynamisme de certaines élites locales et par l'effet des crédits dispensés par les pouvoirs publics, des

résultats encourageants ont été enregistrés en matière de renouveau régional. Mais ces résultats sont encore insuffisants et, dans l'immédiat, ont même tendance à diminuer. Si nous nous référons, par exemple, aux diverses opérations de décentralisation industrielle réalisées depuis quatre ans, nous constatons que les résultats obtenus sont nettement moins encourageants que ceux des années antérieures. S'agit-il d'un essoufflement passager du mouvement de décentralisation dû notamment aux effets du Plan de stabilisation, ou de la manifestation d'un courant centralisateur permanent et profond ? Il est difficile, au risque de passer pour un esprit chagrin, de répondre à ces questions.

Limitons notre propos à un exemple concret.

Entre 1956 et 1964, les demandes d'abonnement téléphonique ont augmenté de 125 % dans la région du Centre, de 122 % dans la région Aquitaine, de 121 % dans la région Midi-Pyrénées, de 155 % dans la région Rhône-Alpes.

Par contre, le taux de satisfaction des demandes de raccordement n'a cessé de décroître. Il est passé, entre 1956 et 1964, de 94,6 % à 69,6 % en Bretagne, de 94,09 % à 65,02 % en Aquitaine, de 91,44 % à 59,25 % dans le Midi-Pyrénées, de 80,64 % à 53,42 % dans la région Rhône-Alpes.

L'exemple que nous venons de prendre est particulièrement probant, puisqu'il permet de confronter l'intensité et la vigueur des besoins régionaux à la faiblesse de la réponse qui leur est donnée par le pouvoir central ; et qu'il explique, pour une part, l'échec de la politique de décentralisation industrielle, toute installation téléphonique refusée à une entreprise vouant celle-ci à la paralysie.

D'autres tests aussi concluants pourraient d'ailleurs être tentés ; ne serait-ce que sur la durée d'obtention des communications téléphoniques.

Plus généralement, on peut se demander si la mise en œuvre d'une politique de développement régional est possible lorsque l'on sait que la région parisienne est dotée d'ores et déjà d'un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme qui lui donne vocation à abriter 14 millions d'habitants et que les capitales régionales, destinées pourtant à équilibrer le développement de Paris, n'en possèdent pas encore ? Eût-on toléré — voire accepté — une région urbaine de 14 millions d'habitants si le devenir de Paris avait été conçu dans un contexte national ?

Il est séduisant, mais combien fallacieux d'opposer la concentration parisienne à la concentration industrielle de la Ruhr et de faire de l'une le contre-poids de l'autre. Ce n'est pas du développement d'une seule région qu'il faut se satisfaire, mais de l'intégration de l'ensemble du territoire français dans le cadre de l'Europe des Six.

Après une phase inévitable de tâtonnements, l'aménagement du territoire doit devenir une réalité. Le V<sup>e</sup> Plan de développement économique et social se soldera par un échec particulièrement grave pour l'avenir du pays si une politique énergique du développement régional n'est pas mise en œuvre.

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose de donner un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1967, adoptées par l'Assemblée Nationale, concernant les crédits des Services du Premier Ministre : Services généraux : Aménagement du territoire.