

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1968.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1969, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VIII

Services du Premier Ministre.

I. — Services généraux.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Par M. André BARROUX,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Marc Pauzet, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, André Aubry, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamain, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouvery, Marcel Legros, Henri Longchambon, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Abel Sempé, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwicker.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 341 et annexes, 359 (tomes I à III et annexe 26), 360 (tome XV) et in-8° 42.

Sénat : 39 et 40 (tomes I, II et III, annexe 19) (1968-1969).

Lois de finances. — Aménagement du territoire - Expansion régionale - Rénovation urbaine - aérotrain - réforme régionale.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — <i>Les actions d'équipement et d'investissement : le rôle du F. I. A. T...</i>	4
II. — <i>Les actions spécifiques de la politique d'expansion régionale.....</i>	6
A. — <i>Les aspects ruraux de la politique d'expansion régionale..</i>	6
B. — <i>La politique de développement industriel et d'encourage- ment à l'industrialisation.....</i>	11
C. — <i>La rénovation urbaine.....</i>	19
D. — <i>Les actions techniques : l'aérotrain.....</i>	22
III. — <i>Les actions régionales d'ensemble : les grands aménagements régionaux</i>	26
A. — <i>L'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon.....</i>	26
B. — <i>L'aménagement de la zone du Golfe de Fos.....</i>	29
C. — <i>L'aménagement de la Corse.....</i>	30
D. — <i>L'aménagement du littoral aquitain.....</i>	31
IV. — <i>La réforme régionale et l'aménagement du territoire.....</i>	33
V. — Conclusion	35

Mesdames, Messieurs,

Depuis plus de 15 ans, l'aménagement du territoire c'est-à-dire la recherche dans le cadre géographique de la France d'une meilleure répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et de l'activité économique, est à l'ordre du jour. La prise de conscience du danger que présente pour l'avenir du pays le processus de concentration de près de 20 % de la population sur les 2 % du territoire français qui couvrent la région parisienne a marqué le point de départ d'une politique correctrice, destinée à lutter contre les déséquilibres momentanés ou permanents, géographiques ou sectoriels, économiques, démographiques ou administratifs qui freinent le développement harmonieux de notre pays.

Comme chaque année, 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. Il ne s'agit pas pour votre rapporteur de reprendre dans le cadre de ce rapport la description, présentée antérieurement, des divers organismes ou agents (ministères, délégations, F. D. E. S., etc.) qui concourent à la mise en œuvre de la politique d'expansion régionale, mais de dresser un rapide bilan des diverses actions relevant de la politique d'aménagement du territoire. A cet égard, nous examinerons successivement :

— les actions d'équipement et d'investissement réalisées par le Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire ;

— les actions spécifiques — de rénovation rurale, de conversion ou d'expansion industrielle, de rénovation urbaine ou de promotion technique — poursuivies au niveau régional ;

— les actions d'ensemble menées dans le cadre des grandes opérations régionales.

Enfin, compte tenu des projets en cours d'élaboration, nous envisagerons le problème de l'avenir de l'aménagement du territoire dans le cadre de la réforme régionale.

*
* *

LES ACTIONS D'EQUIPEMENT ET D'INVESTISSEMENT : LE ROLE DU F. I. A. T.

Le F. I. A. T. (le Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire) a été créé en 1963, en même temps que la délégation à l'Aménagement du territoire. Le rôle dévolu à cet organisme consiste à épauler ou assurer partiellement le financement d'opérations jugées prioritaires au regard de la politique d'expansion régionale : mais il convient de souligner qu'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 d'appoint ou actions de relais — de cet organisme.

En ce qui concerne les autorisations de programme, les ressources du F. I. A. T. augmentent très sensiblement depuis sa création :

110 millions de francs en 1963.

150 millions de francs en 1964.

175 millions de francs en 1965.

175 millions de francs en 1966.

200 millions de francs en 1967.

219,6 millions de francs en 1968.

Pour 1969, 224 millions sont prévus.

Parallèlement, les crédits de paiement sont passés de 36,5 millions en 1963, à 70 millions en 1964, 150 millions en 1965, 170 millions en 1966, 190 millions en 1967 et 198,9 millions en 1968. Pour 1969, les crédits de paiement sont fixés à 250 millions.

REGIONS	1966	1967	1968 (1)	TOTAL	POURCENTAGE
Alsace	»	5.385.000	750.000	6.135.000	1,77
Aquitaine	10.025.000	2.443.900	8.165.500	20.634.400	5,98
Auvergne	4.628.000	1.500.000	2.772.000	8.900.000	2,58
Bourgogne	»	»	7.500.000	7.500.000	2,17
Bretagne	14.074.000	18.650.000	3.456.000	36.180.000	10,49
Centre	2.325.780	275.156	110.000	2.710.936	0,78
Champagne	5.000.000	»	»	5.000.000	1,55
Franche-Comté	1.000.000	360.000	2.500.000	3.860.000	1,11
Languedoc	13.257.000	»	6.429.000	19.686.000	5,71
Limousin	1.000.000	1.200.000	954.500	3.154.500	0,91
Lorraine	18.081.000	3.900.000	»	21.981.000	6,37
Midi - Pyrénées	22.840.000	20.375.000	10.429.000	53.644.000	15,56
Nord	12.156.000	16.310.000	26.500.000	54.966.000	15,94
Haute-Normandie	»	3.000.000	»	3.000.000	0,87
Basse-Normandie	3.000.000	3.420.000	6.300.000	12.720.000	3,69
Pays de la Loire	8.348.000	3.400.000	7.350.000	19.098.000	5,54
Picardie	255.000	»	»	255.000	0,073
Poitou - Charentes	3.017.500	14.750.000	1.075.000	18.842.500	5,46
Provence, Côte d'Azur (sans la Corse)	9.360.000	310.000	2.000.000	11.670.000	3,30
Corse (seule)	2.500.000	3.990.000	3.084.700	9.574.700	2,77
Rhône-Alpes	5.223.000	6.276.000	13.695.000	25.194.000	7,30
Totaux	136.090.280	105.545.056	103.070.700	344.706.036	99,82

(1) Au 31 juillet 1968.

Sur le montant total des crédits, 34,4 millions ont été affectés à des investissements régionaux. Le tableau ci-dessus indique en valeur absolue et en valeur relative la part obtenue par chaque région sur le montant total des crédits régionalisés. Il convient de noter à cet égard que quatre régions — le Nord (15,94 %), le Midi-Pyrénées (15,56 %), la Bretagne (10,49 %) et la région Rhône-Alpes (7,30 %) — ont obtenu à elles seules près de la moitié des crédits régionalisés. Sans doute conviendra-t-il de réviser ces résultats lorsque les crédits alloués aux zones de rénovation auront été régionalisés. Mais il est probable que si l'ordre de classement est modifié entre ces quatre régions, celles-ci resteront malgré tout en tête du classement.

— II —

LES ACTIONS SPECIFIQUES DE LA POLITIQUE D'EXPANSION REGIONALE

Nous traiterons successivement des aspects ruraux de cette politique, de la rénovation industrielle.

A. — Les aspects ruraux de la politique d'expansion régionale.

Dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire rural, le V^e Plan avait prévu, outre la modernisation de l'agriculture, la mise en œuvre d'actions spécifiques dans certaines zones rurales et la conservation de la nature et l'aménagement des espaces verts.

Le premier des deux objectifs correspond à la rénovation rurale, le second à la réalisation de parcs naturels régionaux et nationaux.

1. — *La politique de rénovation rurale.*

Un comité central de rénovation rurale a été institué par l'article 8 du décret n° 67-938 du 24 octobre 1967 afin de porter remède aux déséquilibres structurels profonds dont souffrent ou peuvent souffrir certaines régions agricoles, eu égard notamment aux conditions nouvelles de concurrence du Marché commun.

Le Comité central de rénovation rurale, placé auprès du Premier Ministre, est composé de 13 membres nommés par arrêté gouvernemental auxquels s'est adjoint, à titre délibératif, un nombre égal de représentants des organismes professionnels agricoles à vocation générale (chambres d'agriculture, F. N. S. E. A., C. N. J. A.).

Ce Comité est chargé :

— d'étudier et de proposer au comité interministériel pour l'aménagement du territoire les mesures d'action prioritaire dans les zones de rénovation rurale et d'en suivre l'exécution ;

— de proposer les modifications administratives et financières à apporter aux mesures de caractère général pour tenir compte de la situation dans les zones de rénovation rurale ;

— de présenter au comité interministériel pour l'aménagement du territoire un rapport annuel sur les priorités dans la répartition des investissements publics.

Il convient de rappeler que le comité a été installé le 2 avril 1968 par M. Marcellin, alors Ministre délégué auprès du Premier Ministre, chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire, et par M. Edgar Faure, Ministre de l'Agriculture.

Par suite des événements de mai et juin, le Comité central n'a pas pu se réunir comme il était initialement prévu pour examiner les priorités à retenir lors de la régionalisation du budget d'équipement dans les zones de rénovation rurale.

Selon les renseignements qui nous ont été communiqués, une nouvelle séance doit se tenir avant la fin de l'année pour procéder à l'examen des programmes spécifiques d'équipement des zones de rénovation rurale pour 1969 et à l'étude des mesures administratives et financières qui seront présentées au comité interministériel pour l'aménagement du territoire qui doit avoir lieu à la fin de l'année.

*

* *

Il est important de noter que, dans la détermination des zones de rénovation, le critère visé par l'exposé des motifs du décret du 24 octobre 1967 est la prépondérance de l'économie agricole qui coïncide avec des déséquilibres profonds dans ce secteur d'activité : il est mesuré par le taux de population active employée dans l'agriculture. Mais le décret évoque également les handicaps durables et exceptionnellement lourds qui affectent l'ensemble de

l'économie de certaines régions, c'est-à-dire les conditions naturelles défavorables (relief, climat), l'éloignement des grands marchés de consommation ou des grands axes de communication.

C'est la combinaison de ces divers critères plus ou moins facilement mesurables qui a déterminé le choix des zones géographiques où devait être appliqué en priorité un effort exceptionnel de modernisation des structures économiques et d'adaptation de la population à ces transformations, c'est-à-dire la Bretagne et le Massif Central.

Bien que les régions choisies soient celles qui étaient antérieurement classées partiellement en zones spéciales d'action rurale, une extension du champ d'application du décret devrait d'ores et déjà être envisagée. Certaines parties de la France agricole méritent une action corrective énergique des pouvoirs publics.

Les grandes orientations de la politique de rénovation rurale ont été fixées par le Gouvernement le 4 avril 1968.

Quatre types d'action doivent être appliqués avec une intensité et des modalités propres à chaque zone :

- la réalisation de grands équipements préalables au développement économique ;
- la formation générale et professionnelle ;
- l'augmentation du volume de l'emploi dans l'artisanat, le tourisme et les petites et moyennes industries ;
- le développement des secteurs compétitifs de l'agriculture et corrélativement l'amplification de la politique d'aide sociale aux exploitants qui sont incités à cesser leur activité.

Un premier train de mesures correctives a été lancé le 4 avril 1968.

Les unes concernent différentes mesures de caractère réglementaire dont les principales sont l'amélioration du régime de la prime de développement industriel applicable aux petites entreprises pour les créations et les extensions, des mesures en faveur de l'artisanat et l'institution d'une prime d'équipement hôtelier, l'ouverture des bourses d'étude accordées par l'Etat aux enfants d'agriculteurs, l'attribution à 60 ans de l'indemnité viagère de départ.

Les autres consistent dans un programme spécial d'équipement comprenant plus de 3.000 logements supplémentaires et 168 millions de francs d'investissements pour les opérations d'équipement.

*
* *

La totalité du programme d'équipement sera effectivement engagée au cours de l'exercice 1968 et sera répartie à concurrence de :

- 60,1 millions de francs pour la Bretagne ;
- 51,5 millions de francs pour l'Auvergne ;
- 31,6 millions de francs pour le Limousin Lot ;
- 20 millions de francs pour les zones d'économie montagnarde.

La part la plus importante des crédits (164 millions de francs) est affectée au Ministère de l'Agriculture (100 millions de francs) et au Ministère de l'Équipement (64 millions de francs).

Le programme d'équipement dont nous venons de parler est un programme complémentaire spécifique appliqué à des opérations approuvées en comité interministériel. Le financement du programme 1968 a été assuré à concurrence de 100 millions de francs par des crédits supplémentaires du F. I. A. T. (50 millions de francs sur la dotation initiale du Fonds et 50 millions de francs inscrits au Fonds par la loi de finances rectificative pour 1968) et pour le reste sur les réserves « nationales » des ministères intéressés (Agriculture et Equipement).

Ces crédits s'ajoutent donc à ceux qui avaient fait l'objet dans les mêmes secteurs géographiques de la répartition régionale habituelle.

2. — *Les parcs nationaux et régionaux.*

Prévus par la loi n° 60-708 du 22 juillet 1960, les parcs nationaux ont pour but de préserver le milieu naturel, et en particulier la flore, la faune, le sol, le sous-sol, l'atmosphère et les eaux.

Ils comprennent, le plus souvent, en plus du territoire du parc proprement dit, une zone périphérique, où la réglementation est moins stricte, et où peuvent notamment être effectuées des réalisations d'ordre social ou culturel dont bénéficient les visiteurs.

La mise en œuvre de la politique d'aménagement des parcs nationaux s'est développée en 1967. En plus de la Vanoise et de Port-Cros, un troisième parc, celui des Pyrénées-Orientales, a été créé par décret du 23 mars 1967. Il couvre 50.000 hectares de la partie la plus élevée des Pyrénées, et sa zone périphérique, trois fois plus vaste, englobe un ensemble de hautes vallées. Il abrite une faune montagnarde particulièrement riche (isards, ours bruns, grands vautours).

Il est prévu de créer un nouveau parc national dans les Cévennes. On estime que sa création pourrait avoir lieu au début de l'année 1970.

A la différence des parcs nationaux, les parcs régionaux ne font appel, sur le plan des mesures de protection, à aucune réglementation nouvelle. L'initiative de leur création appartient aux collectivités locales, qui prennent en charge l'organisme de réalisation et de gestion.

En 1968, le premier parc naturel régional français — celui de Saint-Amand-Raismes, dans le Nord — a été créé par un décret du 13 septembre. De même, le parc d'Armorique a commencé à se mettre en place sous l'action conjuguée du Conseil général du Finistère et de l'Etat. Le parc de Camargue est en cours de constitution et dans le Morvan, le Vercors, le Haut-Languedoc et l'Auvergne, les études tendant à la réalisation de parcs régionaux sont poursuivies. En outre, des études de localisation en Corse, en Brière, en Lorraine, dans les Landes, la région lyonnaise, les Vosges du Nord et le Bassin Parisien ont permis de limiter des zones de parcs.

Au total, les projets ou les réalisations concernent 14 régions et 29 départements et couvrent 1.500.000 hectares.

B. — La politique de développement industriel et d'encouragement à l'industrialisation.

Le développement industriel, tel qu'il est conçu dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, présente deux aspects essentiels : tantôt il s'agit d'assurer la conversion industrielle de certaines régions dont les activités ne sont plus adaptées aux besoins contemporains ; tantôt il s'agit de mieux répartir les implantations industrielles sur l'ensemble du territoire français, notamment par une politique de décentralisation industrielle.

1. — *Les agents de la politique de développement industriel.*

Parmi les nombreux organismes relevant de la Délégation à l'Aménagement du territoire qui définissent et assurent la mise en œuvre de notre politique d'aménagement du territoire, il y a lieu de citer deux organismes créés par décret le 24 octobre 1967 : *le Groupe central de conversion et le Comité de décentralisation.*

1° Le Groupe central de conversion, créé en même temps que les commissaires à la conversion industrielle (décret n° 67-937 du 27 octobre 1967), est destiné à assurer la coordination des diverses administrations intéressées par les problèmes de conversion et à proposer toutes solutions susceptibles de réaliser ces opérations.

Depuis sa création, le Groupe central a fait porter son activité sur les trois points suivants :

— Elaboration de mesures permettant d'aborder la phase finale de la conversion d'Hennebont et qui ont abouti à l'arrêt total de l'exploitation au début du mois d'août 1968. Selon les renseignements que nous avons recueillis, le reclassement de la quasi-totalité du personnel est maintenant assuré alors que l'effectif initial était de près de 1.400 personnes.

— Bilan des travaux des commissaires à la conversion industrielle, notamment dans le domaine des implantations d'entreprises nouvelles. Des programmes d'équipement d'infrastructures industrielles ont été élaborés pour chacune des régions intéressées, et notamment des bassins houillers.

— Préparation des conventions qui associeront les services de l'emploi, les houillères de bassin et les entreprises bénéficiant d'aides de l'Etat afin d'assurer l'embauche prioritaire et la formation de la main-d'œuvre d'origine minière ou sidérurgique.

2° Le Comité de décentralisation est chargé, selon les dispositions du décret n° 67-944 du 26 octobre 1967, de décider ou de donner un avis sur l'installation dans la région parisienne des services, établissements et entreprises publics ou privés. La recherche d'un développement économique harmonieux et équilibré entre les différentes régions exige non seulement la mise en œuvre d'une politique d'incitation, mais encore un contrôle étroit des constructions industrielles, notamment, implantées dans la région parisienne afin d'éviter l'hypotrophie de cette portion de notre territoire.

Est soumis à ce comité tout projet de construction industrielle ou de bureau d'une surface supérieure à 500 mètres carrés. En 1967, 702 affaires ont été examinées et l'implantation de 924.000 mètres carrés de constructions industrielles nouvelles a été acceptée. Par contre, 311.000 mètres carrés ont été refusés. Pour les bureaux, 325.000 mètres carrés ont été acceptés et 130.000 mètres carrés refusés.

Il est à noter qu'au cours de l'instruction des dossiers des demandes d'implantation, il a été possible d'obtenir de la part d'industriels voulant s'implanter en région parisienne des compensations importantes concernant soit l'abandon de surfaces équivalentes qui ont pu être utilisées à usage d'habitation, soit des créations d'unités décentralisées en province.

Il est prévu également que le Comité de décentralisation renforce son action relative aux activités tertiaires : pour affermir le rôle des métropoles d'équilibre, il était nécessaire d'obtenir un développement équilibré de l'industrie et des services. Par l'intermédiaire de cet organisme, il s'agit essentiellement pour la D. A. T. A. R. d'assurer la cohérence de la politique d'implantation dans une région donnée, en regroupant tout ce qui concerne les opérations de décentralisation des entreprises privées ou publiques, décentralisation des activités industrielles tertiaires ou des services.

2. — *La politique des aides de l'Etat à l'industrialisation.*

Outre les exonérations fiscales et les divers prêts du F. D. E. S. (cf. tableau ci-joint), rappelons que le régime des aides à l'industrialisation se caractérise par la coexistence de deux catégories de prestations : la prime de développement industriel qui intéresse les départements de l'Ouest, du Sud-Ouest, du Centre et de la Corse et la prime d'adaptation industrielle destinée à favoriser la création d'activités nouvelles dans les zones où se posait un problème de conversion : régions minières et régions textiles notamment. Créé en 1964, ce système a été renforcé, notamment à la fin de 1967. Plus récemment, diverses améliorations ont été également apportées ; elles concernent le taux des primes de développement et d'adaptation :

— dans certaines grandes villes de reconversion de l'Ouest (et en particulier dans les pôles de développement de la façade atlantique) ainsi que dans les zones d'adaptation, le taux des primes est passé de 20 à 25 % du montant des dépenses d'investissement hors taxe pour la création d'établissements ;

— dans la zone de l' « extrême Ouest » (qui comprend les départements de la Loire-Atlantique, de la Manche, du Morbihan et de la Vendée) le taux a augmenté de 12 à 15 % ;

— pour les autres régions de l'Ouest, le taux a été porté de 10 à 12 % pour les créations, de 5 à 6 % pour les extensions.

De plus, pour encourager le financement de constructions d'usines par les formules de location-vente et de crédit-bail, un décret n° 67-941 du 24 octobre 1967 prévoit l'octroi de la prime de développement industriel et de la prime d'adaptation industrielle aux sociétés immobilières qui construiront des bâtiments à usage industriel. Cette mesure concerne spécialement les régions où le problème de l'emploi est le plus critique.

En outre, afin de donner aux primes du régime industriel leur maximum d'efficacité, il a été décidé de simplifier les procédures et d'accélérer l'octroi de ces avantages. Un décret n° 67-943 du 24 octobre 1967 a modifié le décret n° 65-99 du 11 février 1965,

en relevant de 1 à 2 millions de francs le seuil de compétence des préfets de région pour l'octroi de la prime de développement industriel.

Enfin, dans les zones à économie rurale dominante et dans le département de la Corse, les créations et les extensions d'établissements industriels pouvaient bénéficier de la prime de développement industriel ou d'adaptation lorsqu'elles assuraient la création de 20 emplois permanents.

Cette dernière disposition vient d'être récemment révisée. Le décret n° 68-941 du 28 octobre 1968 prévoit en effet que dans les zones à économie rurale dominante et dans le département de la Corse, la création de 15 emplois suffit pour obtenir la prime, à condition qu'il s'agisse d'un programme d'investissement de 300.000 francs anciens. En outre, la prime d'adaptation peut être accordée à titre exceptionnel à des entreprises qui s'implantent à proximité des zones d'adaptation, mais à condition que les programmes d'investissement représentent un montant de 40 millions de francs et entraînent la création d'au moins 800 emplois permanents.

Enfin, il est à noter que pour faciliter la relance de l'économie, le Gouvernement a décidé que *le taux des primes de développement et d'adaptation* attribuées en cas d'extension d'un établissement industriel serait le même que celui applicable en cas de création. Cet alignement du taux des primes d'extension sur celui des primes pour créations n'est applicable que jusqu'au 31 décembre 1968. A cette date, les taux appliqués seront de 15 % et de 6 % selon les régions.

Le tableau ci-après récapitule les diverses aides au développement industriel existant actuellement en France. Pour chacune d'entre elles il indique *le rapport réel* existant entre le montant de l'aide et celui des investissements ; en effet, toute amélioration des conditions d'exploitation d'une entreprise, en se répercutant sur son bénéficiaire, provoque une majoration de son imposition. Ainsi, la partie droite du tableau fournit ce montant net ou l'économie nette réalisée par l'entreprise.

NATURE DE L'AIDE	RAPPORT MOYEN entre le montant de l'aide et le montant des investissements.
A. — Exonérations fiscales :	
— réduction du droit de mutation.	S'applique uniquement dans le cas de reprises d'usines vacantes. Correspond alors en moyenne à une subvention de 5,3 %.
— exonération de patente	Très variable. Une enquête effectuée sur une quarantaine d'entreprises tend à montrer qu'une exonération à 100 % pendant cinq ans entraînait en moyenne, en 1964, une économie égale à 5,7 % des investissements. 2,5 %.
— amortissement exceptionnel.	Très variable, au maximum 5 %.
— exonération des plus-values foncières.	
B. — Primes :	
— prime de développement :	
— au taux de 25 %	16,4 %.
— au taux de 15 %	9,8 %.
— au taux de 12 %	7,9 %.
— prime d'adaptation	De 0 à 16,4 %.
C. — Prêts F. D. E. S.	Dépend du coût et des modalités des sources de financement auxquelles l'entreprise devrait avoir recours en l'absence de tels prêts. Peut être estimé, pour un prêt couvrant un tiers des investissements et par rapport aux taux d'intérêt pratiqués sur le marché financier, à 1,6 % environ.
D. — Réduction du prix d'achat des terrains dans certaines zones industrielles de l'Ouest.	1,6 %.
E. — Prime et redevance pour la suppression et la construction de locaux dans la région parisienne.	Très variable. L'économie de redevance réalisée par une entreprise s'implantant en province plutôt que dans la partie de la région parisienne soumise à la redevance de 100 F au mètre carré correspond, en moyenne, à 12 % des investissements.

3. — Les résultats de la politique de développement industriel.

Quels ont été les résultats des diverses mesures d'ordre financier ou fiscal accordées aux entreprises dans le cadre de la politique de développement industriel ? Pour répondre à cette question, il y

a lieu d'examiner non seulement l'évolution quantitative des opérations de décentralisation réalisées en France mais encore d'apprécier l'évolution relative du nombre des implantations industrielles dans les diverses régions françaises.

1° Bilan des opérations de décentralisation industrielle.

On constate que, depuis 1960, 1.743 opérations de décentralisation ont été réalisées et qu'elles ont permis la création de 210.000 emplois.

Décentralisations industrielles.

	NOMBRE d'opérations.	EMPLOIS CREEES
1960	185	23.500
1961	290	39.500
1962	230	30.500
1963	252	40.500
1964	192	21.300
1965	200	20.578
1966	215	17.205
1967	179	17.262
	1.743	210.345.

Ainsi, depuis 7 ans, la moyenne des opérations oscille autour de 200. L'évolution traduit toutefois une sensible diminution du nombre des opérations et de celui des emplois créés (290, 230 et 252 opérations en 1961, 1962 et 1963), (192, 200, 215, 179 opérations en 1964, 1965, 1966 et 1967).

L'examen de la répartition par régions des opérations de décentralisation en 1965, 1966 et 1967 prouve que cinq régions françaises sur 21 en ont plus largement profité et que sur les cinq, quatre se trouvent en contact avec la région parisienne.

Opérations de décentralisation industrielle.

Répartition par région.

	NOMBRE D'OPERATIONS			EMPLOIS PREVUS		
	1965	1966	1967	1965	1966	1967
Alsace	1	2	1	50	130	210
Aquitaine	6	13	5	475	580	1.420
Auvergne	4	3	3	115	270	258
Bourgogne	15	18	10	1.617	1.650	1.082
Bretagne	8	8	10	492	400	1.215
Centre	46	52	34	2.880	3.265	1.964
Champagne	6	14	8	1.565	970	1.190
Franche-Comté	1	1	0	30	35	0
Languedoc - Roussillon	1	8	1	40	655	50
Limousin	2	4	2	130	560	130
Lorraine	4	5	3	550	1.030	375
Midi - Pyrénées	2	2	1	145	75	30
Nord	6	6	8	400	1.900	1.078
Normandie (Basse-).....	17	10	7	2.860	970	581
Normandie (Haute-).....	21	19	21	2.770	1.885	1.670
Pays de la Loire.....	24	15	9	2.480	1.235	1.345
Picardie	17	24	45	2.200	955	2.879
Poitou - Charentes	6	3	3	324	90	1.190
Provence - Côte d'Azur.....	4	1	2	345	10	240
Rhône - Alpes	9	7	6	1.110	540	355
	200	215	179	20.578	17.205	17.262

2° Les effets de la politique du développement industriel sur les nouvelles implantations industrielles.

Il convient de noter en premier lieu que le volume global des primes et des prêts du Fonds de développement économique et social a été :

— de 914 millions en 1965 et a permis la création de 19.379 emplois ;

— de 1.019 millions en 1966 et a permis la création de 20.000 emplois ;

— de 581 millions en 1967 et a permis la création de 21.000 emplois.

Toutefois, les résultats apparemment médiocres obtenus au cours de l'année 1967 ne traduisent pas, selon les renseignements que nous avons pu recueillir, l'importance de l'effort accompli au

cours de cette année en matière de création d'emplois. Si l'on tient compte de l'affectation aux régions d'une partie de l'emprunt d'équipement de 1967, le chiffre d'emplois à retenir pour 1967 est de l'ordre de 30.000.

Les points de localisation des investissements industriels ont connu une profonde évolution depuis 1954. Le tableau ci-après répartit en pourcentage entre les régions de l'Ouest, de l'Est et la région de Paris les surfaces de planchers construites chaque année. La région de l'Ouest, qui ne représentait que 22 % en 1954, du volume total des mises en chantier, en représentait 39 % en 1966.

La région parisienne est passée dans le même temps de 33 % à 8 % alors que la région de l'Est a développé encore son importance (45 % à 53 %).

Permis de construire industriels de plus de 500 mètres carrés.

Répartition en pourcentage des surfaces de plancher.

	REGION de l'Ouest.	REGION de l'Est.	REGION parisienne.
1954	22	45	33
1955	25	40	35
1956	24	50	26
1957	25	56	19
1958	31	48	21
1959	30	53	17
1960	30	52	18
1961	37	51	12
1962	31	59	10
1963	38	53	9
1964	37	53	10
1965	38	52	10
1966	39	53	8

L'évolution que nous venons de signaler en nous référant aux surfaces de planchers construites est confirmée par l'évolution des effectifs des entreprises industrielles de transformation. Alors que dans la région de l'Ouest, le volume d'emploi augmentait de 2,9 % en 1964, de 1,4 % en 1965 et de 3,5 % en 1966, il diminuait dans la région parisienne de 2,1 % en 1964, de 1,7 % en 1965 et restait pratiquement stable.

Comme le démontrent d'ailleurs les premiers résultats du recensement de mars 1968, une certaine stabilisation des mouvements migratoires affecte la région parisienne. Il semble que le phénomène de l'exode rural et du mouvement de concentration urbaine se manifeste avec moins d'intensité au profit de la région parisienne et plus de vigueur en faveur des capitales régionales et des villes de moyenne importance.

Il est encore trop tôt pour tirer une conclusion définitive sur la valeur de la politique de développement industriel dans le cadre régional : on doit noter toutefois qu'un ensemble de symptômes (constructions de plancher, évolution des effectifs des entreprises et mouvements migratoires) tendent à démontrer une moindre attirance de la région parisienne.

C. — La rénovation urbaine.

Dans le V^e Plan, la politique d'aménagement du territoire est étroitement associée à la promotion des centres urbains et à la définition d'une structure urbaine comportant huit métropoles régionales, puis, à un niveau intermédiaire, les villes de moindre importance — traits d'union entre les capitales régionales et les bourgs ou les centres ruraux qui constituent le niveau de base de cette armature urbaine.

Dans le rapport présenté l'année dernière par notre commission, notre collègue Tournan avait analysé la variété des formes que revêt l'urbanisation : agglomération, aire métropolitaine, région urbaine, etc. Nous ne reprendrons pas son analyse, préférant interroger le Gouvernement sur la politique urbaine qu'il compte mettre en œuvre après le vote de la loi foncière ; en effet les villes ou agglomérations françaises de plus de 50.000 habitants comptent selon les chiffres du recensement de mars 1968, 47,5 % de la population.

*
* *

A ce propos, il convient de rappeler que le groupe central de planification urbaine, créé le 2 juin 1964, a reçu la mission générale d'instruire les questions relatives à l'aménagement des grandes agglomérations. Organisme de caractère strictement administratif,

le G. C. P. U. n'entreprend lui-même aucune étude mais fait appel, pour établir ses propositions, aux résultats des études menées dans le cadre des travaux de planification ou d'établissement des plans d'aménagement et d'urbanisme.

Dans la mise en œuvre de la politique de rénovation urbaine, le rôle du G. C. P. U. a pris une triple forme : il a participé, dès sa création, aux derniers travaux de mise sur pied du V^e Plan, il a pris une part notable à la régionalisation du Plan. Plus récemment, le groupe central de planification urbaine a été chargé de l'élaboration de la planification urbaine, telle qu'elle ressort des dispositions de la loi d'orientation foncière : schémas d'aire métropolitaine, schémas d'aménagement et d'urbanisme.

Il apparaît que les travaux de planification concernent plus spécialement les cinq aires métropolitaines : Marseille - Aix - Berre - Fos, Lyon - Saint-Etienne, le Nord, Nancy - Metz - Thionville et Nantes - Saint-Nazaire. Par ailleurs, trois organismes d'étude de vallée ont été créés dans le cadre du Bassin parisien : basse vallée de la Seine, vallée de l'Oise et de l'Aisne, vallée de la Loire moyenne.

L'ensemble des conclusions auxquelles parviendra le G. C. P. U. imprégneront les dispositions du VI^e Plan. Néanmoins, il serait intéressant que le Gouvernement retrace, à l'intention de notre Assemblée, l'évolution des doctrines en matière d'aménagement des zones urbaines.

Par ailleurs, il semble évident que, pour nos urbanistes, le devenir de la région parisienne ne doit plus être envisagé dans le cadre des frontières actuelles, mais dans celui du Bassin parisien. Peut-on, dès lors, estimer que le schéma directeur de la région parisienne est appelé à subir de profondes modifications, ne serait-ce que par son immersion dans un espace géographique beaucoup plus étendu (Basse et Haute-Normandie...).

Comme nous le notions précédemment, la réalisation de la politique d'urbanisation est étroitement associée à la mise en œuvre de la politique foncière, telle qu'elle a été définie par voie législative à la fin de l'année 1967.

L'instance privilégiée d'intervention de la D. A. T. A. R. dans la définition de cette politique demeure le groupe interministériel foncier (G. I. F.).

La programmation par région des financements des différentes catégories d'opérations foncières, que le G. I. F. est chargé d'établir chaque année, représente un moyen efficace d'orienter les actions régionales en adaptant les volumes de crédit à la fois aux besoins exprimés par les préfets de région et aux orientations de la politique régionale définie par le Gouvernement, soit en matière industrielle, soit dans le domaine de l'aménagement urbain.

Le groupe interministériel foncier comporte quatre sections : zones d'habitat, opérations de rénovation urbaine, zones industrielles et réserves foncières. Les deux premières sections, à l'origine, étaient présidées par le Ministère de l'Equipement et du Logement, les deux autres par la D. A. T. A. R.

A la fin de l'année 1967, le fonctionnement du G. I. F. a été réorganisé dans le souci de simplifier les procédures de programmation et de permettre à ses membres de prendre une vue plus synthétique de l'ensemble des moyens financiers de la politique foncière.

Le G. I. F. se réunit désormais au moins deux fois par an en séance plénière, sous la présidence conjointe du Ministère de l'Equipement et de la D. A. T. A. R.

L'une de ces réunions se tient au moment de la préparation du budget afin d'examiner, d'une part, les conditions de réalisation de la politique foncière pendant l'année précédente et l'année en cours, d'autre part, les propositions budgétaires pour l'année suivante.

Après le vote du budget par le Parlement, le G. I. F. se réunit à nouveau pour adopter les grandes options de la programmation régionale, préciser certaines directives aux groupes de travail spécialisés, chargés de la mettre au point en ce qui concerne les zones d'action concertée, les acquisitions à moyen et à long terme de l'Etat et de la Caisse des Dépôts et Consignations, la préemption dans les zones d'aménagement différé.

Les réformes en cours d'étude devraient permettre d'alléger encore les attributions du G. I. F. en matière de programmation afin qu'il puisse se consacrer davantage à la définition et à la mise en œuvre, par grandes masses budgétaires ou par une intervention au coup par coup en ce qui concerne les grandes opérations d'intérêt national, d'une véritable stratégie foncière.

En 1967, les interventions du G. I. F. en matière de programmation financière ont porté sur 1.365 millions de crédits de pré-financement, bonifiés ou non par l'Etat, de 177 millions de crédits budgétaires et de 37 millions d'avances provenant du F. N. A. F. U.-Trésor.

*
* *

A l'occasion de l'examen des problèmes afférant à la rénovation urbaine, diverses observations ont été présentées par les membres de la Commission. Des critiques ont porté notamment sur la lourdeur des mécanismes administratifs qui préludent à une opération de rénovation.

L'analyse de ces mécanismes prouve que les procédures ne s'adaptent pas aux soucis d'efficacité et de rapidité qu'exigent de telles opérations. On assiste trop souvent à une pénalisation des collectivités locales qui souhaitent réaliser une opération de rénovation mais que les longs délais contrarient dans leurs projets.

D. — Les actions techniques : l'aérotrain.

D'après ce que nous pouvons savoir, l'aérotrain se présentera sous la forme d'un véhicule d'une capacité voisine de celle d'un wagon de chemin de fer dont le guidage sera assuré par un bâti en béton en forme de T renversé et la traction réalisée soit par un moteur turbopropulseur ou turboréacteur, soit par un moteur linéaire utilisant un champ magnétique. La vitesse d'un tel engin pourrait atteindre de 350 à 450 kilomètres-heure.

Quant au prix de construction, nous savons seulement que les dépenses concernant la seule infrastructure seraient de l'ordre de 1 million à 1 million et demi de francs le kilomètre par ligne en rase campagne (soit de 2 à 3 millions pour 2 lignes).

Quant aux avantages d'un tel mode de locomotion, on retiendra essentiellement le fait qu'un tel véhicule permettrait de réaliser, entre deux centres importants, des liaisons rapides à une cadence très élevée, évitant notamment pour les voyageurs d'avoir à se soucier des horaires, comme c'est le cas pour les trains.

En respectant un intervalle de sécurité de 5 minutes, on pourrait ainsi acheminer, sur un trajet tel que Paris—Orléans, 960 voyageurs par heure ou, pour une journée de 12 heures, 11.520 voyageurs.

Ces caractéristiques montrent que l'aérotrain permettrait de rendre, sur des liaisons intervalles d'une longueur de 100 kilomètres ou davantage, des services équivalents à ceux de l'avion mais pour une clientèle, nous le verrons, relativement fortunée.

Parmi les inconvénients, certains concernent le coût et d'autres la capacité de transport de l'aérotrain.

1. — *Le coût.*

Bien que les renseignements relatifs au coût total de réalisation (infrastructure + matériel) soient très approximatifs, il semble que les dépenses à envisager soient finalement plus élevées que prévu et sans doute plus importantes que celles à engager pour la réalisation d'une voie ferrée modernisée s'inspirant du Tokkaido japonais, compte tenu, en particulier, des frais très élevés à prévoir pour la pénétration de l'aérotrain en milieu urbain, dépenses pratiquement nulles pour la S. N. C. F. qui utiliserait son infrastructure actuelle.

Par ailleurs, si nous en croyons les spécialistes de la S. N. C. F., une telle ligne ferroviaire qui coûterait de 2,5 à 3 millions de francs le kilomètre permettrait de faire circuler des convois allégés pouvant emporter jusqu'à 500 voyageurs à des vitesses de l'ordre de 300 kilomètres-heure ou même plus.

Il apparaît donc en première approximation que, pour un gain de temps relativement réduit, au moins sur des distances moyennes, les dépenses d'investissements concernant l'aérotrain (infrastructure + matériel) seraient sensiblement plus élevées que celles entraînées par une simple modernisation de notre réseau ferré.

2. — *La capacité de transport.*

Si l'on considère, par ailleurs, le seul intérêt de l'usager, il importe de tenir compte de la capacité de transport unitaire respective de l'aérotrain et du convoi de voyageurs, soit 80 sièges offerts par le premier et de 250 à 500 par le second. Il faut tenir compte, en effet, en la matière, du fait que, notamment sur les liaisons courtes ou moyennes, le nombre horaire de voyageurs varie nota-

blement suivant les moments de la journée, marquant essentiellement deux pointes, le matin et le soir. Le mode de transport proposé à la clientèle doit donc être en mesure « d'écluser » en quatre heures (deux le matin et deux le soir) souvent plus des trois quarts des usagers journaliers.

Pour préciser cette pensée, imaginons que 1.000 personnes se présentent à la gare Montparnasse pour aller au Mans et qu'une première moitié d'entre elles choisisse l'aérotrain (capacité 80 places) marchant à 400 km-h et la seconde le train (capacité 500 places) allant à 200 km-h. Voyons dans quel délai les usagers seront amenés à destination, en supposant que les convois partent à 10 minutes d'intervalle :

	NOMBRE DE VOYAGEURS arrivés au Mans.	
	Par train.	Par aérotrain.
Premier départ : 12 h.		
12 h 10.....	0	0
12 h 20.....	0	0
12 h 30.....	0	80
12 h 40.....	0	80
12 h 50.....	0	80
13 h.....	500	80
13 h 10.....	500	80
	1.000	400

Comme on peut le constater si, dans les premières 50 minutes, 240 personnes seront arrivées par l'aérotrain contre zéro par le train, 20 minutes plus tard, les 1.000 clients du chemin de fer seront parvenus à destination alors que l'aérotrain ne parviendra au même résultat qu'à 14 h 30, soit 1 heure 20 minutes après son concurrent.

*
* *

En conclusion de cette courte étude, un certain nombre d'idées se dégagent :

— l'aérotrain paraît devoir être une formule de transport intéressante sur une liaison de longueur moyenne où l'on peut escompter un trafic soutenu sans être massif, du type, par exemple, Paris—Orly ou Paris—Roissy-en-France ou Roissy-en-France—Orly.

— le tarif de transport sur l'aérotrain se situerait à un niveau relativement élevé, probablement même au-dessus de celui de la première classe, ce qui ne le met pas dans de bonnes conditions pour concurrencer l'avion au-delà de 300 kilomètres mais lui permet de se substituer à celui-ci pour des distances plus courtes. Entre 300 et 500 kilomètres, le chemin de fer classique (amélioré) peut, au contraire, espérer reprendre des clients à l'avion et aux transports individuels, grâce à des tarifs voisins de ceux de la 2^e classe (1).

— tous les problèmes techniques relatifs à l'aérotrain ne sont pas réglés, qu'il s'agisse de l'établissement d'une structure qui doit rester aussi plane et aussi droite que possible (pour éviter les efforts centrifuges) en dépit des vallonnements du terrain, du bruit — d'un niveau actuellement inacceptable pour les usagers et les habitants des zones traversées, enfin, du confort des passagers.

De plus, la difficulté de réaliser, en marche, l'aiguillage d'un véhicule sur une ligne parallèle, outre qu'elle oblige pratiquement à construire au minimum deux voies, rend difficile l'éclatement nécessaire des véhicules dans les gares d'arrivée et de départ.

Compte tenu de ces remarques, il apparaît que l'aérotrain, s'il ne pose pas de problèmes techniques insurmontables, est certainement plus coûteux que prévu et peut être moins intéressant qu'il n'apparaissait au premier abord sur le plan de l'exploitation et des services que l'on peut en attendre hors quelques cas bien particuliers.

(1) C'est dans cette hypothèse qu'est actuellement étudiée la réalisation d'une liaison ferroviaire nouvelle Paris—Lyon.

— III —

LES ACTIONS REGIONALES D'ENSEMBLE :
LES GRANDS AMENAGEMENTS REGIONAUX

Les grands aménagements régionaux se présentent comme des 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. Actuellement, quatre grandes opérations d'aménagement régional concerté — nécessitant la participation de plusieurs départements ministériels — sont réalisées : l'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon, l'aménagement du littoral aquitain, l'aménagement de la Corse et l'aménagement de la zone du golfe de Fos.

A. — L'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon.

Rappelons que le Gouvernement a créé en 1963 une mission interministérielle pour l'aménagement touristique de la partie du littoral méditerranéen qui s'étend de la Camargue à la frontière espagnole.

Le programme de cette opération, approuvé par le Gouvernement en 1963, prévoit la création de six unités touristiques dans lesquelles seront réalisées tous les équipements et distractions nécessaires aux vacances et au tourisme. Par ailleurs, des équipements généraux doivent permettre la desserte et la mise en valeur de l'ensemble du littoral.

Sur les cinq stations nouvelles prévues dans les six unités touristiques, deux ont été déclarées prioritaires : celles de La Grande-Motte-Carnon et de Barcarès-Leucate. Dans deux autres : celles du Cap d'Agde et de Gruissan, les grands travaux d'infrastructure ont commencé. La cinquième station, celle de l'Embouchure de l'Aude, verra les grands travaux débiter en 1970.

Pour La Grande-Motte, les équipements à la charge de l'Etat concernent essentiellement les routes d'accès et la voie rapide qui dessert l'unité touristique entre Aigues-Mortes et Carnon, les ports de plaisance prévus dans l'unité, l'aménagement des étangs et l'approvisionnement en eau.

La voie rapide d'Aigues-Mortes à Carnon a été mise en circulation au mois de juillet 1968 ; les deux liaisons vers Lunel et vers Nîmes seront terminées respectivement pour 1969 et pour 1971. Vers Montpellier, le raccordement au C. D. 21 se fera avant la fin de l'année ; il est prévu de doubler le C. D. 21 pour la fin 1971.

Les installations portuaires dont sera dotée la nouvelle unité touristique sont au nombre de quatre :

— le Port de La Grande-Motte pouvant accueillir 1.000 bateaux à flot et 700 bateaux à terre est ouvert depuis juillet 1967 ; il sera, cette année, équipé (appontements et moyens de levage). Il reçoit d'ores et déjà des bateaux à titre permanent ;

— le Port de Carnon pouvant accueillir 560 bateaux à flot et 370 à terre ; il doit être ouvert en 1969 ;

— Le Grau-du-Roi pouvant recevoir 1.500 bateaux à flot et 950 à terre ne sera mis en service qu'au cours du VI^e Plan ;

— le port de Palavas (600 bateaux) dont la réalisation sera proposée au VI^e Plan.

Dans le cadre de la réalisation de l'unité touristique de Leucate-Barcarès, deux ports avaient été prévus : Le Grau-Saint-Ange et Port-Leucate. Ces deux ports ont bénéficié de l'ouverture d'un crédit total de 12 millions qui représente, à l'exception de 0,8 million, la part de l'Etat pour Leucate.

Le Grau-Saint-Ange est déjà en service depuis deux ans. Port-Leucate sera complètement équipé pour 1969. L'aménagement des bords de l'étang est en cours. En ce qui concerne l'eau, le réseau d'approvisionnement à partir des sondages de Saint-Hippolyte-de-la-Salanque jusqu'au réservoir de Leucate-Plage assurera la desserte du lido ; il sera en service dès 1968 ; son financement de 7,5 millions sera complété par 0,8 million en 1969.

D'ores et déjà, la mission commence à financer les travaux de remblaiement et d'adduction d'eau des autres stations touristiques, notamment Cap d'Agde et Gruissan.

On estime qu'au cours du VI^e Plan, la finition des deux stations demandera environ 40 millions pour chacune d'elle : route d'accès, finition et aménagement des ports, adduction d'eau.

Par contre, rien ne sera entrepris à l'embouchure de l'Aude avant la fin du V^e Plan. Au cours du VI^e Plan, il faudra exécuter 61 millions de travaux routiers, portuaires, y compris les remblaiements.

En ce qui concerne l'unité de Canet - Argelès sur laquelle les touristes sont déjà nombreux, ce sont surtout des améliorations de routes qui ont été réalisées jusqu'ici.

Parallèlement à la mise sur pied des unités touristiques, un certain nombre d'actions d'intérêt régional sont poursuivies : il s'agit notamment de la démoustication et de l'amélioration des conditions de camping.

La démoustication, commencée avant 1963 à l'initiative du département de l'Hérault et du Gard, a été étendue à l'ensemble de la région par la création d'une entente interdépartementale qui groupe les quatre départements intéressés.

On estime généralement que si le bilan de la démoustication est actuellement positif, les résultats définitifs ne seront obtenus que par des travaux de génie sanitaire et une éducation de la population qui doit participer à la lutte, aidée par les services d'hygiène des municipalités.

En ce qui concerne l'amélioration des conditions de camping, on estime que, depuis trois ans, la mission a contribué largement à améliorer les conditions des camping municipaux (3,5 millions au total — 30.000 places nouvelles créées en 1967).

*

* *

Depuis le début de l'opération (1963) jusqu'à la fin de 1968, une somme de 276,5 millions de francs a été mise à la disposition de la mission interministérielle pour l'aménagement touristique du littoral Languedoc - Roussillon.

Les perspectives budgétaires que l'on peut envisager pour 1969 et 1970 permettent de penser que 136 millions de francs seront alloués à cette opération dans le cadre du V^e Plan (1964-1965) et 347,5 millions pendant la durée du V^e Plan, soit 402,3 millions à la fin du V^e Plan.

Il reste à savoir sur quelle durée le Gouvernement compte assurer l'achèvement de cette opération. Les réalisations qui restent à accomplir seront-elles inscrites dans les dispositions du VI^e Plan, permettant ainsi à cette vaste opération régionale d'être achevée en 1975, comme il était initialement prévu ? Le Gouvernement a-t-il l'intention de prolonger de plusieurs années les travaux entrepris ? C'est la question que nous nous permettons de poser à ce sujet.

B. — L'aménagement de la zone du golfe de Fos.

Dans le courant de l'année 1963, le Gouvernement avait décidé de mettre à l'étude la création d'un vaste complexe industriel et portuaire en bordure du golfe de Fos.

Rappelons que le but de cette opération était de permettre la reconversion de l'activité portuaire de Marseille, d'accroître la part de l'industrie dans l'économie de la région et d'ouvrir de nouvelles perspectives d'expansion dans tout le Sud-Est de la France.

Les travaux portuaires, condition préalable à la mise en valeur de la zone industrielle, se poursuivent depuis 1965. Parmi les réalisations, il convient de citer :

— le chenal d'accès au nouveau port de Fos ainsi qu'un bassin d'évolution des pétroliers. Trois postes pétroliers sont actuellement en construction, dont un devant être mis en service au début de l'année 1969. Ainsi, le port de Fos sera le premier port européen pouvant recevoir des pétroliers de 200.000 tonnes à pleine charge ;

— parallèlement, le quai minéralier de Fos a été achevé et a reçu, en août 1968, le premier navire transportant des bauxites d'Australie ;

— les travaux actuellement en cours doivent s'achever à la fin de 1970 : creusement intégral de la darse ouest et remblaiement d'une vaste zone destinée à recevoir des industries (2.000 hectares de terrains environ auront été ainsi remblayés avant 1970).

On estime qu'à la fin du V^e Plan, 400 millions de francs auront été engagés, dont 232 millions pour les travaux actuellement terminés ou en cours.

L'aménagement de la zone industrielle est moins avancé que les travaux portuaires. Au cours de l'année 1968, un groupe de travail interministériel a élaboré le programme de ceux qui

porteraient sur la période 1968-1972 et représenteraient 200 millions de francs en investissements. Dans le cadre de cette mise en valeur industrielle, il y a lieu de citer : la construction de la voie de rocade de Fos à Port-Saint-Louis, qui va être construite en 1969 et dont le coût est de 16,8 millions de francs ; le central téléphonique de Fos ; les équipements électriques et, enfin, les dessertes ferroviaires et l'alimentation de la zone en eau potable.

Certains commissaires, se fondant sur des déclarations du Ministre de l'Industrie, ont souhaité instamment que votre rapporteur interroge le Gouvernement sur l'avenir de l'opération qu'il mène dans le golfe de Fos et si des projets concernant d'autres régions côtières — la Basse-Normandie notamment — ne risquent pas de ralentir les opérations menées en Méditerranée.

C. — L'aménagement de la Corse.

L'objectif à atteindre dans le cadre de l'aménagement de la Corse est de faire passer dans les quinze ans qui viennent le revenu touristique de l'île de 100 millions de francs à 700 millions de francs et le revenu agricole de 50 millions de francs à 200 millions de francs ; le nombre de lits d'hébergement touristique devrait passer d'environ 50.000 à 175.000 lits, soit un accroissement de 125.000 lits.

En 1968, la Mission interministérielle chargée de mener à bien l'aménagement de la Corse a disposé d'un volume de crédits ainsi réparti :

Dotation F. I. A. T.	7.000.000 F.
Crédits bloqués tourisme	4.700.000
Ministère de l'Équipement (route Ajaccio—Propriano)	3.000.000
Ministère de l'Agriculture (subvention complémentaire S. O. M. I. V. A. C.)	3.000.000
	<hr/>
	17.700.000 F.

Parmi les études entreprises par la mission, il convient de citer celles concernant :

- l'armature urbaine de la Corse ;
- le schéma d'aménagement de la Corse ;

- le camping nautique en Corse ;
- la création d'un parc régional.

Dans le cadre des travaux, signalons le programme agricole (de 22 millions de francs) permettant :

- de mener à bonne fin le programme de construction de barrages ;
- de mettre en place des réseaux d'irrigation sur une superficie annuelle de 700 à 800 hectares.

Quant aux ports de plaisance, les opérations d'aménagement de zones touristiques envisagées ont conduit, après étude, à proposer un programme de ports de plaisance qui doit comprendre comme opérations essentielles (nouvelles opérations ou extension) : Ajaccio, Calvi, Saint-Florent, Maccinaggio, Bastia, Cervione, Urbino-Pinia, Manza, Bonifacio, Propriano, Porto-Vecchio.

Pour 1968, les travaux portuaires ont concerné Porto-Vecchio, Saint-Florent et Maccinaggio.

Enfin, un effort est entrepris pour l'amélioration de la voirie nationale, de la voirie départementale, et de l'alimentation en eau et électricité.

D. — L'aménagement du littoral aquitain.

La mission interministérielle pour l'aménagement de la Côte aquitaine a été créée par le décret du 20 octobre 1967. Le rôle dévolu à cet organisme consiste à définir le programme d'aménagement d'une vaste zone de 22.000 kilomètres carrés à l'intérieur de laquelle des actions prioritaires seront entreprises sur le littoral Atlantique, la Vallée de la Leyre et la Vallée du Bas-Adour. Un programme d'aménagement d'ensemble de la Côte aquitaine doit être soumis au Gouvernement avant la fin de l'année 1968.

Néanmoins, avant que ce programme ne soit déposé, divers projets plus précis sont en cours de réalisation : l'un, prévoit la création d'une base de plein air sur les bords du Lac d'Hourtin, le second concerne l'accroissement de la capacité d'accueil des stations de Capbreton et Hossegor. Enfin, les dispositions relatives à la protection de la Provence et de la Côte d'Azur ont été étendues à la Gironde, aux Landes et au département des Basses-Pyrénées.

Dans ce même temps, diverses opérations de réanimation rurale ont été entreprises dans la vallée de la Leyre sur un secteur de 1.800 kilomètres carrés.

En 1968, des crédits d'un montant de 4 millions de francs dont 2 millions de francs du F. I. A. T., 1.925.000 F du Ministère de l'Agriculture et 75.000 F du Commissariat au tourisme ont permis le financement d'un vaste programme d'équipement de loisirs et d'équipement d'accueil, tout en améliorant les conditions de vie des habitants par un effort particulier d'électrification et d'adduction d'eau.

La vallée de la Leyre doit d'ailleurs devenir un parc naturel régional et la réalisation d'un musée de plein air y est actuellement en cours.

— La station nouvelle de Seignosse a connu, également, un développement important en 1968. Le « village vacances tourisme » ouvert par la Caisse des Dépôts a connu une très grosse affluence et la piscine artificielle en eau de mer, derrière les dunes, de 5.000 mètres carrés, financée par le F. I. A. T. a été inaugurée cet été.

— La mise en valeur culturelle du pays d'Orthe, l'une des régions les plus riches sur le plan archéologique et artistique de la Côte aquitaine, financée par des crédits du F. I. A. T. et du Ministère des Affaires culturelles, a permis à la fois des travaux de restauration de monuments d'un très grand intérêt historique et le développement touristique de la région avoisinante.

— L'action du F. I. A. T. s'est étendue en 1968 aux Basses-Pyrénées et un centre nautique à Socoa, sur le littoral basque, a bénéficié de crédits permettant l'extension de sa capacité d'accueil.

— Enfin, l'aspect humain du développement n'a pas été oublié puisque 45 chantiers de jeunes, c'est-à-dire au total 900 jeunes sont venus volontairement travailler à des opérations d'équipement de la Côte aquitaine.

Au total, depuis 1966 jusqu'à aujourd'hui, les crédits affectés par le F. I. A. T. et les diverses administrations intéressées pour l'aménagement de la Côte aquitaine se sont élevés à 20,2 millions de francs.

— IV —

LA REFORME REGIONALE ET L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Rappelons qu'à l'origine, le souci de mettre en œuvre une politique d'expansion régionale digne de ce nom reposait sur la constatation des déséquilibres régionaux que l'accélération de la vie économique moderne n'avait fait qu'accentuer. La volonté de porter remède à de tels déséquilibres a alors conduit les pouvoirs publics à délimiter 21 régions de programmes destinées à servir de champ d'exécution aux plans régionaux et de cadre d'harmonisation aux diverses administrations régionales.

Néanmoins, malgré les dispositions de caractère financier destinées à donner plus de vigueur à la politique de rénovation régionale par l'implantation d'industries nouvelles : primes pour la conversion ou la décentralisation, prêts à taux réduits, bonifications d'intérêts, les résultats de la politique de décentralisation industrielle furent plutôt décevants.

Alors qu'elle n'avait été associée jusque-là qu'à la politique de décentralisation industrielle, la région est devenue, dès 1962, un instrument de planification et un moyen d'aménager le territoire.

Il est évident que les réformes en cours d'élaboration, dans la mesure où elles augmentent les compétences régionales, ne feront que renforcer la vocation de la région à être un agent de la planification et d'aménagement du territoire.

Rappelons que, jusqu'en 1962, date d'entrée en vigueur du IV^e Plan de développement économique et social, l'optique régionale n'avait pas été intégrée dans la technique essentiellement sectorielle. A cette époque, deux séries de facteurs ont plus particulièrement contribué à donner au IV^e Plan une dimension régionale : la création de finances opératoires et la régionalisation du Plan.

Mais il est clair que le Plan, construction prévisionnelle à l'échelon national, ne peut ignorer les aspirations régionales sans pour autant en être la totalisation. Comment concilier, en effet, programmation nationale et planification régionale, dans la mesure où la région sera dotée de pouvoirs de décision renforcée ? On devine immédiatement les limites des prétentions régionales ; au stade de la préparation du Plan, les propositions de la région butent inévitablement sur les arbitrages gouvernementaux et parlementaires ; au stade de l'exécution du Plan, la région risque de devenir un champ d'application d'une décision prise à l'échelon central. Il reste dès lors à savoir ce que sera dans la nouvelle répartition des compétences, le pouvoir des instances régionales dans la mise en œuvre des « enveloppes financières », fruit des arbitrages nationaux.

Quels seront les rapports entre régionalisation et planification :

— Le Plan sera-t-il la mise en œuvre harmonisée au niveau national de plans régionaux, dotée d'échéanciers et d'évaluations ?

— La région sera-t-elle plus simplement le champ d'expression de besoins locaux et le cadre de la réalisation du Plan élaboré à l'échelon central ?

Trop décentralisée, la procédure d'élaboration du Plan risque de rompre la nécessaire cohérence du Plan national ; trop centralisée, elle risque de rendre vain tout apport régional. Le point d'équilibre entre ces deux tendances semble difficile à trouver.

Quelle que soit la solution adoptée pour le VI^e Plan, il y aura lieu, selon votre commission, de distinguer deux phases :

— La phase d'élaboration du Plan au sein de laquelle les propositions régionales feront l'objet d'arbitrage. La décision du Pouvoir central aura d'ailleurs un caractère d'autant moins arbitraire que les propositions régionales seront fondées sur des analyses économiques, financières et statistiques étoffées.

— La phase d'exécution du Plan au cours de laquelle l'initiative régionale doit être particulièrement développée en matière de politique d'investissement.

Comme on le voit, le rôle de la région dans la planification reste posé. Avant de le résoudre, une question préalable devra trouver sa solution : il s'agit de l'information, de la collecte des renseignements régionaux, véritables racines de toute planification.

Pour être vraiment régionale, la planification doit reposer sur un appareil statistique digne de ce nom.

C'est sur l'articulation entre propositions régionales et décisions nationales au sujet du devenir de nos régions que nous voudrions obtenir des renseignements.

*
* *

En conclusion, votre Commission tient à présenter deux séries d'observations.

La première est étroitement liée à nos propos concernant la future réforme régionale et a trait aux résultats de la consultation que le Gouvernement vient de publier le 25 novembre dernier. Quel parti compte-t-on tirer de tels résultats ?

A la lecture du tableau donnant la répartition des 3.260 avis recueillis, il est permis d'être étonné de la place modeste assignée aux élus locaux : 299 pour les conseils municipaux, 95 pour les Conseils généraux et 154 pour les maires des grandes villes ou personnalités.

Il ne s'agit certes pas de minimiser l'apport de quiconque mais de souhaiter qu'une certaine hiérarchie soit instaurée entre les réponses. Les observations de chaque organisme devraient être considérées dans le cadre de ses obligations envers ses mandants et de ses rapports avec le suffrage universel.

Or, que constatons-nous ? Que les réponses de nos assemblées départementales ont moins d'importance que celles des personnalités non politiques, des mouvements culturels, des associations locales diverses, des mouvements confessionnels et des mouvements sportifs... Quant à la réponse des conseils généraux, elle ne représente que 2,3 % environ du total des avis fournis.

Il est donc permis de s'interroger sur la portée d'une telle consultation lorsqu'on sait que chacune des réponses peut contribuer à donner une forme définitive à la future région. Comment peut-on assimiler la réponse d'une personne isolée à la réponse d'une collectivité — telle qu'un Conseil général — et, parmi les divers organismes consultés, assimiler ceux qui ont des responsabilités au regard du suffrage universel à ceux qui n'ont pas la même représentativité.

La seconde série d'observations concerne la politique générale d'aménagement du territoire.

Malgré les efforts entrepris depuis plus de dix ans, il se révèle que les déséquilibres régionaux restent encore très marqués entre les diverses régions françaises.

Ainsi, la partie nord-est du pays, celle qui se trouve au nord d'une ligne Le Havre-Paris-Mulhouse, groupe dans 19 départements représentant 20 % du territoire national, plus de 40 % de la population française et plus de 36 % de la population active. Par contre et malgré les efforts qui ont été entrepris, des régions telles que le Massif Central, la Bretagne, le Sud-Ouest, tournent le dos à la partie développée de l'Europe : elles ont toutes raisons de craindre que leur retard économique ne soit jamais pleinement comblé.

C'est sans doute dans le souci de redonner une vigueur nouvelle à notre politique d'aménagement du territoire qu'est envisagée l'élaboration d'un schéma général d'aménagement de notre pays. Après 15 ans d'existence, la politique de mise en valeur de la France va être ainsi dotée d'un document d'ensemble regroupant, selon les propos mêmes de l'annexe relative à la régionalisation du budget, « les finalités possibles de la politique nationale d'aménagement du territoire ».

Une telle réalisation correspond aux souhaits et aux demandes formulés depuis des années par notre Assemblée.

Actuellement, la région parisienne dispose d'un schéma-directeur d'aménagement et d'urbanisme qui n'a fait l'objet d'aucune discussion avant sa publication. Puisse, cette fois, le Gouvernement associer les élus nationaux et locaux à l'élaboration du nouveau schéma national. Dans la réalisation d'un tel document, dont le champ d'action concerne l'ensemble de notre pays et dont la portée engage les vingt prochaines années, il est indispensable que la participation de tous soit assurée. Comment le Gouvernement conçoit-il une telle participation au niveau de l'élaboration du schéma lui-même ?

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 1969, adoptées par l'Assemblée Nationale, concernant les crédits des services du Premier Ministre : Services généraux : Aménagement du territoire.