

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 25 novembre 1969.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1970, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME IX

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, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Fernand Chatelain, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Roger Deblock, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yvon Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamain, Maxime Javelly, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 822 et annexes, 835 (tomes I à III et annexes 19 et 25), 837 (tomes X et XII) et in-8° 150.

Sénat : 55 et 56 (tomes I, II, III et IV, annexe 19) (1969-1970).

Lois de finances. — Aménagement du territoire - Parcs naturels - Industrialisation - Aérotrain - Urbanisme - Aménagements régionaux.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
PREMIÈRE PARTIE. — Les actions d'équipement et d'investissement : le F. I. A. T.	5
DEUXIÈME PARTIE. — Les actions spécifiques de la politique d'aménagement du territoire	9
A. — <i>La politique d'aménagement du territoire et le milieu rural :</i>	
1. — La rénovation rurale.....	9
2. — Les parcs naturels nationaux et régionaux.....	13
B. — <i>L'industrialisation dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire :</i>	
1. — Les Organismes chargés du développement industriel.....	14
2. — Le régime des aides à l'industrialisation.....	16
3. — Les résultats de la politique de décentralisation industrielle.	18
C. — <i>La décentralisation des activités tertiaires</i>	22
D. — <i>Les problèmes du développement urbain :</i>	
1. — Les aspects généraux du développement urbain.....	23
2. — L'organisation de la Région parisienne.....	24
3. — Un instrument de liaison entre les centres urbains : l'aéro-train	28
TROISIÈME PARTIE. — Les grands aménagements régionaux	31
1. — Le littoral Languedoc - Roussillon.....	31
2. — Le littoral aquitain.....	31
3. — La Corse.....	32
4. — Le golfe de Fos.....	34
5. — Les autres aménagements régionaux :	
— canal de Provence.....	35
— bas Rhône - Languedoc.....	36
— coteaux de Gascogne.....	36
— landes de Gascogne.....	36
— Société d'aménagement de l'Auvergne et du Limousin.....	36
QUATRIÈME PARTIE. — Le schéma général d'aménagement du territoire et les perspectives du VI^e Plan	37

Mesdames, Messieurs,

Comme chaque année, l'examen des crédits des Services généraux du Premier Ministre, et notamment ceux du Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire, fournit à notre commission l'occasion de faire le bilan des diverses opérations menées dans le cadre de la politique de mise en valeur de notre pays au cours de l'année 1969.

Nous examinerons successivement :

- les actions d'équipement et d'investissement ;
- les actions spécifiques de la politique d'aménagement du territoire ;
- les grands aménagements régionaux ;
- les problèmes posés par la mise sur pied d'un schéma national d'aménagement du territoire.

PREMIERE PARTIE

LES ACTIONS D'EQUIPEMENT ET D'INVESTISSEMENT

La création du F. I. A. T. (Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire) date de 1963.

Comme nous l'avons signalé au cours des années antérieures, cet organisme a pour mission d'épauler ou d'assurer le financement partiel d'opérations intéressant la politique d'expansion régionale. Agissant tantôt comme volant régulateur, tantôt comme appoint financier au profit d'opérations prioritaires, le F. I. A. T. dispose annuellement d'une dotation globale répartie en cours d'année au profit des divers ministères.

En ce qui concerne les autorisations de programme, les ressources du F. I. A. T. ont augmenté 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 ;
- 218,4 millions de francs en 1969.

La dotation du Fonds pour 1970 s'élève à 218,4 millions de francs en autorisations de programme et 220 millions de francs en crédits de paiement.

Par rapport à l'année précédente, le volume en autorisations de programme est inchangé ; par contre, le montant des crédits de paiement connaît une sensible réduction (220 millions en 1970 contre 248 millions en 1969).

Les tableaux ci-après récapitulent les diverses interventions du F. I. A. T., tant au point de vue régional qu'au point de vue sectoriel :

Cinq régions ont particulièrement bénéficié des crédits du F. I. A. T. : Nord (48.110.835), Midi-Pyrénées (36.381.875), Languedoc-Roussillon (27.895.000), Rhône-Alpes (22.181.500) et Lorraine (22.547.095). Parmi les secteurs prioritaires dans le cadre de l'action du Fonds citons : l'équipement routier, l'équipement rural, les équipements des Postes et Télécommunications.

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

Interventions opérationnelles régionalisées du 1^{er} août 1968 au 31 juillet 1969.

REGIONS	MONTANTS (autorisations de programme).
Champagne - Ardennes	3.000.000
Centre	108.000
Nord	48.110.835
Lorraine	22.547.095
Alsace	1.200.000
Franche-Comté	1.900.000
Basse Normandie.....	2.760.000
Pays de la Loire.....	17.782.014
Bretagne	19.268.282
Limousin	3.400.000
Auvergne	3.650.000
Poitou - Charentes	1.944.000
Aquitaine	9.060.790
Midi - Pyrénées	36.381.875
Bourgogne	3.632.000
Rhône - Alpes	22.181.500
Languedoc - Roussillon	27.895.000
Provence - Côte d'Azur.....	21.636.150
Total	246.457.541
Fraction non régionalisée.....	(1) 15.927.594
Total général.....	262.385.135

(1) Correspond à la deuxième tranche du programme 1968 et au programme 1969 en faveur des zones de rénovation rurale (secteur des équipements agricoles), non encore entièrement localisées.

**Investissements réalisés dans les différents secteurs sur des crédits du F. I. A. T.
entre le 31 juillet 1968 et le 1^{er} août 1969.**

SECTEURS	MONTANTS
Equipement scolaire.....	»
Equipement sportif et socio-éducatif.....	1.715.000
Equipement de la F. P. A.....	2.500.000
Equipement culturel.....	2.770.000
Equipement de la Recherche scientifique.....	7.250.000
Equipement sanitaire et social.....	1.000.000
Equipement rural.....	34.992.700
Equipement urbain.....	17.152.283
Equipement routier.....	103.674.460
Voies navigables (dont C. N. R.).....	22.920.000
Ports maritimes.....	7.944.000
Aviation civile.....	3.366.693
Marine marchande.....	»
Chemins de fer.....	»
Equipement des Postes et Télécommunications.....	13.950.000
Logement.....	»
Radiodiffusion-Télévision.....	250.000
Subventions d'équipement à diverses industries.....	»
Equipement touristique.....	19.900.000
Transfert à Toulouse de l'Ecole nationale supérieure de l'aéro- nautique.....	23.000.000
Total général.....	262.385.136

DEUXIEME PARTIE

LES ACTIONS SPECIFIQUES DE LA POLITIQUE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

La politique d'aménagement du territoire se caractérise par la diversité de ses manifestations : qu'il s'agisse du milieu urbain ou du milieu rural, du secteur industriel ou du secteur tertiaire, une gamme très ouverte d'actions spécifiques (rénovation, restructuration, décentralisation, conversion...) est menée dans le cadre de cette politique. Nous examinerons successivement :

- la politique d'aménagement du territoire et le milieu rural ;
- la politique d'aménagement du territoire et le développement industriel ;
- la politique d'aménagement du territoire et le secteur tertiaire ;
- la politique d'aménagement du territoire et le milieu urbain.

A. — La politique d'aménagement du territoire et le milieu rural.

Dans le domaine rural, la politique d'aménagement du territoire en 1969 a poursuivi les actions menées au cours des années précédentes tant en ce qui concerne *la rénovation* qu'en ce qui concerne la réalisation de parcs naturels.

1. — LA RÉNOVATION RURALE

En matière agricole, c'est le décret du 24 octobre 1967 qui a confié au Comité central de rénovation rurale placé auprès du Premier Ministre la mission :

- 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 de ces zones ;

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

Depuis sa création, le Comité central de rénovation rurale s'est réuni deux fois. La première séance, qui s'est tenue en avril 1968, a été consacrée à l'étude des grandes orientations de la politique de développement dans les zones de rénovation rurale et à l'examen des mesures d'action prioritaire (programme spécifique d'équipement et mesures de caractère général). Ces mesures ont été présentées au premier Comité interministériel consacré à la politique de rénovation rurale.

Une deuxième séance a eu lieu en décembre 1968, au cours de laquelle ont été examinés les points suivants : les problèmes concernant l'exécution des mesures arrêtées en avril 1968, l'orientation de la politique de rénovation rurale et les grandes lignes du programme spécifique d'équipement pour l'année 1969.

Une nouvelle réunion est prévue à la fin du mois de décembre, qui devrait essentiellement être consacrée à l'examen du bilan de la politique de rénovation rurale et au programme spécifique d'équipement pour l'année 1970.

Rappelons que la politique de rénovation rurale, définie par le décret du 24 octobre 1967 s'applique dans quatre zones :

— la zone « Ouest » : départements du Morbihan, du Finistère, des Côtes-du-Nord, de l'Ille-et-Vilaine et de la Manche, ainsi que les cantons de la Loire-Atlantique classés en zone spéciale d'action rurale ;

— la zone « Limousin-Lot » : départements de la Haute-Vienne, de la Corrèze, de la Creuse et du Lot ;

— la zone « Auvergne » : départements du Puy-de-Dôme, du Cantal, de la Haute-Loire, de la Lozère et de l'Aveyron ainsi que les cantons de l'Ardèche classés en zone spéciale d'action rurale ;

— les zones dites d'économie montagnarde définies par les arrêtés du Ministre de l'Agriculture du 26 juin 1961 et du 3 août 1962.

Les actions entreprises dans les zones de rénovation rurale en 1968 ont été poursuivies en 1969 en même temps qu'ont été amorcées de nouvelles opérations concourant à la réalisation des objec-

tifs de développement économique. C'est ainsi que sont progressivement entrées en vigueur les différentes mesures de caractère général arrêtées en 1969 :

- amélioration des conditions d'octroi et des taux de la prime de développement industriel ;
- institution de la prime spéciale d'équipement hôtelier ;
- ouverture plus large du crédit aux artisans ;
- création d'un régime de bourses plus favorable pour les enfants d'agriculteurs ;
- attribution à 60 ans de l'indemnité viagère de départ.

D'autre part, deux mesures nouvelles sont entrées en application cette année :

- institution dans les zones de rénovation rurale de l'indemnité d'attente au bénéfice des agriculteurs âgés de plus de 55 ans ;
- augmentation de 25 à 40 % des taux de subvention applicables aux aménagements communaux.

Il est encore trop tôt pour dégager un bilan économique précis des actions entreprises dans les zones de rénovation rurale et ce n'est qu'après un délai de plusieurs années que leur efficacité pourra être jugée. Les commissaires, en liaison avec les autorités régionales et départementales et les comités de rénovation rurale, suivent de très près l'exécution des différentes mesures dans le but de les adapter constamment à la réalité économique et sociale de ces zones.

Le programme réservé à ces zones, d'un montant total de 204,5 millions, se répartit approximativement comme suit :

	1968	1969
Agriculture	98,2	102,8
Equipement (voirie nationale).....	64,8	59,2
P. T. T.....	1	37,5
Intérieur (voirie départementale et communale).....	2,6	1,7

Des efforts, moins importants d'ailleurs, ont été faits pour les équipements relevant d'autres ministères (Jeunesse et Sports, Affaires culturelles notamment). Il convient également d'ajouter à ce programme un contingent supplémentaire de 3.000 logements aidés en 1968 et 1.750 en 1969.

La répartition par zone du programme de rénovation rurale se présente comme suit (en millions de francs) :

	1968	1969
Bretagne	60,1	81,6
dont :		
Agriculture	16,2	16
Voirie nationale	43,9	37,5
P. T. T.....	»	28
Limousin	31,6	35,9
dont :		
Agriculture	22,5	24,5
Voirie nationale	9,1	7,3
P. T. T.....	»	4
Auvergne	51,5	53,24
dont :		
Agriculture	36,4	37,7
Voirie nationale	11,8	10
P. T. T.....	»	4,5
Zone montagnarde	25	33,7
dont :		
Agriculture	23,10	24,6
Voirie nationale	»	4,5

et 4,350 millions de francs d'équipements concentrés notamment dans les zones périphériques des parcs nationaux et concernant les autres ministères.

Les crédits qui s'ajoutent aux enveloppes normales des régions concernées sont *concentrés* sur les secteurs et les zones jugés prioritaires :

- réseau routier de Bretagne ;
- adduction d'eau et aménagement de villages en Limousin ;
- aménagements concertés (agricoles et touristiques en Auvergne).

Enfin, des études ont été poursuivies en vue de préciser les orientations et les objectifs à assigner à cette politique dans les prochaines années, compte tenu des premiers résultats des actions entreprises.

Sont notamment étudiés et ont déjà fait ou feront l'objet de décisions :

- des mesures en faveur du développement et de l'adaptation de l'artisanat ;
- des plans d'orientation des productions agricoles ;
- des actions en faveur de la formation professionnelle des ruraux.

Selon les renseignements qui nous ont été communiqués, le Gouvernement a élaboré pour 1970 un nouveau programme spécifique d'équipement d'un montant sensiblement supérieur à celui de 1969.

2. — LES PARCS NATURELS NATIONAUX ET RÉGIONAUX

Comme nous l'avons souligné dans notre rapport de l'année passée, les parcs naturels régionaux — dont les conditions de création et les modes d'administration ont été définis par la loi du 22 juillet 1960 — ont pour objet de préserver le milieu naturel et en particulier la flore, la faune, le sol, le sous-sol, l'atmosphère et les eaux.

Actuellement, ont été créés les parcs de la Vanoise et des Pyrénées-Orientales : ce dernier couvre 50.000 hectares de la partie la plus élevée des Pyrénées.

La création d'un parc national des Cévennes (départements de la Lozère et du Gard) est envisagée pour la fin de l'année 1969 : nous avons annoncé, l'an dernier, l'institution probable de ce parc. La consultation des collectivités locales des zones considérées ayant été satisfaisante, le décret constitutif de ce parc devrait intervenir dans les prochaines semaines.

Selon les renseignements que nous avons recueillis à ce sujet, il s'agira, dans cette région de moyenne montagne, de mener une entreprise originale requérant plus encore qu'ailleurs la participation de la population, car la zone du parc elle-même est habitée et le restera. Un équilibre devra être trouvé entre les impératifs de protection et les besoins de détente et de loisirs des habitants et des visiteurs.

Contrairement aux parcs nationaux, les parcs régionaux ne font appel, en matière de protection de la nature, à aucune réglementation nouvelle. L'initiative de leur création appartient aux

collectivités locales qui en assurent la réalisation et la gestion. Actuellement, 14 parcs régionaux naturels ont été créés ou sont sur le point de l'être. Parmi les créations, signalons le parc de Saint-Amand-Raismes dans le Nord (décret du 13 septembre 1968) et celui de l'Armorique (décret du 30 septembre 1969).

Deux autres parcs — Camargue et Morvan — seront créés dans les mois prochains : il en est de même pour le parc de Corse et celui des Volcans d'Auvergne.

Enfin, plusieurs projets sont en cours d'examen : en Champagne ; dans le haut Languedoc, parc de la forêt d'Orient ; dans la région landaise : vallées de Leyre et du Val-d'Eyre ; dans la Lorraine, la Loire et le Vercors.

Ainsi, si à côté des deux réalisations actuelles, les douze autres envisagées — certaines presque réalisées — voient le jour, 3 % du territoire national français concernant 27 départements bénéficieront de l'existence de ces parcs régionaux.

B. — L'industrialisation dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire.

En matière d'industrialisation, la politique d'aménagement du territoire a pour mission de faciliter soit la reconversion d'industries qui ne sont plus adaptées aux besoins actuels, soit l'implantation d'industries dans des zones du territoire insuffisamment développées. Dans un cas, l'action de l'aménagement du territoire se fonde sur un constat d'inadaptation et, dans l'autre, sur un constat de sous-équipement industriel.

1. — LES ORGANISMES CHARGÉS DE LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

Deux organismes ont été plus spécialement chargés de la mise en œuvre de la politique de développement industriel : le Groupe central de conversion et le Comité de décentralisation :

— le Groupe central de conversion (décret de création du 27 octobre 1967) est destiné à assurer la coordination des diverses administrations concernées par les problèmes de conversion et à proposer toutes les solutions susceptibles de favoriser les opérations de conversion.

Rappelons que les zones de conversion industrielle sont celles où les problèmes liés au changement de vocation économique ont nécessité la nomination des commissaires à la conversion industrielle et la mise en place d'instruments appropriés. C'est à la fin de 1967 que la conversion des activités industrielles des régions du Nord, de Lorraine, de Saint-Etienne et d'Alsace a fait l'objet de mesures nouvelles. Depuis cette date l'action de la Délégation à l'aménagement du territoire, des associations pour la conversion et des commissaires à la conversion industrielle, s'est poursuivie : ont été créés, 14.000 emplois dans le Nord et le Pas-de-Calais ; 9.000 en Lorraine, et 4.900 dans le bassin de Saint-Etienne. Bien que les résultats atteints soient encore insuffisants, on estime que la conjonction des aides de l'Etat, des efforts des houillères et des industriels locaux ainsi que la mise au point d'instruments juridiques souples (conventions de reclassement) laissent espérer des résultats plus importants encore à brève échéance ;

— 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. On considère, en effet, que 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 dans la région parisienne. Est soumis à ce comité tout projet de construction industrielle ou de bureau d'une surface supérieure à 500 mètres carrés.

Comme l'indiquent les tableaux ci-après, en 1968, en ce qui concerne les locaux industriels, 459 avis favorables ont été donnés par le comité de décentralisation portant sur 958.455 mètres carrés de constructions nouvelles et 438.012 mètres carrés de locaux existants ; 48 refus ont été notifiés (157.664 mètres carrés de constructions nouvelles, 4.332 mètres carrés de locaux existants).

En ce qui concerne les bureaux, 549.049 mètres carrés de constructions nouvelles et 28.530 mètres carrés de locaux existants ont été accordés, 71.724 mètres carrés refusés.

Locaux industriels.

LOCALISATION	ACCORDS				REFUS		
	Nombre de décisions.	Superficie de planchers.		Compensation démolitions.	Nombre de décisions.	Superficie de planchers.	
		Construc-tions.	Locaux existants.			Construc-tions.	Locaux existants.
Décision non localisée.....	69	151.360	18.050	31.208	27	121.364	1.500
Paris	42	26.788	111.647	13.584	3	2.928	»
Hauts-de-Seine	61	77.639	73.867	16.528	3	5.928	»
Seine-Saint-Denis	60	148.780	99.358	47.566	1	»	806
Val-de-Marne	39	99.460	10.903	37.039	4	8.625	1.626
Val-d'Oise	29	29.440	56.035	5.470	2	7.360	400
Essonne	40	69.020	29.867	4.838	2	1.935	»
Yvelines	36	199.433	24.798	30.732	2	2.677	»
Seine-et-Marne	67	133.142	10.555	8.508	4	6.847	»
Divers	16	13.393	2.932	1.625	»	»	»
	459	958.455	438.012	197.098	48	157.664	4.332

	ACCORDS				REFUS			
	Nombre de déci-sions.	Superficie de planchers.		Compensation démolition.		Nombre de déci-sions.	Superficie de planchers.	
		Construc-tions.	Locaux existants.	Bureaux.	Industriel.		Construc-tions.	Locaux existants.
Au 31 décembre 1968.....	124	549.049	28.530	10.541	62.394	18	71.274	»

2. — LE RÉGIME DES AIDES DE L'ÉTAT A L'INDUSTRIALISATION

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 pose un problème de conversion : régions minières et régions textiles notamment.

Créé en 1964, ce système a été renforcé, notamment à la fin de 1967. Les décrets n° 69-285, 69-286 et 69-287 du 21 mars 1969 ainsi que divers arrêtés de la même date ont repris les dispositions antérieures en les codifiant, sous réserve de quelques modifications relativement peu importantes. Rappelons très schématiquement, en insistant sur les quelques modifications intervenues en mars 1969, les traits essentiels du régime des primes.

Primes de développement industriel.

Les créations d'établissements industriels ne peuvent en bénéficier que si les programmes d'investissements atteignent un montant au moins égal à 300.000 F hors taxe et entraînent la création d'au moins 30 emplois permanents. La durée d'exécution de ces programmes ne doit pas excéder trois ans. Toutefois, et c'est là une innovation de mars 1969, si l'investissement est d'un montant supérieur à 20 millions de francs et s'il crée plus de 500 emplois, le délai de création de ces emplois peut être porté à 5 ans.

Pour les extensions d'activités existantes, les programmes d'investissements doivent répondre aux conditions exigées dans les cas de création ; ils doivent, en plus, avoir pour effet d'accroître l'effectif du personnel d'au moins 30 % ou d'au moins 100 personnes. La durée d'exécution de ces programmes, et là encore nous avons une disposition nouvelle, ne doit pas excéder deux ans et demi.

Rappelons, enfin, que le montant de la prime résulte de l'application de taux forfaitaire aux dépenses d'investissement hors taxe. Ces taux sont, dans les agglomérations de Bordeaux, Brest, Brive, Cherbourg, La Rochelle-Rochefort, Limoges, Lorient, Nantes - Saint-Nazaire et Toulouse, de 25 % en cas de création d'établissement et de 15 % en cas d'extension d'un établissement existant.

Dans les départements de l'Ouest (Côtes-du-Nord, Finistère, Ille-et-Vilaine, Loire-Atlantique, Manche, Morbihan, Vendée), les taux forfaitaires sont de 15 % en cas de création et de 6 % en cas d'extension.

En dehors de ces régions, c'est-à-dire l'ensemble de la zone 1, le taux forfaitaire est fixé à 12 % en cas de création et 6 % en cas d'extension.

Dans les zones à économie rurale dominante et montagnarde, le taux de 6 % pour les extensions est porté à 10.

Primes d'adaptation industrielle.

Pour les primes d'adaptation industrielle, les programmes d'investissement doivent atteindre un montant égal à 300.000 F, entraîner la création d'au moins 30 emplois ou, en cas d'extension, d'une augmentation des effectifs d'au moins 30 %.

La durée d'exécution des programmes ne peut excéder 3 ans en cas de création, ou 2 ans et demi en cas d'extension ou de conversion partielle de l'établissement. Le taux de la prime par rapport aux dépenses d'investissement est, soit de 25 % en cas de création ou de conversion totale d'un établissement, soit de 15 % dans le cas d'extension ou de conversion partielle.

Primes de développement industriel et primes d'adaptation sont plafonnées à 13.000 F par emploi créé, en cas de création ou de conversion totale d'un établissement, et 7.000 F par emploi créé, en cas d'extension ou de conversion partielle.

3. — LES RÉSULTATS DE LA POLITIQUE DE DÉCENTRALISATION

Le bilan de l'action entreprise en matière de décentralisation s'inscrit dans les résultats de l'activité du comité 1^{er} du F. D. E. S. Le tableau ci-joint récapitule, par département, le total des aides accordées de 1955 à 1968. Il est intéressant d'analyser plus attentivement les renseignements obtenus pour 1966, 1967 et 1968.

Total général des aides accordées de 1955 à 1968.

(En milliers de francs.)

DEPARTEMENTS	NOMBRE total des aides accordées.	MONTANT total des prêts accordés.	MONTANT total des primes accordées.	TOTAL général des investissements.	TOTAL général des emplois.
Ain	4	630,000	1.198,250	25.745,000	740
Aisne	22	5.900,000	1.628,576	39.211,844	2.088
Allier	23	7.500,000	7.328,278	174.032,800	2.409
Alpes (Basses).....	5	2.210,000	117,920	7.223,000	90
Alpes (Hautes).....	9	7.585,000	54,300	17.244,000	153
Alpes-Maritimes	9	2.750,000	143,750	10.559,000	318
Ardèche	17	980,000	3.719,977	60.690,000	1.672
Ardennes.....	19	2.070,000	7.423,901	76.840,475	1.419
Ariège	11	1.315,000	1.107,061	22.767,000	463
Aube	13	3.500,000	1.126,878	139.726,000	1.419
Aude	17	2.365,000	281,113	8.466,123	334
Aveyron	34	9.155,000	8.096,410	91.729,450	2.331
Bouches-du-Rhône	22	6.737,500	3.257,955	46.284,000	880
Calvados	20	4.800,000	2.125,611	88.935,218	2.747
Cantal	8	2.800,000	838,373	18.836,000	387
Charente	8	»	4.108,694	54.867,000	1.463
Charente-Maritime	24	6.919,000	22.137,835	164.932,000	3.053
Cher	20	3.700,000	4.287,400	60.400,000	1.853
Corrèze	27	3.360,000	3.309,350	59.991,737	1.436
Corse	18	1.390,400	1.311,908	19.285,000	270
Côte-d'Or	3	200,000	1.211,400	14.062,000	13

DEPARTEMENTS	NOMBRE total des aides accordées.	MONTANT total des prêts accordés.	MONTANT total des primes accordées.	TOTAL général des investissements.	TOTAL général des emplois.
Côtes-du-Nord	46	16.470,000	14.767,120	162.055,684	4.011
Creuse	22	3.230,000	1.896,258	27.066,000	1.346
Dordogne	14	810,000	1.357,046	31.030,000	764
Doubs	6	1.717,500	40,300	5.311,000	260
Drôme	4	1.950,000	»	8.590,000	260
Eure	7	1.480,000	»	4.810,000	153
Eure-et-Loir	7	2.740,000	»	13.612,000	501
Finistère	84	19.123,667	21.142,734	225.296,880	5.915
Gard	31	6.640,000	3.522,422	45.343,654	2.812
Haute-Garonne	37	2.348,450	19.381,192	185.332,606	3.844
Gers	2	»	274,060	2.847,000	64
Gironde	110	9.686,000	56.858,010	536.418,000	9.489
Hérault	89	9.560,000	18.818,957	204.741,700	5.199
Ile-et-Vilaine	67	15.273,000	65.617,071	942.815,545	14.795
Indre	38	8.700,000	17.849,182	192.080,000	4.784
Indre-et-Loire	25	10.015,000	1.574,824	44.859,999	1.930
Isère	21	13.015,000	1.215,884	36.092,000	1.198
Jura	6	855,000	363,200	6.185,000	225
Landes	18	2.600,000	6.738,617	89.029,418	1.340
Loir-et-Cher	22	3.525,000	1.077,850	38.268,000	1.082
Loire	74	24.460,000	17.786,853	244.247,113	6.050
Loire (Haute-)	33	6.610,000	7.033,294	107.356,000	2.456
Loire-Atlantique	133	69.970,000	76.087,096	615.908,440	14.099
Loiret	8	2.300,000	»	10.006,000	517
Lot	9	1.650,000	782,200	13.806,000	311
Lot-et-Garonne	7	250,000	1.510,893	19.717,000	564
Lozère	2	164,000	31,628	645,000	69
Maine-et-Loire	26	1.620,000	4.768,155	90.164,000	4.769
Manche	27	575,000	8.787,796	76.654,744	2.814
Marne	9	3.900,000	432,000	77.470,000	525
Marne (Haute-)	8	8.675,000	2.344,400	43.999,000	1.045
Mayenne	17	800,000	3.590,581	42.306,000	2.334
Meurthe-et-Moselle	22	31.700,000	12.738,130	238.369,000	2.780
Meuse	16	1.100,000	4.039,234	39.029,200	1.633
Morbihan	59	38.811,150	38.957,445	325.056,762	7.280
Moselle	21	35.750,000	9.112,806	170.567,127	2.423
Nièvre	12	8.300,000	1.790,980	54.215,000	1.895
Nord	78	59.750,000	10.198,428	266.506,800	10.716
Oise	8	5.550,000	»	37.450,000	48
Orne	11	2.190,000	528,373	14.024,000	618
Pas-de-Calais	104	23.260,000	46.272,266	395.537,870	12.110
Puy-de-Dôme	32	15.959,050	3.633,684	72.935,700	1.545
Pyrénées (Basses-)	31	11.951,500	20.286,775	218.686,000	2.465
Pyrénées (Hautes-)	17	4.315,650	4.328,550	60.630,000	1.742
Pyrénées-Orientales	12	7.926,000	37,980	23.502,000	98
Rhin (Bas-)	43	10.610,000	8.187,640	113.486,000	3.865
Rhin (Haut-)	18	15.200,000	966,980	49.163,000	1.346
Rhône	14	11.530,000	»	40.170,000	546
Saône (Haute-)	12	2.000,000	1.186,880	18.711,000	898
Saône-et-Loire	34	4.870,000	6.095,757	116.730,821	4.114
Sarthe	12	5.225,000	1.225,312	48.403,000	1.875
Savoie	23	23.935,000	»	59.321,000	24

DEPARTEMENTS	NOMBRE total des aides accordées.	MONTANT total des prêts accordés.	MONTANT total des primes accordées.	TOTAL général des investissements.	TOTAL général des emplois.
Savoie (Haute-).....	23	22.476,000	640,100	77.452,000	1.147
Seine	2	4.250,000	»	16.370,000	21
Seine-Maritime	18	6.037,000	4.183,007	49.050,000	1.310
Seine-et-Marne	1	100,000	»	660,000	»
Yvelines	Seine-et-Oise, voir départements : 91, 92, 93, 94, 95.				
Sèvres (Deux-).....	27	700,000	4.710,957	73.356,951	2.140
Somme	39	6.735,000	7.088,570	181.700,000	4.869
Tarn	28	3.150,000	3.187,832	60.281,640	2.071
Tarn-et-Garonne	5	»	636,058	8.672,500	344
Var	13	9.060,000	22,720	20.714,000	150
Vaucluse	4	760.000	»	3.790,000	150
Vendée	41	700.000	5.028,292	71.238,229	2.982
Vienne	43	13.590,000	13.185,492	134.680,000	5.662
Vienne (Haute-).....	71	3.077,000	18.556,331	190.748,248	4.627
Vosges	117	39.240,000	67.968,072	585.536,550	13.514
Yonne	9	3.135,000	20,000	10.919,000	371
Territoire de Belfort.....	»	»	»	»	»
Essonne	»	»	»	»	»
Hauts-de-Seine	»	»	»	»	»
Seine - Saint-Denis	1	250,000	»	300,000	»
Val-de-Marne	»	»	»	»	»
Val-d'Oise	»	»	»	»	»
Total brut.....	2.363	749.772,867	725.069,214	9.193.854,828	219.242
Réductions et annulations..	518	17.006,670	93.244,010	789.028,574	32.185
Total net.....	1.845	732.766,197	631.825,204	8.404.826,254	187.057

1. Répartition géographique des aides accordées
après avis du Comité n° 1 ter.

a) Montant d'aides accordées.

	1965	1966	1967	1968
	(En millions de francs.)			
Zones bénéficiant d'une aide maximum (1).	29	29	21	25
Départements de l'Ouest (2).....	16	31	25	40
Reste du territoire.....	104	93	127	139

NOTA. — Ne sont pas comprises dans ce tableau les aides accordées par les Conférences administratives régionales.

(1) Cherbourg, Brest, Lorient, Nantes, Saint-Nazaire, La Rochelle, Rochefort, Bordeaux, Toulouse, Limoges, Brive.

(2) Côtes-du-Nord, Morbihan, Finistère, Ile-et-Vilaine, Manche, Vendée, Loire-Atlantique.

b) Montant des aides accordées.

	1965		1966		1967		1968	
	Prêts.	Primes.	Prêts.	Primes.	Prêts.	Primes.	Prêts.	Primes.
	(En millions de francs.)							
Zones bénéficiant d'une aide maximum	59,2	41,3	0,75	33,8	2,5	17,7	26,5	13,1
Département de l'Ouest	1,2	3,6	5,4	20,4	13,4	7,0	27,9	7,0
Reste du territoire	16,2	32,5	22,9	30,5	103	35,2	193,9	80,4

La concentration des aides dans les zones prioritaires est moins marquée en 1968 confirmant une tendance amorcée en 1967. C'est ainsi que les primes accordées dans ces zones ont représenté 21 % du total en 1968 (compte non tenu des primes accordées dans le cadre de la procédure déconcentrée) contre 41 % en 1967, 63 % en 1966 et 58 % en 1965.

2. Montant des investissements réalisés par les entreprises bénéficiaires.

(En millions de francs.)

L'absence de statistiques ne permet pas ici :

- de donner les chiffres par grandes régions ;
- de donner les chiffres pour les années antérieures à 1966.

1966	1967	1968
1.626,3	1.756	2.306,4

3. Nombre d'emplois créés (ou à créer).

	1966	1967	1968
Emplois à créer grâce à l'octroi :			
— de primes et prêts du F. D. E. S.	16.948	17.894	25.210
— de primes accordées après avis des C. A. R.	3.777	3.051	3.028
— d'emprunts groupés émis par S. D. R.	5.960	13.930	8.326
Total	26.685	34.875	36.564

C. — La décentralisation des activités tertiaires.

Les actions menées dans le cadre de la politique de décentralisation pour 1969 ont été les suivantes :

1° Décentralisation de services de l'Etat acquise avec le concours du Fonds de décentralisation :

— installation à Nantes de divers services des Affaires étrangères ;

— installation à Bordeaux du Centre national d'études judiciaires ;

— installation à Périgueux de l'Imprimerie des timbres postes et de l'Atelier du timbre fiscal ;

— installation à Lorient de certains ateliers des télécommunications.

2° Secteur des assurances :

— installation du siège des Assurances générales à Reims et de la Compagnie Rhin et Moselle, à Strasbourg.

A signaler également les projets de deux grandes compagnies nationales visant à installer d'importantes délégations régionales dans les principales métropoles d'équilibre.

3° Secteur de la banque :

Projets en cours de réalisation :

— regroupement des services logistiques de la Banque nationale de Paris, sur Orléans ;

— installation à Lyon d'un important centre de mécanographie du Crédit lyonnais.

4° Secteur du pétrole :

Projet en début de réalisation de l'installation d'un important centre de recherches de l'E. R. A. P. à Feyzin près de Lyon.

Les projets B. N. P., Crédit lyonnais et E. R. A. P. font l'objet de dossiers de demande de prime de localisation d'activités tertiaires, en cours d'instruction.

A signaler également la création à Nantes et à Saint-Etienne de deux établissements relevant du *Centre technique des industries mécaniques* et le projet d'installation à Lyon (parallèlement à la réalisation de l'établissement d'Orsay près de Paris) du *Centre technique des industries aéronautiques et thermiques*.

D. — Les problèmes du développement urbain.

I. — LES ASPECTS DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Parmi les objectifs assignés à la politique d'aménagement du territoire, la recherche d'un aménagement urbain équilibré tient une place importante : il s'agit non seulement de mettre en œuvre une structure urbaine comprenant huit métropoles régionales mais également d'assurer le développement de villes de moyenne importance, trait d'union entre les capitales régionales et les bourgs ou les centres ruraux. Il convient également de réintégrer la vaste région urbaine qu'est la région parisienne dans le cadre du Bassin parisien.

Le groupe central de planification urbaine (G. C. P. U.) créé en juin 1964 a reçu la mission générale d'instruire les questions relatives à l'aménagement des grandes agglomérations et plus particulièrement des métropoles d'équilibre. Si l'on essaie de résumer les principaux travaux du G. C. P. U. on constate qu'au cours d'une première phase, cet organisme s'est attaché à la préparation et à la mise en œuvre des programmes d'équipement du V^e Plan pour les grandes agglomérations. Il a sur ce sujet présenté au Comité interministériel d'aménagement du territoire un rapport en février 1967. C'est sur la base de ce rapport que le Comité interministériel d'aménagement du territoire a adopté un certain nombre de dispositions relatives aux grandes opérations d'aménagement : restructuration des centres, création de zones d'habitation, voirie rapide, ensembles universitaires.

C'est sur la proposition du Groupe central qu'a été décidée également la création en 1967 d'organisations d'études d'aménagement des aires métropolitaines. Le Groupe central a alors reçu mission de suivre les études des « Organisations d'études d'aménagement et aires métropolitaines » (O. R. E. A. M.).

La plupart des données concernant ce problème étant rassemblées dans le document annexé au budget relatif à la politique d'aménagement du territoire, rappelons simplement, qu'au cours du premier trimestre de 1968, les travaux du groupe ont plus spécialement porté sur l'aménagement de la région urbaine de Lyon. Au milieu de l'année 1968, le G. C. P. U. s'est attaché à l'étude de l'aménagement de l'aire métropolitaine du Nord. A la fin de

l'année 1968, ce sont les livres blancs de l'aire métropolitaine de Marseille et de Nancy—Metz—Thionville qui ont été examinés. En 1969, le Groupe central a étudié :

— le projet de Livre blanc de l'aire métropolitaine Nantes—Saint-Nazaire ;

— l'avant-projet de schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Lyon—Saint-Etienne.

Actuellement, le G. C. P. U. prépare à l'intention du Comité interministériel d'aménagement du territoire un rapport sur le projet de schéma de l'aire métropolitaine marseillaise en vue de son approbation par le Gouvernement.

Le programme du Groupe central pour l'année 1970 comprendra deux parties :

Le premier correspondra à l'examen des projets de schéma des aires métropolitaines et à leur présentation au Comité interministériel d'aménagement du territoire ;

Le second traitera de l'examen exhaustif des projets d'aménagement des grandes agglomérations en vue de la préparation des programmes du VI^e Plan.

2. — L'ORGANISATION DE LA RÉGION PARISIENNE

Comme le note le document budgétaire annexe consacré à l'aménagement du territoire, « Paris doit demeurer et, dans certains domaines, devenir une métropole européenne. Il doit aussi partager certaines de ses fonctions traditionnelles avec les nouvelles métropoles d'équilibre régionales. La seule façon d'atteindre les deux objectifs apparemment contradictoires, sans vider en même temps de toute substance la périphérie du bassin parisien, est probablement de tenir compte de la solidarité croissante entre la capitale et la couronne des départements sur lesquels se fait sentir directement son influence ».

C'est dire que, désormais, l'avenir de la Région parisienne n'est plus seulement envisagé dans les limites du schéma-directeur d'aménagement et d'urbanisme qui concerne les huit départements de la Région mais dans le cadre même du bassin parisien.

L'exécution du schéma directeur de la Région parisienne.

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région parisienne a été pris en considération par le Gouvernement en novembre 1964.

Depuis cette date, sa mise en application a été engagée sur divers plans :

— un nombre important de documents d'urbanisme ont été élaborés ou adaptés en fonction des options du schéma directeur de la région : schémas de structure correspondant aux schémas de secteurs prévus par la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 ; plans directeurs d'urbanisme intercommunaux (P. D. U. I.) ; plans d'urbanisme de détail et plans communaux ; schéma directeur de la ville de Paris ;

— des zones d'aménagement différé ont été créées, pour 66.000 hectares, dont 27.000 dans le périmètre des villes nouvelles ;

— des acquisitions de terrains importantes ont été faites, dont plus de 2.000 hectares dans les centres urbains nouveaux d'Evry, Trappes et Cergy-Pontoise.

L'agence foncière et technique de la Région parisienne, au 31 décembre 1968, avait acquis 3.700 hectares (dont 3.350 hectares à l'amiable) dont 1.400 pour son propre compte, 1.400 pour le compte de l'Etat et 900 en tant que prestataire de services. Ses opérations intéressent : les zones à urbaniser par priorité, les zones d'urbanisation nouvelle (programme dit des grands offices, villes nouvelles d'Evry et de Cergy notamment) et des zones d'activité.

Au plan administratif, la mise en application des projets de villes nouvelles s'est traduite également par la création des missions d'étude et d'aménagement et des établissements publics de Cergy-Pontoise et d'Evry.

A Cergy-Pontoise, les travaux de la déviation autoroutière de Pontoise et le chantier de la Préfecture sont en cours et la réalisation des premières infrastructures de voirie a été entreprise.

A Evry, les travaux de la Préfecture et d'un motel sont en cours de construction, et les premiers éléments des réseaux primaires vont être engagés.

La réalisation des grands équipements d'infrastructures correspondant au schéma directeur intéresse en particulier les liaisons routières et l'assainissement (le R. E. R. et le boulevard périphérique résultant de décisions antérieures au schéma directeur), ainsi que les équipements de loisirs.

Les modifications du schéma directeur de la Région parisienne.

Le schéma directeur de la Région parisienne fait actuellement l'objet d'une procédure de révision.

Cette révision est justifiée d'abord par la nécessité d'adapter le programme initial en fonction des observations et des études plus détaillées effectuées depuis 1965 par la Préfecture de région, en collaboration avec les administrations.

D'autre part, des modifications ont été souhaitées au cours de la procédure de consultation à laquelle a été soumis le schéma directeur, notamment par le conseil d'administration du District et le Comité consultatif économique et social en 1966.

Enfin, le Ministre de l'Équipement et du Logement avait demandé que le schéma soit adapté de manière à assurer une utilisation optimale des infrastructures de transport.

Un projet de schéma modificatif a été établi au début de l'année 1969 comprenant :

— des zones d'urbanisation nouvelles dans le secteur de la vallée de la Mauldre, au Nord de Roissy-en-France près de l'échangeur de Survilliers, dans le secteur Sud-Est (Boissy-Saint-Léger—Lésigny) ;

— des modifications concernant les villes nouvelles, à savoir : renforcement et extension de l'urbanisation dans la vallée de la Marne en direction de Meaux ; suppression de l'un des deux centres urbains prévus à Trappes, et de celui de Montmorency ; remplacement de la ville nouvelle de Mantes Sud par une urbanisation plus réduite ;

— des adaptations du réseau de transports en commun et du réseau des voiries primaires.

Le document correspondant a été soumis à l'examen des collectivités, à partir de l'été 1969.

Par ailleurs, des instructions ont été adressées au Préfet de la région parisienne par le Ministre délégué chargé du Plan et de

l'aménagement du territoire et par le Ministre de l'Équipement et du Logement, en septembre 1969, lui demandant notamment, en vue de la mise au point définitive du dossier :

— de revoir les perspectives démographiques prises en compte par le schéma, en fonction des résultats du recensement de 1968, qui font apparaître un ralentissement de la croissance de la région parisienne ;

— de réexaminer les perspectives d'évolution et la politique d'orientation des activités en les replaçant dans le cadre de la politique de la province, la plus grande mobilité des établissements industriels de la zone dense de Paris, et de son agglomération dans la région parisienne, et le desserrement vu les points d'appui du bassin parisien ;

— de prendre en compte, pour l'aménagement du Nord de la région parisienne, dans le secteur intéressé en particulier par la création de l'aéroport de Roissy-en-France, les possibilités offertes dès à présent par le Sud de la Picardie, et notamment la vallée de l'Oise ;

— d'étudier l'hypothèse d'une croissance urbaine limitée autour de Mantes, au lieu de la création d'une ville nouvelle au Sud-Ouest ;

— de réexaminer le principe de la ville nouvelle de Tigery-Lieusaint compte tenu des possibilités offertes par le renforcement de l'urbanisation du secteur Nord de Melun et celui de la ville nouvelle d'Evry.

Le dépassement du cadre traditionnel de la Région parisienne.

La remise en question de certaines dispositions figurant dans le schéma directeur de la Région parisienne ne prend son sens que si l'on considère le bassin parisien comme le cadre normal du développement de la région urbaine de Paris. Un Livre blanc du bassin parisien, adopté le 6 mars 1969 par le Groupe interministériel d'aménagement du bassin parisien, traite des différents aspects de l'organisation des activités et de l'espace dans la couronne du bassin parisien. Il est probable — et c'est un point sur lequel nous aimerions avoir des précisions — que cette question devra être débattue lors de l'examen du VI^e Plan. En tout état de cause, la remise en question des options fondamentales du schéma directeur, notamment sur les villes nouvelles, constitue un sujet

de préoccupations pour les administrateurs locaux ; la finalité de la croissance urbaine parisienne paraît se transformer d'une année à l'autre.

3. — UN INSTRUMENT DE LIAISON ENTRE LES CENTRES URBAINS : L'AÉROTRAIN

Votre commission a eu l'occasion de visiter avec beaucoup d'intérêt, au début de 1969, les installations expérimentales de l'aérotrain à Gometz-la-Ville. Rappelons que le programme concernant l'aérotrain a été arrêté par le Comité interministériel pour l'aménagement du territoire le 6 juin 1967 ; ce programme prévoyait trois séries d'actions :

a) La construction d'un véhicule haute vitesse dit Aérotrain 02, capable d'atteindre 400 kilomètres/heure et susceptible de stabiliser pendant au moins 2 kilomètres sa vitesse à plus de 350 kilomètres/heure sur la voie de 6,7 kilomètres de Gometz (ce véhicule a effectivement réalisé, le 22 janvier 1969, une vitesse maximale homologuée de 422 kilomètres/heure parcourant 1 kilomètre à la vitesse moyenne de 411 kilomètres/heure et 2 kilomètres à la vitesse moyenne de 394 kilomètres/heure).

b) La recherche d'une meilleure adaptation de ce *nouveau mode de transport* non seulement aux conditions du transport proprement dit (manœuvre, aiguillage, confort intérieur, sécurité), mais aussi aux problèmes posés par les trajets en zone urbanisée (nuisances extérieures, bruit).

Les améliorations acquises dans ce domaine ont été très importants au point qu'il est d'ores et déjà possible d'affirmer que ce *nouveau mode de transport* peut être non seulement un des plus sûrs et des plus faciles d'exploitation, mais qu'il est en outre susceptible d'offrir à des vitesses comprises entre 200 et 300 kilomètres/heure un confort au moins égal si ce n'est supérieur à celui offert par les moyens de transports existants à des vitesses moitié moindres. Parallèlement, le recours à la propulsion par moteur à induction linéaire est apparu, ainsi que l'ont indiqué les responsables de l'aérotrain lors de la visite d'une délégation de la commission, non pas comme la seule mais comme une des solutions envisageables susceptible de réduire au maximum les nuisances extérieures et en particulier le bruit.

Son adaptation s'est avérée favorable au point que la Société d'études de l'aérotrain a pris l'initiative et la charge financière de

réaliser un prototype en vraie grandeur de 44 places, étudié pour recevoir le moteur de 400 kVA construit par la société Merlin Gérin.

La D. A. T. A. R. de son côté a pris en charge la réalisation, à Gometz, pour 2,4 millions de francs, d'une voie expérimentale de 3 kilomètres spécialement équipée à cet effet.

c) La réalisation et l'expérimentation sur une voie de 18 kilomètres située au Nord d'Orléans et en direction de Paris d'un véhicule de 80 places capable de réaliser une vitesse de 300 kilomètres/heure et permettant des liaisons commerciales à 250 kilomètres/heure de moyenne.

Le tableau joint ci-après récapitule les modes de financement des différents programmes actuellement réalisés ou en voie d'achèvement.

Encore que les résultats obtenus soient extrêmement encourageants et permettent, dès maintenant, d'envisager la réalisation de lignes commerciales dans des conditions très satisfaisantes, les investissements à envisager ne sauraient trouver leur place que dans le cadre du prochain plan quinquennal. On ne saurait préjuger des décisions qui seront prises dans ce domaine, mais actuellement des études ont été entreprises tant sur le plan technique que sur le plan économique sur deux types de liaisons particulières :

— la première concerne Paris-Orléans et a fait ressortir la possibilité d'offrir, pour un trafic de l'ordre de 5.000 personnes/journée en moyenne dans chaque sens avec des creux horaires de 120 personnes/heure, et des pointes de 1.050 personnes/heure, ce qui est très sévère, une durée de trajet totale de 34 minutes environ avec un départ aux heures creuses toutes les 20 minutes et aux heures de pointe toutes les 4 minutes.

Les coûts d'exploitation aux conditions du 1^{er} janvier 1969 sont inférieurs à 9 F pour le trajet Paris-Orléans (toutes taxes comprises).

Les charges d'amortissement de l'infrastructure rapidement décroissantes avec le niveau du trafic seraient dans la même hypothèse du même ordre de grandeur.

— la seconde concerne Paris-Orly et son prolongement éventuel vers Roissy. Cette étude vise essentiellement à déterminer, en liaison avec les services de la Région parisienne, les tracés utilisables à bref délai dans la zone urbanisée, les terminaux envisageables à proximité du centre et leur intérêt économique vis-à-vis des trafics à desservir. Il devrait donc être possible de

soumettre aux autorités responsables d'ici à la fin de l'année en cours un projet précis et réalisable en trois ans.

C'est ainsi que la Société de l'aérotrain s'est déjà vu confier des études de caractère limité par le Gouvernement américain et que ces pourparlers sont en cours pour la réalisation d'un programme d'expérimentation plus vaste.

Il est certain que la technique et l'industrie française qui y sont associées disposent dans ce domaine d'une avance de plusieurs années, acquise au prix d'un effort financier relativement minime, et susceptible, pour peu que l'on s'attache à la conserver, de lui ouvrir des débouchés extrêmement importants dans un secteur de transport où la demande est d'ores et déjà considérable. Nous avons eu le plaisir de constater récemment que les travaux expérimentaux avaient vivement intéressé certaines sociétés américaines de transport desservant des secteurs particulièrement urbanisés. Il y a là une incontestable victoire de la technique française et une intéressante indication de la valeur commerciale de cet instrument de liaison.

Financement programmes aérotrain.

	D. A. T. A. R.	D. G. R. S. T.	MERLIN- GERIN	SOCIETE DE L'AERO- TRAIN	TOTAL
1° Modèle probatoire 01 :					
Marché initial.....	(1) 3	»	»	(2) 2	5
2° Modèle grandes vitesses 02 et adaptations trafic :					
Avenant n° 1.....	(1) 4,5	»	»	(2) 1,5	6
3° Modèle suburbain :					
Véhicule	»	»	»	2,4	2,4
Voie	2,4	»	»	»	2,4
Moteur linéaire.....	»	0,65	0,65	»	1,3
Totaux essais Gometz...	9,9	0,65	0,65	5,9	17,1
4° Véhicule expérimental et voie d'Orléans	25	15	»	1,5	41,5
Totaux généraux....	34,9	15,65	0,65	7,4	58,6

(1) Remboursables sur redevances ultérieures par la société.

(2) En fait, les participations de la société ont été sensiblement supérieures, la part de l'Etat ayant été fixée forfaitairement sur la base d'un programme estimé au départ.

TROISIEME PARTIE

LES GRANDS AMENAGEMENTS REGIONAUX

1. — LITTORAL LANGUEDOC-ROUSSILLON

L'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon tend à drainer vers cette région, ainsi que nous l'avons rappelé l'an dernier, un courant touristique européen d'une grande importance. L'ensemble de l'opération prévoit la création de six unités touristiques d'une capacité totale de 400.000 lits, s'ajoutant aux 250.000 lits existants. Cette capacité permettra donc à la région de recevoir 650.000 personnes simultanément, soit 2 millions de touristes environ pendant la saison.

Actuellement, deux stations sur cinq : La Grande-Motte, Leucate-Barcarès, sont en cours de construction. Deux autres ont vu les premiers travaux débiter cette année : Cap d'Agde, Gruissan.

On considère que l'opération d'aménagement du littoral Languedoc-Roussillon se situe maintenant à mi-course. Si elle se poursuit pendant le VI^e Plan au même rythme que pendant le V^e Plan, les deux stations de la La Grande-Motte et de Leucate-Barcarès devraient être achevées, les deux stations d'Agde et de Gruissan dont les travaux ont commencé cette année devraient être équipées, la dernière station de l'embouchure de l'Aude devrait être lancée. Ces travaux nécessitent un volume d'investissement du même ordre que celui déjà effectué.

2. — LE LITTORAL AQUITAIN

Le programme d'aménagement de la côte aquitaine, qui avait auparavant été approuvé à l'unanimité par la C. O. D. E. R. et les Conseils généraux des départements intéressés, a été adopté par le Comité interministériel pour les problèmes d'action régionale et d'aménagement du territoire, le 1^{er} avril 1969.

Le rythme d'exécution de la première tranche d'équipement 1970-1975 sera cependant conditionné par les décisions qui seront prises dans le cadre du VI^e Plan. En attendant, un schéma de structure est en cours d'élaboration tandis que commencent à être constituées des réserves foncières.

Pour l'instant, seuls les départements de la Gironde et des Landes sont concernés par ces opérations qui seront étendues ultérieurement au Pays basque, intégré plus récemment dans le périmètre d'action de la Mission.

Un crédit exceptionnel de 5.800.000 F, fourni par le F. I. A. T., a déjà permis de lancer une série d'opérations d'un montant total de 8.350.000 F dont 3.750.000 F pour l'aménagement de la vallée de l'Adour.

Dans le cadre du parc naturel régional de la vallée de la Leyre, 1 million de francs seront consacrés à la réalisation d'un musée de plein air (qui avait bénéficié l'an passé d'une subvention de 750.000 F) et d'un Centre d'initiation à la nature. A ceci, il convient d'ajouter 2 millions de francs pour la construction d'une base de plein air orientée sur le nautisme à Bombannes, au bord du lac de Carcans-Hourtin.

Parmi les autres opérations, citons :

— l'aménagement d'un centre touristique et culturel dans une citadelle du xvii^e siècle à Fort-Médoc ;

— l'amélioration de la R. N. 652 dans les Landes (1 million de francs) ;

— l'organisation d'une vingtaine de chantiers de jeunes (100.000 F).

3. — CORSE

La situation économique actuelle de la Corse est caractérisée par un revenu moyen par habitant inférieur d'environ 30 % à celui de la France entière, des perspectives touristiques intéressantes mais des ressources agricoles faibles.

Le nombre des touristes s'accroît, en effet, chaque année beaucoup plus rapidement que partout ailleurs en France : de 150.000 en 1961, il est passé à 240.000 en 1965 et à près de 280.000 en 1967, soit un accroissement de 87 % en 6 ans.

Il importe donc à la fois de développer cette tendance tout en cherchant à améliorer les conditions de vie des agriculteurs.

Une action coordonnée a été entreprise dans ce sens en octobre 1966 par la Mission interministérielle pour l'aménagement et l'équipement de la Corse, et un schéma d'aménagement, réalisé avec l'accord de la D. A. T. A. R. et du Ministère de l'Équipement, doit être soumis à l'avis des élus locaux.

Ce schéma définit également l'action à entreprendre localement en ce qui concerne la voirie, l'assainissement, l'électrification et le reboisement ; il comporte, de plus, des plans d'urbanisme intéressant l'ensemble du littoral (dont ceux de la côte Ouest qui sont actuellement soumis aux collectivités intéressées).

Il tient naturellement compte du développement plus rapide de la côte Ouest, mais il prévoit aussi les actions à mener pour aménager la côte Est et y améliorer la situation en créant notamment des stations nouvelles.

Il est bien entendu que le libre accès aux plages devra être préservé.

En vue de la réalisation de ce programme, des réserves foncières portant sur environ 600 hectares ont été constituées soit directement par l'Etat, soit par la Caisse des dépôts et consignations. Elles doivent être développées dans l'avenir.

Les principales actions en cours sont les suivantes :

- création d'une association pour la promotion touristique de la Corse ;
- construction à Lozari d'un centre de formation professionnelle pour le personnel hôtelier ;
- création d'un parc naturel régional de 150.000 hectares à Vizzavona, avec une façade maritime sur le golfe de Porto, et deux zones d'accueil touristique de 250 lits d'hébergement ;
- construction ou extension de ports de plaisance, dont trois (Porto-Vecchio, Saint-Florent et Maccinaggio) ont déjà été financés ;
- construction de barrages et de réseaux d'irrigation ;
- amélioration de l'infrastructure routière ;
- adductions d'eau et constitution de réserves d'eau ;
- création d'hôtels et villages de vacances (près de 3.000 chambres prévues).

4. — LE GOLFE DE FOS

L'aménagement de la zone industrielle et portuaire de Fos, décidé en 1964 et amorcé l'année suivante, a pour but de permettre au port de Marseille, enserré dans des collines trop proches du littoral, de se développer dans une zone où il est possible, d'une part, de créer de vastes installations industrielles et des parcs de stockage de carburant et, d'autre part, de bénéficier de fonds maritimes importants permettant, moyennant des aménagements relativement peu onéreux, la réception à quai de pétroliers ou de minéraliers géants.

L'achèvement des travaux d'aménagement spécifiquement maritimes a permis la mise en service des installations portuaires de réception des pétroliers le 20 décembre 1968, en présence du Premier Ministre, et, quelques jours plus tard, la réception à Fos du premier pétrolier de 200.000 tonnes accostant à pleine charge dans un port d'Europe continentale. Depuis la mise en service en 1969 d'un deuxième poste pétrolier pour grands tankers et d'un poste pour hydrocarbures raffinés, les installations de Fos connaissent un rythme de trafic élevé.

Par ailleurs, le quai minéralier de Fos (desservi par voie ferrée) a reçu en août 1968 le premier navire transportant des bauxites d'Australie, et un poste à containers, comprenant sur 550 mètres de quai trois grands portiques de déchargement, a été mis en service au printemps 1969.

On procède actuellement enfin au creusement à pleine section d'une darse industrielle (Ouest) et à section réduite d'une deuxième darse (Est) ; les remblais ainsi obtenus doivent permettre la constitution d'environ 2.000 hectares de terrains industriels. Ces travaux, qui devront s'achever en 1970, sont d'une ampleur sans précédent sur un chantier portuaire français : 90 millions de mètres cubes de terrain auront ainsi été déplacés.

Au total, depuis 1965 et jusqu'à la fin de 1970, 400 millions de francs auront été engagés, selon les normes habituelles de partage des charges entre l'Etat et le port autonome ; ainsi modernisé, le port de Fos se trouvera dans les meilleures conditions de compétition pour la réception de très grands navires et pourra bénéficier, dans les plus brefs délais, de la zone industrielle qui lui sera associée.

Le port autonome de Marseille a préparé le programme d'une première étape d'aménagement de la zone industrielle comprenant les acquisitions complémentaires de terrains et leur aménagement. Ce programme, de 200 millions environ, exécuté entre 1968 et 1972, vise à offrir dès que possible une gamme de surfaces industrielles variées dotées de l'infrastructure de base indispensable.

Les investissements de base incombant à l'Etat (routes et télécommunications) seront supportés par les budgets ministériels intéressés ; ainsi en 1969, un programme de travaux routiers (16,8 millions de francs) et d'installations téléphoniques (6,27 millions de francs) a été mis en œuvre avec des participations du F. I. A. T., d'un montant global de 5 millions de francs.

Les entreprises publiques concourront aux investissements les concernant après accord sur la répartition des charges avec le port autonome.

Quant aux autres aménagements (assainissement, desserte en eau, voirie intérieure), qui représentent une charge trop lourde pour la seule trésorerie du port autonome, il a été décidé que le budget de l'Etat supporterait la charge définitive des acquisitions de terrains (plus de 40 millions de francs). Les autres dépenses seront gagées, jusqu'en 1973, par un emprunt à long terme auprès de la Caisse des dépôts et consignations.

5. — AUTRES AMÉNAGEMENTS RÉGIONAUX

a) *Canal de Provence.*

Commencée en 1963, la réalisation de la première tranche des travaux du canal de Provence vient de s'achever avec la mise en eau, le 5 juillet 1969, du premier tronçon du canal principal ravitaillant en eau du Verdon les industries de l'étang de Berre, l'agglomération marseillaise et les agriculteurs de la région d'Aix-en-Provence. La deuxième phase, déjà entamée, s'étendra sur les cinq prochaines années ; elle permettra essentiellement la réalisation de la branche varoise et la jonction avec l'agglomération toulonnaise. Ce programme, de l'ordre de 300 millions de francs, est financé concurremment par la Banque européenne d'investissement, le budget de l'Etat et le F. E. O. G. A.

b) *Bas Rhône - Languedoc.*

Dans le périmètre du bas Rhône - Languedoc, l'équipement de nouvelles surfaces pour l'irrigation continue à progresser à la cadence de 5.000 hectares par an ; mais l'effort mené se développe plus particulièrement vers la région de Béziers. L'action entreprise vise la viticulture ainsi que l'amélioration de la production de la viande. Elle permettra aussi de développer l'industrie, qui est, on le sait, grande consommatrice d'eau.

c) *Coteaux de Gascogne.*

Pour les coteaux de Gascogne, l'intervention de sa compagnie a pour objectif essentiel la culture du maïs et la promotion de l'élevage ; elle consacre donc à ce but la majeure partie de ses crédits en étendant les superficies irriguées (de l'ordre de 3.000 hectares par an), en apportant une assistance technique aux agriculteurs et en organisant la production et la commercialisation des produits ; enfin, en favorisant, dans les régions plus sèches, l'élevage du mouton ou les travaux de boisement.

d) *Landes de Gascogne.*

La Compagnie des landes de Gascogne pourrait s'orienter, dans le courant de l'année 1970, vers le développement de l'ensemble de la région aquitaine sur le plan rural. Elle deviendrait donc en priorité un prestataire de services pour les travaux d'hydraulique, dans le domaine agricole, et le développement de l'arrière-pays, dans le domaine touristique, en relation avec la mission interministérielle pour l'aménagement de la côte aquitaine.

e) *Société d'aménagement de l'Auvergne et du Limousin.*

La Société chargée de l'aménagement de l'Auvergne et du Limousin (S. O. M. I. V. A. L.) s'est orientée, dès l'origine, compte tenu des conditions naturelles et économiques particulières à ces régions, vers le développement d'un élevage (à orienter vers la viande ou vers le lait), la création d'une infrastructure de tourisme pour les vacances et les week-end, l'irrigation du val d'Allier et le reboisement de la partie ouest du Massif Central. Elle a concentré ses efforts sur ces points, notamment en créant des fermes expérimentales et des réseaux de fermes contractuelles pour la modernisation de l'élevage et en construisant un certain nombre de villages de vacances dans les sites les plus favorables.

QUATRIEME PARTIE

LE SCHEMA GENERAL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Nul ne peut contester que la création d'un schéma général d'aménagement du territoire a constitué l'un des souhaits et l'une des préoccupations majeures de votre commission depuis dix ans. Comme le notent les rédacteurs de l'annexe budgétaire résumant les principaux éléments de la politique d'aménagement du territoire, « le schéma général d'aménagement de la France apparaît donc aujourd'hui comme la continuation normale et l'extension des différents schémas directeurs mis en œuvre ces dernières années dans la région parisienne et dans certaines aires urbaines ».

Ce document en cours d'élaboration se présenterait, selon les renseignements que nous avons pu recueillir :

- comme un instrument de liaison entre les différents programmes régionaux partiels ;
- comme un tableau de bord pour la politique à moyen terme de mise en valeur du territoire ;
- comme un « modèle prospectif » de l'avenir de notre pays à long terme.

Personne ne doute que la mise sur pied d'un tel document ne soit complexe et hasardeuse dans la mesure où il est toujours difficile de bâtir avec trente ans d'avance. Votre commission en a conscience, mais elle considère que l'entreprise n'en est pas moins capitale pour l'avenir de la politique d'aménagement du territoire. Car, ainsi que nous l'avons signalé, il s'agit là d'un projet qui correspond à un vœu formulé par la Commission des Affaires économiques et du Plan depuis longtemps... Dans son rapport pour avis de 1960, à une époque où la politique d'aménagement du ter-

ritoire n'avait pas encore rencontré l'audience qu'elle a actuellement, notre collègue Charles Suran réclamait, au nom de la Commission, l'établissement d'une véritable charte de l'expansion économique décentralisée.

Lors de l'examen du V^e Plan de développement économique et social, notre regretté collègue Henri Longchambon, se référant d'ailleurs aux conclusions du Conseil économique et social, déplore que l'effort de planification en matière d'aménagement de la Région parisienne n'ait pas été précédé du même travail pour l'ensemble du pays et notamment pour les capitales régionales.

Les observations de votre commission portent donc essentiellement sur le retard dans la mise en œuvre d'une telle entreprise. Si, trop souvent, la politique d'aménagement du territoire a paru confuse, tâtonnante, n'est-ce pas parce que le schéma national — c'est-à-dire le Livre blanc de la mise en valeur de l'ensemble de notre pays — n'a pas vu le jour ?

Croit-on que les options locales, prises jusqu'à présent, auraient été les mêmes si leur choix avait été inscrit dans un plan d'ensemble ? Les actions régionales menées jusqu'à maintenant auraient-elles été les mêmes si un schéma national avait existé ? Trop souvent, les mises en question de notre politique d'aménagement du territoire ont tenu à l'absence d'un instrument global de prévision, fournissant une vue d'ensemble du devenir de notre territoire. Imagine-t-on que le schéma directeur de la Région parisienne, qui d'ailleurs est en train de subir une révision importante, aurait été le même si un document national d'aménagement du territoire avait existé ?

Le schéma national constituera — espérons-le — un document essentiel pour les travaux de préparation du VI^e Plan auquel votre commission attache une importance particulière.

Car, la politique d'aménagement du territoire devrait occuper dans le VI^e Plan une place plus importante que dans le V^e Plan. Selon les renseignements recueillis, les options du Plan comporteront :

— d'une part, la présentation d'orientations du développement régional à long terme et d'objectifs stratégiques qui leur seront associés ;

— d'autre part, des politiques à moyen terme capables de faire réaliser au cours de la période du Plan une progression vers ces objectifs à long terme.

Parmi ceux-ci devraient figurer une définition précise des grands équilibres inter-régionaux (équilibres Paris-Province et équilibre entre régions), ainsi que l'organisation du développement régional, c'est-à-dire le choix des axes et des pôles essentiels du développement futur du pays, la définition des grands réseaux de communication et le schéma d'une armature urbaine nationale.

Ces différents objectifs stratégiques à long terme devraient de la sorte les images de l'avenir de la géographie économique française et constituer la première version du schéma général d'aménagement de la France.

En ce qui concerne les politiques à moyen terme, l'aménagement du territoire se réalisera concrètement par un grand nombre de différenciations et de prolongements régionaux de politiques sectorielles, et notamment de la politique agricole et de la politique industrielle.

A cette différenciation des politiques sectorielles s'ajouteront des programmes plus directement conçus en fonction des besoins de l'aménagement du territoire. Ainsi la politique des métropoles d'équilibres introduite dans le V^e Plan sera poursuivie et précisée dans le VI^e Plan.

Celui-ci devrait marquer de nouveaux progrès dans l'efficacité de la politique des aides aux implantations industrielles, tandis que seront poursuivis et développés les programmes spéciaux de conversions industrielles et de rénovation rurale existant dans certaines régions. Enfin, la politique de formation professionnelle des adultes devra devenir plus différenciée et plus dynamique.

Ajoutons que tous les objectifs ne prendront leur véritable sens que si les responsables locaux élus sont étroitement associés à leur élaboration.

*
* *

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 1970, adoptées par l'Assemblée Nationale, concernant les crédits des Services du Premier Ministre : Services généraux ; Aménagement du territoire.