

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9053-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958 2^e Législature

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

COMPTE RENDU INTEGRAL — 56^e SEANCE

1^{re} Séance du Vendredi 18 Juin 1965.

SOMMAIRE

1. — Rappel au règlement (p. 2239).
2. — Mise au point au sujet d'un vote (p. 2240).
3. — Modification du statut général des fonctionnaires. — Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 2240).
4. — Modification de l'ordre du jour (p. 2240).
5. — Questions orales avec débat (p. 2240).
Aménagement de la région parisienne (questions de MM. Nungesser, Barbet et Feix) :
MM. Nungesser, Barbet, Feix.
M. Pompidou, Premier ministre ; M. Boscher, Mme Thome-Patenôtre.
Mme Thome-Patenôtre, M. Flornoy.
M. Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.
Clôture du débat.
6. — Ordre du jour (p. 2254).

PRESIDENCE DE M. JEAN CHAMANT,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

★ (11)

— 1 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. André Fanton. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Fanton, pour un rappel au règlement.

M. André Fanton. Monsieur le président, au cours d'une précédente réunion, j'avais demandé à la conférence des présidents de bien vouloir joindre aux questions orales qui viennent en discussion aujourd'hui celle que j'avais moi-même posée et qui concernait plus spécialement l'affectation des hectares de terrains que le Gouvernement avait décidé, au début de l'année, de mettre à la disposition de la construction dans la région parisienne.

Je voudrais, dans le cadre de ce rappel au règlement, présenter deux observations.

La raison fondamentale pour laquelle cette question n'a pas été jointe est, je crois, la suivante : à l'origine, je l'avais effectivement posée à M. le Premier ministre, mais le secrétariat général du Gouvernement l'a, en cours de procédure, si je puis dire, transmise au ministre des finances. Cela paraît d'ailleurs un peu étrange, puisqu'il s'agit d'un problème de construction. Mais il s'est révélé, après enquête, que les terrains en question étaient la propriété de l'administration des domaines, laquelle dépend du ministère des finances.

Je n'apprendrai rien à l'Assemblée, ni à vous-même, monsieur le président, en faisant observer que le ministère des finances est l'un des ministères dont les réponses sont les plus lentes à venir. C'est d'ailleurs pourquoi j'avais transformé ma question écrite en question orale. Or, la conférence des présidents m'a fait savoir que ma question ne pouvait pas être jointe à celles qui vont être examinées aujourd'hui parce qu'elle n'avait pas le même objet.

Je profite donc de la présence de M. le Premier ministre pour souhaiter, d'abord que ma question soit de nouveau transmise à son destinataire primitif — et je m'excuse auprès de lui de lui demander cet effort — ensuite, qu'elle soit inscrite à l'ordre du jour, non pas maintenant puisque nous sommes en fin de session, mais au début de la prochaine session, afin qu'une réponse puisse m'être donnée.

M. le président. Monsieur Fanton, je vous donne très volontiers acte de vos observations.

Je crois me souvenir que la conférence des présidents avait décidé de ne pas joindre votre question à celles qui vont être débattues tout à l'heure, au motif que votre propre question avait un objet extrêmement limité, alors que les questions retenues pour la séance d'aujourd'hui étaient d'ordre plus général.

Cela étant, il vous est loisible de vous inscrire dans le débat qui va avoir lieu, puisqu'il s'agit de questions orales avec débat.

M. André Fanton. Bien sûr, mais on ne répondra pas à ma question.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, à l'explication qu'il appartenait à vous seul de donner sur ce qui s'est passé à la conférence des présidents, je voudrais ajouter un mot pour donner à M. Fanton l'assurance que sa question, qui paraît en effet mériter un débat propre et qui peut-être s'intégrerait mal dans celui qui va s'ouvrir maintenant, recevra sans doute la réponse qu'elle appelle dès le début de la prochaine session. En tout cas, le Gouvernement prendra ses dispositions pour être en mesure d'y répondre dès ce moment.

Je ne doute donc pas, monsieur le président, que vous ferez en sorte que la conférence des présidents accepte que la question de M. Fanton soit inscrite à l'ordre du jour des premières séances réservées aux questions orales, au cours de la prochaine session.

Cela dit, je prie M. Fanton d'observer que si le ministère des finances fait quelquefois attendre ses réponses, c'est parce qu'il est, et de loin, le ministère le plus interrogé et que les réponses qu'il doit faire servent souvent de référence dans de nombreuses discussions contentieuses. Or, dans ce domaine, ces questions aussi complexes que diverses méritent une étude approfondie.

M. André Fanton. Raison de plus pour ne pas donner au ministère des finances un décal supplémentaire.

— 2 —

MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE

M. le président. La parole est à M. Neuwirth pour une mise au point au sujet d'un vote.

M. Lucien Neuwirth. Monsieur le président, hier, dans le scrutin sur la ratification du traité de fusion des exécutifs européens, notre collègue M. Tomasini, à la suite d'une manipulation malencontreuse, a été porté comme ayant voté contre, alors qu'en sa qualité d'éminent représentant de la France à l'Assemblée européenne, il était au contraire hautement favorable au projet.

C'est pourquoi, M. Tomasini étant retenu par la rédaction d'un important rapport au nom d'une commission, je vous demande de prendre acte que son vote allait dans un sens favorable au projet présenté par le Gouvernement.

M. le président. Mon cher collègue, je prends acte volontiers de votre déclaration qui figurera d'ailleurs au procès-verbal de la présente séance.

Je n'ai pas besoin de vous dire que, si la manipulation malencontreuse à laquelle vous venez de faire allusion procède d'une intention malicieuse, celle-ci est hautement blâmable.

— 3 —

MODIFICATION DU STATUT GENERAL DES FONCTIONNAIRES

Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire.

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 18 juin 1965.

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi tendant à modifier l'ordonnance n° 58-244 du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cet organisme.

« J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Je vous prie de trouver ci-joint le texte de ce projet de loi adopté en 2^e lecture par l'Assemblée nationale dans sa séance du 10 juin 1965, ainsi que le texte du projet de loi adopté en 2^e lecture par le Sénat dans sa séance du 18 juin 1965, en vous demandant de bien vouloir les remettre à la commission mixte dès qu'elle sera constituée.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Signé : G. POMPIDOU. »

La présente communication sera notifiée à M. le président de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Le délai de vingt-quatre heures prévu par l'article 111 du règlement expire demain samedi 19 juin à 12 heures. La nomination de la commission mixte paritaire aura lieu à l'expiration du délai de 24 heures ou au début de la première séance qui suivra l'expiration de ce délai.

Lorsque la commission sera constituée, elle sera saisie des documents transmis par M. le Premier ministre.

— 4 —

MODIFICATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 18 juin 1965.

« Monsieur le président,

« En application des dispositions de l'article 48 de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Gouvernement demande à l'Assemblée nationale de modifier de la manière suivante l'ordre du jour prévu pour le lundi 21 et le mardi 22 juin :

« 1° En reportant au début de la séance du lundi soir la discussion du texte de la commission mixte paritaire chargée d'examiner le projet de loi relatif au recrutement en vue de l'accomplissement du service national ;

« 2° Et en inscrivant, tout de suite après le projet de loi relatif à la prise de rang de certains élèves de l'école polytechnique, la deuxième lecture du projet de loi portant création d'un corps d'officiers d'administration du service de santé des armées et du projet de loi portant création d'un corps de pharmaciens chimistes des armées.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Signé : PIERRE DUMAS. »

L'ordre du jour est ainsi modifié.

— 5 —

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle trois questions orales avec débat de MM. Nungesser, Raymond Barbet et Feix relatives à l'aménagement du district de Paris, qui ont été jointes par décision de la conférence des présidents.

AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE

M. le président. M. Nungesser demande à M. le Premier ministre dans quel délai pourra être mis au point un nouveau plan d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, tenant compte des perspectives d'extension de cette région vers la fin du siècle. L'urgence d'un tel plan est soulignée par les difficultés qui résultent de la cristallisation actuelle de l'agglomération dans des limites trop étroites. Il est en effet paradoxal que les indispensables constructions nouvelles ne puissent être souvent autorisées que par des dérogations au plan en vigueur. Il est certain que l'élaboration d'un nouveau plan, qui serait une sorte de P. A. D. O. G. numéro 2, comportera des délais d'études et d'approbation relativement longs, et il importe qu'entre-temps soit mis au point, et publié, le schéma d'ensemble fixant les conditions de développement de la région de Paris. Un tel plan ferait mieux apparaître les conditions dans lesquelles il peut être remédié au sous-équipement de la région parisienne dans un grand nombre de domaines, et particulièrement dans celui des transports en commun. Il est du reste indispensable que ce schéma d'ensemble soit élaboré en même temps que le programme duodécennal d'équipement, que le délégué général du district envisage de mettre au point avant la fin de l'année en cours.

M. Raymond Barbet expose à M. le Premier ministre la situation déplorable dans laquelle se trouve la région parisienne en ce qui concerne son aménagement et le préjudice en résultant à la fois pour les collectivités locales, les organismes publics et la population. Cette situation risque d'être encore aggravée par la mise en place des nouveaux départements. L'activité du district de la région parisienne, qui devait se limiter à un rôle de coordination, est devenue celle d'un organisme de conception et d'exécution. C'est ainsi, entre autres, que, peu de temps après son approbation, se trouve remis en cause le plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne, dont la révision est entreprise par le district. Les plans de détail communaux et intercommunaux en sont retardés dans leur approbation et leur exécution. Il lui demande quelles dispositions son Gouvernement envisage de prendre pour mettre fin à une telle situation.

M. Feix appelle l'attention de M. le Premier ministre sur les conséquences extrêmement graves que présente, pour les collectivités locales et la population de Seine-et-Oise, la mise en application autoritaire des plans d'aménagement, jusqu'ici occultés, établis par le district de la région parisienne. Il lui demande quelles mesures son Gouvernement envisage de prendre pour remédier à une situation et à des pratiques inadmissibles, mettant en cause le développement harmonieux de la région parisienne, et condamnées, sur la base d'informations partielles rendues publiques à ce jour, par l'immense majorité des élus et de la population de Seine-et-Oise.

La parole est à M. Nungesser, auteur de la première question. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Roland Nungesser. Monsieur le Premier ministre, votre présence au banc du Gouvernement à l'occasion de ce débat sur des questions relatives à la région parisienne, au moment où M. le Président de la République rend visite aux départements de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne, à la veille du dépôt, devant le conseil d'administration du district, du projet de schéma directeur de la région de Paris, élaboré par le délégué général, souligne l'intérêt que le Gouvernement, et vous-même en particulier, portez au problème de Paris et de sa région.

Dans le climat des querelles passées entre Paris et la province, la simultanéité de tels événements eût été interprétée comme une nouvelle marque de la situation privilégiée de la capitale par rapport aux autres régions françaises.

En revanche, dans la conjoncture actuelle, alors que le Gouvernement, sous votre impulsion et celle de M. le délégué à l'aménagement du territoire, développe, accentue, accélère sa politique d'aménagement du territoire, le présent débat montre qu'une des préoccupations essentielles doit être l'évolution harmonieuse des régions, dont le dynamisme industriel est, à l'heure du Marché commun, plus que jamais nécessaire à l'économie nationale.

Il ne peut donc y avoir d'antinomie entre la recherche de solutions adéquates aux problèmes de la région de Paris et la politique fondamentale d'aménagement du territoire.

Quant à moi, je voudrais que le débat que j'ai l'honneur d'ouvrir aujourd'hui devant vous marque la fin de ce mythe tenace qui a fait croire que le développement des économies

régionales françaises ne pouvait se faire qu'au détriment de cette région motrice dont la capitale est le noyau.

Il me paraît, en effet, urgent de faire disparaître les illusions qui, nées d'un tel postulat, ont fait tant de mal à notre pays, d'une part, parce qu'elle ont laissé croire trop longtemps aux provinces françaises qu'il suffisait d'attendre passivement les effets bienfaisants de la décentralisation, d'autre part, parce qu'elles ont entraîné une politique d'inertie plus ou moins consciente à l'égard de la région de Paris dont certains pensaient que les problèmes, pourtant aigus, se régleraient d'eux-mêmes par le seul jeu des mesures tendant à la stabilisation démographique de celle-ci.

L'excuse que trouve à mes yeux cette néfaste théorie réside dans le fait que son aspect malthusianiste s'inscrivait dans une conjoncture de stagnation démographique et de récession économique.

Aujourd'hui, la politique d'aménagement du territoire, fondée sur les nouvelles données de la démographie et de l'économie, s'exprime de façon positive. Elle ne tend plus à répartir la pénurie, mais à distribuer les fruits de l'expansion.

« Dans ces conditions — comme l'écrit le président de la commission nationale pour l'aménagement du territoire — le problème de la région parisienne apparaît comme complémentaire et non plus opposé à celui des autres régions du territoire. Paris et la province ne se valoriseront que par leur développement réciproque dans un équilibre économique et démographique satisfaisant ».

C'est dans cet esprit que je voudrais aborder mon propos, en répétant une fois de plus que la plupart de ceux qui ont la charge de déterminer l'avenir de la région de Paris ne sont pas hostiles à la politique de décentralisation. Si les élus des régions sous-développées regrettent les inconvénients provenant de l'exode de leurs compatriotes, ceux des grands centres urbains se heurtent aux innombrables difficultés créées par une population en trop rapide expansion.

Aussi, lorsque M. Delouvrier, dans son Livre blanc, évoquant les perspectives de l'an 2000, prévoyait que la région de Paris atteindrait 12 à 15 millions d'habitants, il n'exprimait pas un vœu, mais soulignait les conséquences du double phénomène de la poussée démographique française et de la tendance fondamentale des pays modernes à l'urbanisation.

C'est plus avec résignation qu'avec enthousiasme que ceux qui ont la responsabilité de l'avenir de la capitale ont accepté cette hypothèse de travail. C'est parce qu'elle nous a conduit à prendre la mesure des problèmes d'équipement à résoudre — construire par exemple avant la fin du siècle au moins autant de logements que l'agglomération parisienne en comporte aujourd'hui — que nous avons dû secouer cette sorte de torpeur intellectuelle qui a laissé s'accumuler tant de retard dans tous les domaines de l'équipement urbain de Paris et de sa région.

En ce qui me concerne, je suis convaincu qu'il faut tout mettre en œuvre, et très vite, non seulement pour tenter de combler le sous-équipement de Paris et de son agglomération, mais aussi pour déterminer dès maintenant les conditions harmonieuses de son essor futur dans les perspectives de la fin du siècle, afin de faire cesser les conditions anarchiques dans lesquelles l'agglomération se développe.

Il m'est apparu, au cours de mon mandat à la présidence du district, que l'œuvre fondamentale préalable à toute autre devait être la mise au point rapide d'un nouveau plan d'aménagement concernant l'ensemble de la région de Paris à partir des données du Livre blanc.

Étant donné l'urgence et faute de pouvoir arrêter dans le détail les conditions de cet aménagement, il m'apparaissait qu'au moins les grandes lignes, le schéma directeur, devaient en être fixés avant la mise au point du programme duodécennal d'équipement dont l'élaboration était déjà commencée.

C'est cet effort que j'ai demandé au délégué général d'entreprendre le plus rapidement possible et de mener à bien parallèlement à la mise au point de ce vaste programme. C'est sur cette tâche fondamentale que je voulais attirer votre attention en déposant cette question orale quelques semaines après la conférence au cours de laquelle je me suis efforcé d'en démontrer l'urgence nécessaire.

Puisque ce débat intervient quelques jours avant que le schéma directeur de ce que j'ai appelé le P. A. D. O. G. n° 2 ne soit soumis au conseil d'administration du district, vous me permettrez, monsieur le Premier ministre, de rendre hommage à l'effort déployé par le délégué général et par ses collaborateurs qui ont su mener à bien une tâche dont il n'est pas nécessaire de souligner l'importance, non seulement pour l'avenir de la capitale mais aussi, à titre d'expérience, pour celui des autres métropoles urbaines de notre pays.

Le premier plan d'aménagement le P. A. D. O. G., a constitué un effort remarquable en vue d'organiser le développement de la région de Paris. Il s'est efforcé de rationaliser ce qui était jusqu'alors du domaine de l'anarchie. Mais il ne pouvait, à l'époque où il a été conçu, être suffisamment libéré d'un système de mesures reposant encore en grande partie sur les conceptions malthusiennes auxquelles j'ai fait allusion au début de cet exposé.

Aussi, par le jeu de zonages restrictif, l'agglomération a été administrativement cristallisée dans des limites trop étroites. Aussi, très vite le comité d'aménagement de la région parisienne dont l'objectif devait être de faire respecter le P. A. D. O. G. n'eût-il plus bientôt à délibérer que sur des demandes de dérogation à celui-ci. Dans ces conditions, quelle que soit l'objectivité de ses décisions, les administrés ont de plus en plus l'impression d'être voués à l'arbitraire le plus absolu.

Par ailleurs, sous la pression des besoins, les divers services concernés ont bien été obligés entre temps, d'élaborer des projets sur les zones non organisées par le P. A. D. O. G.

Cumme aucune décision d'ensemble ne pouvait être prise à leur sujet, de vastes superficies se sont trouvées ainsi stérilisées. Aussi les sursis à statuer est-il devenu la règle et le permis de construire l'exception.

Dans un tel imbroglio administratif, les prix des terrains non encore frappés de servitudes ou de réserves ne pouvaient que croître, la spéculation que se donner libre court. Les mesures d'ordre fiscal prises en vue de freiner celle-ci n'ont pas donné les résultats escomptés. Dans certains cas les spéculateurs ont même incorporé la surcharge fiscale dans les prix de vente, et, paradoxalement, ces mesures ont entraîné un surenchérissement.

M. André Fanton. Très bien !

M. Roland Nungesser. C'est pour ces raisons notamment que m'est apparue indispensable la mise au point d'un nouveau plan d'aménagement qui permettrait enfin de rompre avec les errements de l'urbanisme occulte, clandestin.

L'homme moderne veut être informé, complètement et rapidement. Grâce aux progrès de la technique, il est au fait des événements qui se déroulent aux antipodes, voire dans le cosmos. Mais, pendant des années, il est systématiquement tenu dans l'ignorance de ce qui le touche le plus directement : le sort de sa ville, de son quartier, de sa maison.

Cette situation est intenable. Il faut que le schéma directeur étant approuvé, les plans intercommunaux s'harmonisant entre eux suivant les grandes lignes de celui-ci, fassent l'objet de décisions rapides, les plans d'urbanisme de détail étant ensuite mis à jour à partir de ces données plus générales.

Ainsi l'urbanisme s'articulerait suivant des procédures rationnelles et l'administré, mieux informé, pourra comprendre les motifs qui justifient les décisions prises sur ses biens immobiliers.

Au cours des discussions qui ont fait suite à ma proposition d'établir et de publier ce nouveau P. A. D. O. G., il m'a souvent été opposé que le secret des plans et des projets était imposé par la lutte contre la spéculation. A la vérité, je suis convaincu du contraire. Celle-ci n'a atteint les niveaux spectaculaires que l'on connaît dans la région parisienne qu'en raison de cette conception à la fois élitique et confidentielle de l'urbanisme.

D'abord, il n'est pas possible que des projets d'urbanisme puissent être élaborés dans le secret absolu en raison de la multiplicité des consultations auxquelles il est indispensable de recourir. Enfin, il est nécessaire de rappeler, ce qui paraît pourtant évident, que la spéculation est d'autant plus forte que son champ d'action est restreint. C'est parce que l'extension de l'agglomération se fait par à-coups, au jour le jour, parce que la plupart des terrains sont stérilisés administrativement, que la spéculation est si forte.

Si, comme je l'ai demandé, les perspectives du nouveau plan d'aménagement ne sont pas limitées à l'horizon régional 1970 de Paris mais à celui de 1985 ou de 1990, si, par conséquent, il prévoit au moins le doublement de l'agglomération actuelle, alors, il ouvrira un tel champ d'extension à la construction que la spéculation s'y diluera elle-même.

Sans doute conviendra-t-il de protéger préalablement les zones de plus forte densification, celles qui seront nécessaires aux équipements collectifs. Le jeu des Z. A. D. à condition que leur aménagement ne soit pas indéfiniment différé comme cela a été le cas trop souvent, et surtout des acquisitions foncières devrait permettre d'assurer cette nécessaire protection.

J'insiste particulièrement sur la nécessité d'une politique d'acquisitions foncières. Plus que tout autre système, celle-ci constitue, d'une part, la meilleure garantie de réduire la charge

des équipements collectifs futurs et, d'autre part, la méthode peut-être la plus simpliste, mais en tout cas, la plus efficace, pour lutter contre la spéculation.

Quant à moi, je suis convaincu que l'efficacité en matière de réglementation est souvent inversement proportionnelle à la complexité des textes. Les Hollandais l'ont compris depuis longtemps. S'ils réalisent une politique dynamique, spectaculaire, de réalisations en matière d'urbanisme, n'est-ce pas parce que, par exemple, la ville de Rotterdam possède 50 p. 100 de sa superficie, celle d'Amsterdam 70 p. 100 ?

Il m'a été aussi objecté que la spéculation ne pouvant être complètement annihilée, on enregistrerait certainement une hausse des prix des terrains dans la périphérie. Sans doute, mais cette hausse sera très limitée en raison de l'ampleur des superficies concernées alors que, par contre, on observera une baisse très sensible à l'intérieur de l'agglomération actuelle.

Ainsi, on tendra vers un meilleur équilibre des prix entre le noyau et la périphérie. Ainsi, des problèmes aujourd'hui quasiment insolubles, comme ceux de la rénovation urbaine, trouveront-ils plus facilement des solutions. Il en sera de même en ce qui concerne la libération des emprises nécessaires aux agrandissements des voies urbaines ou à la création des parcs de stationnement.

C'est parce que l'on a voulu résoudre d'abord les problèmes qui se posent au centre même de l'agglomération que l'on s'est heurté à des difficultés insurmontables. Le problème a été pris à l'envers. Seule la recherche de solutions à l'échelle régionale peut permettre d'aboutir à des résultats concrets.

Telles sont, monsieur le Premier ministre, les raisons qui m'ont amené à penser que le préalable à toute œuvre utile pour Paris et sa région devait être la mise au point d'un plan fixant dès maintenant les modalités de l'extension de l'agglomération parisienne d'ici à la fin de ce siècle. Votre présence aujourd'hui dans cet hémicycle m'apporte le témoignage que le Gouvernement a bien voulu, en retenant cette proposition, marquer sa volonté de rompre définitivement avec les errements du passé.

En établissant ce plan grandiose, la V^e République marquera l'histoire de Paris d'une empreinte telle qu'elle n'en a pas connue depuis Haussmann. A l'échelle de la région, c'est une œuvre d'autant plus passionnante, mais c'est aussi une responsabilité d'autant plus lourde à prendre devant les générations futures.

Je voudrais maintenant, sans attendre de connaître les dispositions du schéma directeur, me permettre de livrer quelques idées personnelles à son sujet.

D'abord, il m'apparaît que ce plan doit tendre à l'aménagement du territoire de l'ensemble de la région. J'entends par là qu'il ne faut plus penser les problèmes de Paris dans des limites trop restreintes mais à l'échelle de la région, dans le cadre d'une expansion territoriale couvrant l'ensemble des trois départements du district, voire au-delà.

Dans cette optique, je crois que la notion fondamentale de l'aménagement du territoire régional doit être celle de la déconcentration. Les structures de la région parisienne fondées sur une concentration excessive dans le Paris *intra muros* apparaissent telles que certains ont parlé de Paris et du désert parisien. Sans vouloir cultiver le paradoxe, telle est bien en vérité l'orientation générale contre laquelle nous devons réagir.

Dans la journée, Paris est asphyxié mais la banlieue, elle, est en grande partie déserte. Non seulement les migrations alternantes concernent plus de 2.300.000 travailleurs qui, chaque matin et chaque soir, doivent consacrer en moyenne une heure trente à se rendre de leur domicile à leur lieu de travail et inversement, mais encore l'équipement urbain est tellement insuffisant que d'innombrables banlieusards sont contraints de se rendre à Paris à de multiples occasions. Or une politique rationnelle pourrait aisément éviter de tels déplacements.

Est-il admissible qu'il faille conduire un malade ou un blessé dans un hôpital déjà sursaturé, au cœur de la capitale, parce qu'on n'a pas construit suffisamment d'hôpitaux en banlieue ? Ne convient-il pas, aussi, d'accélérer les efforts déjà appréciables de déconcentration scolaire et universitaire ? N'est-il pas possible d'inciter les grandes entreprises commerciales à accentuer vers la banlieue la déconcentration qu'elles semblent vouloir entreprendre vers les arrondissements périphériques de la capitale ?

La déconcentration administrative que votre Gouvernement a eu la sagesse et l'audace d'entreprendre pour rapprocher de l'administré la lourde administration parisienne évitera les multiples déplacements à Paris qu'exigeaient de simples formalités, comme l'établissement des passeports ou des cartes grises.

Le nouveau plan d'aménagement, complétant l'indispensable programme d'équipement, permettra de doter la banlieue des services collectifs dont elle est en grande partie démunie.

Mais il est un problème sur lequel je voudrais attirer particulièrement votre attention, c'est celui de la déconcentration industrielle.

Nul ne peut aujourd'hui être insensible aux conditions de vie qui sont imposées au citoyen et plus particulièrement au Parisien du fait de l'intensité des bruits de la ville, de l'aggravation de la pollution atmosphérique, des difficultés de circulation des hommes et des marchandises.

Quels trésors d'imagination ne déploie-t-on pas pour tenter de remédier à cet état de fait dans lequel sombre moralement, intellectuellement, physiquement, l'homme moderne !

Et pourtant, il suffirait d'amodier certaines dispositions concernant les implantations industrielles pour aboutir à un résultat efficace. La décentralisation étant généralement entendue comme le départ des entreprises vers la province, à des distances d'au moins 200 kilomètres, il conviendrait d'en compléter les modalités par des mesures en faveur d'une simple déconcentration.

En décongestionnant Paris sur son environnement, non seulement on réduirait le rythme des migrations quotidiennes des travailleurs, mais encore on améliorerait sensiblement les conditions de vie dans la capitale.

Or il nous faut bien constater que certaines orientations de la politique de décentralisation aboutissant à un effet contraire à celui recherché. Ainsi, vouloir éloigner à plusieurs centaines de kilomètres toutes les entreprises, même celles que des impératifs techniques et commerciaux obligent à rester au moins dans l'agglomération parisienne, c'est les condamner à s'incruster au cœur de Paris.

De nombreuses entreprises ne demandent qu'à quitter les quartiers de la capitale où elles sont implantées depuis longtemps et où elles ne trouvent plus aujourd'hui des conditions normales d'exploitation. Soit qu'elles aient besoin de contacts constants avec leur clientèle, soit que l'interdépendance des techniques les lie étroitement à d'autres firmes — incidence de la sous-traitance — elles ne peuvent s'éloigner à plus de quelques dizaines de kilomètres. Comme on persiste à les envoyer à plusieurs centaines de kilomètres, elles restent finalement au cœur même de Paris, dans le Marais par exemple.

M. Bernard Lepeu. C'est parfaitement vrai.

M. Roland Nungesser. Ainsi le mieux étant l'ennemi du bien, le caractère aveugle, excessif, de certaines mesures de décentralisation, telle l'application systématique des redevances sur l'extension des locaux industriels et commerciaux, aboutit paradoxalement à maintenir la concentration industrielle dans les limites du Paris *intra muros*.

Il est aussi un autre facteur de la déconcentration qui, né spontanément, n'en devrait pas moins être favorisé : celui qui apparaît dans le domaine de l'habitat.

Le recensement de 1962 qui fait apparaître pour la première fois une diminution de la population parisienne marque une étape très importante dans l'histoire de Paris. Il ne s'agit pas d'un caprice de la sociologie urbaine ; c'est un phénomène qui se manifeste dans la plupart des grandes métropoles modernes. Londres, par exemple, a perdu de 1938 à 1961 plus d'un million d'habitants au profit de la banlieue. La ville de Bruxelles s'est dépeuplée à tel point qu'elle ne représente plus que le cinquième de la population agglomérée.

Je suis convaincu que l'exode des Parisiens va s'accroître vers la périphérie. L'étalement des horaires, la journée continue renforçant cette tendance doivent nous inciter à prévoir de larges réserves d'espaces verts et la création de centres de loisirs et de sports dans les zones les plus proches non encore urbanisées.

C'est pourquoi le nouveau plan d'aménagement, dans les larges perspectives qu'il doit ouvrir, doit arrêter le développement de l'agglomération en tache d'huile, c'est-à-dire par une densification systématique et excessive des couronnes périphériques successives.

L'agglomération devrait s'étendre à partir de quelques radiales privilégiées, tels les axes fluviaux de la Seine et de la Marne.

C'est pourquoi je ne pense pas qu'il soit souhaitable, pour organiser rationnellement l'espace nécessaire au Paris de l'an 2000, de prévoir, comme certains le proposent, une sorte de Brasilia. Je préfère, quant à moi, des solutions moins spectaculaires, persuadé qu'il vaut mieux recourir à la déconcentration des usines, des ateliers, de certains commerces, voire de l'habitat, que de retirer à Paris ce qui a fait son histoire, c'est-à-dire son rôle de capitale politique et administrative du pays.

De même, je crois qu'il ne faut envisager qu'avec prudence la création de villes satellites. L'expérience des villes nouvelles

montre que, comme les pays neufs, elles ont le complexe de la vieille pierre. Il est difficile d'y créer cette animation locale qui fait le charme des villes qui possèdent quelque héritage du passé. C'est dans les rues étroites que la vie est intense, c'est autour de la vieille église, de quelques vieilles maisons, de la place du marché, du traditionnel Hôtel de ville que se noue l'attachement à la cité ; c'est au petit café du coin qu'on aime retrouver des voisins, des amis. Il est bien difficile de créer de toutes pièces cette atmosphère imprégnée par l'histoire, la tradition et le folklore.

Aussi convient-il de rechercher en priorité les possibilités d'expansion des villages et des villes existants avant de s'aventurer dans la construction, de *plano*, de villes nouvelles. L'expérience des *new towns* du comté de Londres a montré que le développement spontané de l'agglomération s'est effectué ensuite plus volontiers autour des villes anciennes que des *new towns*.

Je souhaiterais enfin que le nouveau plan d'aménagement fasse apparaître de larges zones réservées à l'habitat individuel. Sans doute a-t-on fait prévaloir, en faveur des habitations collectives, des raisons techniques et financières non sans importance, surtout dans la période de pénurie que nous connaissons ! Sans doute sera-t-il nécessaire encore longtemps de consacrer une large place aux immeubles collectifs. Mais il ne m'apparaît pas possible, en revanche, de ne pas tenir compte des aspirations profondes de la population en faveur de l'habitation individuelle agrémentée d'un jardin. Les deux tiers des habitants de la région de Paris, quels que soient les milieux professionnels, sociaux et surtout même les générations auxquelles ils appartiennent, ont répondu dans ce sens à l'enquête que nous avions confiée à l'Institut français d'opinion publique. Les progrès des techniques de construction, l'étude préalable des projets d'ensemble, qui écarteraient tout risque de retomber dans l'univers pavillonnaire tant décrié par certains, devraient permettre des réalisations qui satisferaient un grand nombre de nos concitoyens.

La finalité de notre activité politique est — nous le répétons sans cesse — le progrès social. Or celui-ci ne réside-t-il pas avant tout, pour chaque individu, dans le cadre de vie qu'il souhaite donner à sa famille ?

Si le schéma directeur du nouveau plan d'aménagement était conforme à la conception que j'ai exposée, sa mise en œuvre impliquerait une condition préalable : l'ensemble de la région devrait être doté d'un réseau de transports en commun et d'une infrastructure routière satisfaisants.

Il faut enfin que le transport précède l'habitat et non l'inverse, comme cela a été le cas jusqu'alors puisque, malgré l'extraordinaire développement de l'agglomération au cours des dernières années, quatre kilomètres de voies de métropolitain seulement ont été construits depuis 1936.

Faute d'investissements suffisants, le banlieusard dispose toujours des mêmes moyens de transport. Encore les autobus pris dans les embouteillages aux portes de Paris, vont-ils généralement moins vite que les tramways de jadis. C'est parce qu'il en est réduit à des conditions de transport peu adaptées aux besoins que dès qu'il le peut il préfère recourir à la voiture individuelle, quitte à affronter au centre de la capitale les rigueurs du contractuel. Ainsi, le banlieusard, bien malgré lui, est-il le principal responsable des difficultés de stationnement et de la circulation dans Paris. Qu'il dispose de moyens de transport rapides, fréquents et confortables et il abandonnera son véhicule aux stations périphériques du métropolitain, des lignes ferroviaires électrifiées ou du métro aérien dont les études que j'ai fait entreprendre en 1963 ont montré qu'il pouvait aisément s'implanter en banlieue, notamment pour la desserte en rocades de celle-ci. Alors que, faute d'avoir engagé des investissements adéquats, nous devons faire face à un double déficit, celui des lignes de banlieue de la S.N.C.F. et celui des lignes d'autobus de la R.A.T.P., il est remarquable de constater que le trafic de la ligne de Sceaux est passé de 17 millions de voyageurs en 1938 à 48 millions en 1963.

C'est donc à 20, 30 ou 40 kilomètres de l'Opéra que doit être recherchée la solution des problèmes de circulation sur les grands boulevards. Il est illusoire de croire que l'aménagement d'un parking de quelques centaines de places, l'élargissement de quelques mètres de telle ou telle rue du centre constituent des solutions valables pour demain. Si le nombre des véhicules doit tripler d'ici la fin du siècle, en raison, d'une part, de l'accroissement de la population et, d'autre part, de l'augmentation du nombre de voitures, comment peut-on laisser espérer que tous pourront circuler et stationner dans le cœur de la capitale ?

La voiture restera le moyen de transport privilégié pour les parcours du domicile à la station la plus proche du métropolitain ou du chemin de fer électrifié, c'est-à-dire pour la partie du trajet la plus agréable.

C'est pourquoi il convient de poursuivre la réalisation d'un réseau routier moderne de banlieue et la création de parkings aux stations des futurs axes du métropolitain régional express et aux gares de la S.N.C.F.

Le centre de l'agglomération, enfin décongestionné, les taxis et les autobus bleus pourront enfin rendre les services que l'on attend d'eux.

Il n'y a donc pas de concurrence entre le transport en commun et le moyen de locomotion individuel ; il y a complémentarité. Il n'y a pas d'opposition entre la faveur du public pour l'automobile et l'impérieuse pression des réalités en faveur des transports en commun.

L'Hausmann des faubourgs — et ce propos ne saurait être péjoratif dans la bouche d'un banlieusard — devra donc être le Bienvenüe de la région.

L'œuvre que la V^e République se prépare à entreprendre consistera donc à doter Paris d'une banlieue moderne, fournissant des conditions de vie convenables à ses habitants qui représentent les deux tiers de la population totale de la région de Paris.

Il me faut conclure et vous sentez bien qu'il m'est difficile d'arrêter mon propos tant le sujet dont nous débattons est passionnant.

J'ai pu, au cours de cet exposé sans doute trop long, me laisser entraîner par mon plaidoyer en faveur de la banlieue.

Paris a d'ardents et d'éminents défenseurs. Il fallait bien que la banlieue, qui inspire moins de lyrisme, ait, au moins de temps en temps, quelques modestes avocats. Les quelques idées que j'ai exprimées ne sont pas celles qu'un technicien a extraites d'études statistiques ; elles ne sont que l'énoncé de solutions de bon sens, découlant simplement de la constatation des réalités. Elles sont le fruit des réflexions d'un homme qui, dans l'exercice de ses fonctions de maire, de député et de membre du conseil d'administration du district, s'est efforcé de rechercher des solutions de synthèse entre les études de ceux qu'on appelle les technocrates et les leçons de l'expérience d'un élu qui a voulu dans le même temps rester très proche de ses administrés. Elles résultent de la confrontation des recherches doctrinales et des observations pragmatiques.

Il est presque paradoxal que les solutions de bon sens apparaissent souvent comme les plus révolutionnaires, tant les routines sont bien rodées et les préjugés trop ancrés.

Peut-être me fera-t-on le reproche, à la fin de cet exposé, d'avoir très peu parlé de Paris. En vérité, en faisant ces diverses propositions, j'ai traité implicitement du sort de Paris autant que de celui de la banlieue. C'est en s'engageant résolument dans l'accomplissement de l'œuvre colossale qui consiste en la création d'une banlieue rationnelle, conçue pour le bonheur des hommes, que la V^e République assurera le plus efficacement la sauvegarde de Paris.

C'est, en effet, par la combinaison harmonieuse entre une ville qui aura retrouvé la possibilité de remplir ses missions et un environnement qui complètera harmonieusement les structures et les fonctions de la ville-pilote que se détermineront les vocations essentielles du Paris de demain.

D'abord, demain mieux qu'hier, Paris pourra s'attacher à la sauvegarde et à la mise en valeur du prestigieux héritage de son passé. A ce propos, je voudrais dire combien la notion du Paris historique que l'on s'efforce de protéger me paraît trop étroite. Il faudrait étendre cette protection à la ville fondamentale, celle qui s'est développée, de faubourg en faubourg, de siècle en siècle.

D'une part, cette sorte de triangle sacré, malgré les commissions chargées de veiller à sa sauvegarde, malgré les textes édictés successivement dans ce sens, continue à subir des atteintes de plus en plus choquantes. D'autre part, les dimensions auxquelles l'architecture moderne tend à nous accoutumer sont telles que ces œuvres s'inscrivent à travers les perspectives du Paris que l'on veut protéger. Maine-Montparnasse, la Halle aux vins, par exemple, ne sont pas implantés au cœur du Paris historique, mais leurs tours et leurs buildings s'imposent en toile de fond aux magnifiques perspectives auxquelles nous sommes attachés. Le dôme des Invalides apparaîtra demain sur un fond de buildings et, de l'église de Saint-Germain-des-Prés, on apercevra, à travers la rue de Rennes, la tour de Montparnasse.

Aussi des mesures devraient-elles être envisagées à l'intérieur de l'enceinte des Fermiers généraux pour assurer une certaine harmonisation à partir des données historiques de chaque arrondissement, voire de chaque quartier.

En sauvegardant l'homogénéité de chacun de ces quartiers, en protégeant une plus vaste zone de la capitale, on repoussera vers l'extérieur les indispensables réalisations de l'architecture moderne qui pourra y donner libre cours à son génie.

Fidèle à ses traditions, respectueux de son passé, Paris, décongestionné, pourra remplir pleinement sa mission de capitale de la France et aspirer à devenir celle de l'Europe. Paris pourra jouer véritablement son rôle de centre d'affaires à l'échelle mondiale, développer son caractère de centre culturel inégalable dans le monde, renforcer l'attraction qu'elle exerce par son commerce de luxe, la réputation de ses salles de spectacle, redevenir, en fait, le plus brillant centre de tourisme mondial dont le sous-équipement prolongé ternissait la renommée.

Aussi, conciliant le respect du passé et le souci du progrès, Paris pourra à la fois être aux yeux du monde la Ville lumière et, pour ses habitants, une ville agréable à vivre dans le cadre d'une région harmonieusement équilibrée. Si le Parisien de demain ne se sent pas perdu, isolé dans la vaste agglomération, si celle-ci, dans son extension, reste à l'échelle humaine, nous pourrions être satisfaits de l'œuvre accomplie, car nous aurons répondu à la préoccupation essentielle qui, dans le domaine de l'urbanisme comme dans tous les autres, doit être non pas de travailler pour des réalisations spectaculaires, mais simplement pour le bonheur des hommes. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. Barbet, auteur de la deuxième question.

M. Raymond Barbet. Monsieur le Premier ministre, mesdames, messieurs, personne ne contestera que l'aménagement d'une région aussi importante que la région parisienne pose avant tout une question du financement.

Car il est faux de prétendre que la situation dans laquelle se trouve actuellement la région parisienne est due à une sous-administration.

A la vérité, les nombreux projets d'aménagement et de constructions diverses établis par les communes du département de la Seine ou par le département lui-même, n'ont pu voir le jour faute de moyens financiers mis à la disposition de ces collectivités.

Il ne viendrait à l'esprit de personne, par exemple, de soutenir que la crise du logement dont souffre la région parisienne est due à l'imprévoyance des assemblées locales élues ou à celles de leurs offices publics d'habitation, car chacun sait que des logements, en très grand nombre, parmi les dizaines de milliers qui font actuellement défaut aux familles ouvrières de la région parisienne, auraient pu être édifiés si des crédits suffisants avaient été alloués aux collectivités pour l'acquisition des terrains et la construction des immeubles.

La situation du département de Seine-et-Oise, dont vous entre-tendrez plus particulièrement mon ami M. Léon Feix, est, à cet égard, semblable à celle du département de la Seine.

Il est tellement vrai que l'aménagement de la région parisienne est surtout une question de moyens financiers adéquats, que la majorité parlementaire qui a voté la loi du 2 août 1961, portant création du district de la région de Paris, a institué un impôt nouveau, dit taxe d'équipement du district de Paris, dont le montant a été fixé, depuis cette date, à 170 millions de francs chaque année, mais dont le minimum et le maximum peuvent être arrêtés chaque année dans la loi de finances, le conseil d'administration du district ayant qualité pour déterminer le montant exact de la somme à mettre en recouvrement sur les contribuables de Paris et des communes comprises dans les départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne.

D'après les promoteurs du district, et notamment l'ancien premier ministre, l'instauration du district de la région de Paris devait mettre fin à l'insuffisance d'équipement dont souffre la région parisienne.

Qu'en est-il réellement ?

D'une manière générale, on peut affirmer que les travaux d'équipement entrepris dans la région parisienne, sous la couverture du district, auraient aussi bien pu l'être sans l'existence de celui-ci, si le financement des projets établis avait été assuré.

Qu'il s'agisse des grands travaux du métropolitain, des travaux de grande voirie, de la construction d'établissements d'enseignement supérieur ou d'installations sportives, les chantiers n'ont pu être ouverts que grâce aux ressources nouvelles tirées d'un impôt nouveau, un impôt régional que supportent les contribuables de la région parisienne.

Par la mise en recouvrement de cet impôt, le pouvoir espère être parvenu à deux résultats : il espère, d'une part, avoir mystifié la population de la région parisienne en lui vantant les bienfaits du district et, d'autre part — c'est sans aucun doute pour lui le plus important — avoir réduit la part financière que le budget de l'Etat devrait normalement assumer dans les dépenses d'intérêt général et national ; car on ne fera croire à personne que les travaux de construction du boulevard périphérique

de Paris ne présentent d'intérêt que pour la population de Paris et de la région parisienne, et il en est de même de l'élargissement ou de la transformation des routes nationales aux sorties de Paris dont les contribuables du district sont appelés à faire partiellement les frais, alors qu'un très grand nombre d'entre eux sont assujettis au paiement de la taxe, frappant la circulation des véhicules automobiles, qui alimente le fonds d'investissement routier.

Le Gouvernement emploie tous les moyens pour se dégager de ses obligations pécuniaires, maintenant, en confiant la construction des autoroutes à des sociétés d'économie mixte, il impose un droit de péage aux utilisateurs.

Le problème des transports publics de la population parisienne est loin d'être résolu, même si l'on tient compte de la construction du réseau express régional dont on ne peut d'ailleurs pas prévoir avec exactitude la date de mise en service.

A l'augmentation du trafic du métro, y compris la ligne de Sceaux, qui est passé de 1.005 millions de voyageurs en 1954, à 1 milliard 132 millions en 1962, soit un accroissement de près de 10 p. 100, n'a pas correspondu une augmentation équivalente du nombre de places offertes puisqu'il demeure pratiquement semblable, avec seulement un accroissement de 2 p. 100.

Le réseau de surface dispose aujourd'hui de 3.140 voitures. Il en circulait 3.500 en 1938. Ainsi, la modernisation du métro, l'extension de ses services, sont loin d'avoir suivi la courbe ascendante de la population. La construction du réseau express régional ne saurait satisfaire l'ensemble de la population de la région parisienne dont l'aménagement harmonieux suppose une desserte concrète de tout le tissu urbain, car le réseau express régional ne saurait répondre à cette ambition.

Or, à part l'étude du métro aérien faite à titre expérimental, aucun prolongement de lignes du métro en banlieue n'est prévu pour un proche avenir.

On nous rétorquera sans doute la nécessité de disposer des ressources suffisantes pour faire face aux dépenses importantes d'équipement de la région parisienne.

Certes le problème est posé, mais sa solution peut être différente de celle qu'a envisagée le Gouvernement, c'est-à-dire l'augmentation des charges des contribuables des trois départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne.

C'est à l'Etat qu'incombe l'essentiel du financement des travaux dont l'utilité et le caractère nationaux ne peuvent être contestés.

C'est encore à lui qu'il incombe de prendre les mesures nécessaires, y compris le rétablissement de la taxe de transport supprimée en 1958, pour que la régie autonome des transports parisiens ait le caractère d'un véritable service public. Cette taxe qui serait appliquée aux entreprises occupant cent ouvriers et plus, et d'une manière progressive, procurerait des ressources importantes à la régie, puisque lorsqu'elle fut mise en recouvrement en 1957, elle avait produit 14 milliards d'anciens francs.

Or le Gouvernement s'est toujours refusé de faire droit aux vœux exprimés à de nombreuses reprises par le conseil général de la Seine tendant au rétablissement de cette taxe, comme le voudrait l'équité. En effet, en premier lieu ce sont les grands magasins, les grosses entreprises industrielles et commerciales qui profitent du développement des moyens de transport. Le programme quadriennal 1962-1965, présenté par le délégué général au district au conseil d'administration les 27 et 28 janvier 1964, comporte un montant de dépenses de plus de deux milliards d'anciens francs.

Comment espère-t-on le réaliser ? En augmentant l'impôt du district et aussi en majorant le prix des services des transports, de l'eau, du gaz et de l'électricité, tout en uniformisant par le haut les impôts qui frappent les contribuables des communes.

Or de deux choses l'une : ou bien le Gouvernement apportera une contribution suffisante à la réalisation de l'équipement de la région parisienne en réduisant, si besoin est, les dépenses de prestige et les dépenses militaires ; ou bien l'établissement du programme quadriennal n'aura été que de la poudre aux yeux, une « opération séduction ».

N'est-ce pas le délégué général lui-même qui déclarait que le district ne pouvait plus vivre avec ses seules ressources ? Parce que l'Etat se refuse à assurer la part de financement qui lui incombe dans l'aménagement de la région parisienne, le Gouvernement vient d'autoriser le district à contracter des emprunts gagés sur le produit de la taxe d'équipement, ce qui constituera une entrave supplémentaire pour les communes qui sollicitent des prêts de la Caisse des dépôts et consignations ou des établissements publics de prêt.

Ainsi, l'on aggrave les charges du contribuable de la région parisienne par l'impôt du district et, dans le même temps, on réduit ou l'on supprime les possibilités d'octroi des prêts sollicités par les collectivités locales que l'on accusera ensuite d'être incapables de satisfaire les besoins de leurs populations.

Qui veut noyer son chien l'accuse de la rage, a-t-on écrit.

Les raisons qui ont guidé le pouvoir dans la création du district sont bien connues. Elles sont exprimées noir sur blanc dans le livre de l'ancien Premier ministre, M. Michel Debré. Il s'agissait en premier lieu, par la création du district, de confier au délégué général les pouvoirs les plus étendus que M. Debré estime encore insuffisants, puisqu'il écrit :

« Il aura enfin — il s'agit du délégué général — un droit général de contrôle sur le fonctionnement de l'administration. En bref, il doit devenir celui qui étudie, qui prévoit, qui conçoit et qui oriente, puis surveille. Il est un commandant en chef avec son état-major. »

On ne peut être plus catégorique. C'est la conception du chef appliquée à l'échelle de la région de Paris. En ce qui concerne l'état-major, on sait comment le Gouvernement vient de le composer par les désignations qu'il vient de faire au conseil d'administration du district qui comprend maintenant quinze représentants de la majorité sur un effectif de vingt-huit membres.

Le découpage des départements de la Seine et de Seine-et-Oise s'inscrit dans le cadre d'une politique autoritaire et d'un renforcement du pouvoir sur la libre administration des communes et des départements et ne correspond en rien à une véritable décentralisation et à une politique démocratique qui suppose, au contraire, l'attribution de pouvoirs étendus aux assemblées locales issues du suffrage universel et seules authentiquement représentatives.

Loin de simplifier l'instruction des dossiers soumis par les collectivités locales à l'examen des services préfectoraux, la mise en place des nouveaux préfets crée un échelon supplémentaire d'étude entre la commune, le préfet ayant délégué ses pouvoirs, et le délégué général au district, à qui le dernier mot appartient pour toutes les affaires importantes.

En tout cas, les élus locaux constatent qu'au lieu de se simplifier les choses se compliquent et toujours au détriment des communes et de leurs populations.

Pour la construction des nouvelles préfectures, le Gouvernement envisage-t-il de faire supporter partiellement les frais par les contribuables du district ? On est amené à le craindre tant il est facile pour lui d'obtenir, avec la majorité dont il dispose au district, la validation de ses propositions.

Quant aux logements destinés au personnel des nouvelles préfectures, qui en assurera le financement sans qu'il soit porté préjudice aux mal logés des communes sur le territoire desquelles ils seront construits ? Car on ne saurait admettre que, sous prétexte d'assurer le logement du personnel, on réduise partiellement ou on supprime les crédits destinés à satisfaire les besoins de la population locale.

Pour les monopoles et les sociétés capitalistes...

M. André Fanton. Enfin !

M. Raymond Barbet. Il fallait bien y venir, vous savez.

M. André Fanton. Nous y voilà !

M. Raymond-Barbet. ... la création du district constitue une véritable aubaine car ils peuvent plus facilement entrevoir la passation de marché de travaux sur lesquels les élus locaux n'ont plus aucun pouvoir de contrôle.

La remise en cause du P. A. D. O. G. va retarder encore l'exécution des plans d'aménagement établis par les collectivités locales et la construction d'H. L. M. destinées aux travailleurs, plans qui accusent, depuis ces dernières années, une régression constante. Celle-ci va encore s'aggraver en raison du retard apporté à l'approbation des plans de détail communaux et intercommunaux, ce qui conduit à opposer des sursis à statuer aux demandes d'autorisation de construire.

Au fond, c'est peut-être ce que recherche le Gouvernement qui, par ces moyens détournés, ne se trouve pas contraint de refuser les demandes de crédits de construction. N'est-il pas significatif, à cet égard, le fait que l'office d'H. L. M. de la ville de Paris n'ait entrepris aucune construction de logement en 1964 ? Il est à craindre qu'il en soit de même cette année. Si vous en doutez, référez-vous aux déclarations du président du conseil d'administration de l'office de la ville de Paris, nommé d'ailleurs par le Gouvernement.

La situation que connaît l'office de la ville de Paris ne lui est pas particulière car il en est de même pour l'office départemental et les offices communaux qui, d'une part, ne disposent pas

de crédits pour se constituer des réserves de terrains et auxquels les crédits consacrés à la construction font défaut. Pendant ce temps, la crise du logement s'aggrave.

Les besoins de la région parisienne sont immenses. Ils portent non seulement sur un équipement suffisant en matière de transports, sur une voirie mieux adaptée à la circulation du moment et à celle de l'avenir, mais aussi sur la construction de logements, d'hôpitaux, sur des travaux relatifs à l'approvisionnement en eau, sur la création d'établissements d'enseignement, de stades, de piscines, d'équipements socio-culturels, etc., qui exigent une juste participation financière de la collectivité nationale, les charges ne devant pas être reportées sur les seuls contribuables de la région parisienne.

L'aménagement de la région parisienne ne saurait être envisagée non plus au détriment des plus petits, qu'il s'agisse des locataires, des petits propriétaires commerçants, artisans, petits et moyens industriels.

Or, c'est bien ce qui se passe aujourd'hui et, à cet égard, on ne peut passer sous silence l'aménagement de la zone dite de la Défense, confiée à un établissement public qui ne dispose pas de moyens financiers suffisants, ce qui l'oblige à recourir aux avances financières du fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme, productrices d'intérêt et qui est soumis à l'application de règles qui, lors des acquisitions, aboutissent à spolier les moins fortunés.

Certes, il n'est pas dans notre intention de nous apitoyer sur le sort des grosses sociétés immobilières, des grosses entreprises capitalistes, qui s'arrangent toujours pour retrouver leur compte mais il nous appartient de nous opposer aux mesures plaçant les moins fortunés dans une situation insurmontable.

C'est le cas des occupants d'immeubles démolis qui disposaient de logements convenables à un prix accessible à leur bourse, notamment des personnes âgées qui se voient offrir des logements H. L. M. à un taux de loyer inabordable pour eux. De plus, lorsque, connaissant la situation qui est faite à cette catégorie d'habitants digne d'intérêt, des administrateurs de l'établissement public proposent qu'une aide particulière leur soit apportée, le ministre des finances s'y oppose d'une manière catégorique.

Quant aux petits propriétaires expropriés, leur situation est aussi tragique. Le montant de l'indemnité de dépossession fixée par le juge n'étant pas basée sur la valeur de reconstruction, celle-ci ne leur permet pas de reconstruire l'équivalent de ce qu'ils possédaient et qu'ils avaient obtenu avec beaucoup de peine et de sacrifices.

Les difficultés devant lesquelles ils se trouvent sont encore aggravées par l'absence de terrains de remplacement qui leur permettraient d'envisager, dans de meilleures conditions, la reconstitution de leur maison familiale.

De plus en plus les principes appliqués pour l'aménagement de la région parisienne tendent à méconnaître l'existence de nombreux petits propriétaires de maisons individuelles qui sont contraints de s'expatrier loin de leur activité professionnelle et de leur famille alors qu'un remodelage mieux étudié et plus humain pourrait associer la construction d'immeubles collectifs à celle de propriétés familiales individuelles.

Pour les petits propriétaires, il est nécessaire d'apporter une modification à la législation actuelle — et seul le Gouvernement, en application de la constitution autoritaire de 1958, peut y procéder — afin de garantir leurs intérêts car il est inconcevable qu'au nom de l'utilité publique ils soient classés parmi les premières victimes.

Bon nombre de petits propriétaires, je l'ai dit, ne peuvent, avec l'indemnité de dépossession qui leur est allouée, envisager la reconstitution de leur patrimoine. Or, lorsqu'ils demandent leur logement à la collectivité expropriante, un abattement de 40 p. 100 leur est appliqué sur le montant de l'indemnité fixée par le juge.

N'est-ce pas là une méconnaissance totale de l'épreuve qu'ont à supporter les intéressés et une injustice qui doit disparaître et à laquelle nous demandons au Gouvernement de mettre fin ?

La situation des petits commerçants, des artisans, des petits et moyens industriels n'est pas plus enviable car les indemnités de dépossession ou d'extinction qui leur sont allouées sont loin de compenser la perte qu'ils subissent. En principe — mais ce n'est pas une certitude — les petits commerçants doivent retrouver leur place lorsque l'aménagement sera terminé; mais, en attendant, lorsqu'ils restent momentanément sur place, ils constatent la diminution de leur activité commerciale résultant de la mutilation de quartiers livrés aux entreprises de démolition. C'est bien le cas dans la zone dite « de la Défense ».

Malgré les promesses faites par M. le ministre de la construction, les petits et moyens industriels, en particulier, se voient

toujours demander le paiement de la taxe d'installation, en application de la loi du 2 août 1960, ce qui constitue une mesure inique à leur égard. En revanche, la société Citroën, qui a repris en location à Nanterre l'emplacement industriel des usines Simca décentralisées à Poissy, n'est pas assujettie au paiement de cette taxe.

C'est pourquoi nous demandons qu'il soit mis fin à une telle injustice — le terme est modéré — et que les petits et moyens industriels soient exonérés du paiement de la taxe de cent francs au mètre carré, le préjudice causé par leur déplacement, en raison de l'insuffisance de l'indemnité de dépossession qui leur est allouée, étant déjà assez lourd à supporter.

M. André Fanton. Vous ne tenez pas le même langage lorsque vous expropriez vous-même en tant que maire de Nanterre.

M. Raymond Barbet. Il existe un proverbe qui dit : « Si l'on veut que la vérité pénètre, il faut frapper plusieurs fois sur le clou. »

De nombreux artisans, de petits ou moyens industriels rencontrent d'énormes difficultés pour obtenir les emplacements et les autorisations nécessaires en vue de leur réinstallation à des endroits peu éloignés des lieux qu'ils ont dû quitter, alors que les fabrications spécialisées qu'ils produisent justifient leur maintien à proximité de la capitale.

Durant plusieurs années, le pouvoir prôna la décentralisation industrielle de la région parisienne. Des avantages financiers très importants furent même octroyés aux entreprises qui acceptaient d'aller s'installer en province. Mais, depuis quelque temps, cette orientation a été abandonnée dans ce qu'elle avait de systématique, le district de la région de Paris devant devenir, suivant ses promoteurs, une concentration industrielle importante dans le cadre du Marché commun.

Cependant, il s'agit d'un territoire assez grand puisqu'il comprend trois départements et les opérations de décentralisation s'effectuent dans ce cadre au détriment des arrondissements de Paris et des localités de la Seine.

Elle permet aux entreprises de bénéficier toutefois des avantages financiers importants que leur octroie le pouvoir et de rester dans une zone dont l'équipement au service des entreprises va être considérablement renforcé et modernisé aux frais des contribuables.

En ce qui concerne Paris, le pouvoir, qui est favorable à l'installation des bureaux de grandes sociétés étrangères, persévère pour des raisons politiques dans sa volonté d'éliminer toutes industries de la capitale. Il en est de même pour certaines localités de banlieue, où des entreprises installées dans des zones industrielles envisagent leur déplacement, souvent à la faveur de la concentration capitaliste chère au Gouvernement.

Souvent, ces opérations de concentration industrielle aboutissent, dans un certain nombre de cas, à la fermeture de l'entreprise parisienne, comme à Nanterre ou plusieurs centaines de travailleurs ont été licenciés des établissements Willème.

Certes, nous ne prétendons pas que certaines entreprises gênantes, situées à Paris ou en banlieue, ne doivent pas être déplacées. Toutefois la couronne que forment autour de Paris les communes de banlieue, avec d'importantes zones industrielles, permet un transfert moins préjudiciable à ces entreprises.

De l'année 1960 à l'année 1963 comprise, soit en quatre ans, les opérations de décentralisation industrielle, c'est-à-dire portant sur des entreprises transférées en dehors des départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne et de cinq cantons de l'Oise, ont atteint 912 entreprises, alors que, en dix ans, auparavant, de 1950 à 1959, 561 entreprises seulement avaient été décentralisées.

Certaines communes du département de la Seine sont particulièrement touchées par ces mesures : Saint-Denis, Aubervilliers, Montreuil, Levallois, Saint-Ouen, Puteaux, Suresnes, etc., et l'on envisage parfois en haut lieu de faire disparaître des entreprises pour construire, à la place, des appartements de haut standing.

Pour les travailleurs, cette politique a pour conséquence la réduction du nombre d'emplois et c'est ainsi, par exemple, qu'à Aubervilliers, avec le départ de 14 entreprises, 3.000 emplois ont été supprimés et que la plupart n'ont pas été remplacés.

Il en résulte aussi une aggravation des conditions de travail et de vie pour les travailleurs touchés qui doivent aller travailler loin de leur lieu d'habitation, ne trouvant souvent à s'embaucher qu'avec des salaires plus bas, une qualification profession-

nelle inférieure, et qui perdent ainsi les avantages acquis dans l'entreprise où ils travaillaient précédemment. La situation est dramatique pour ceux qui, à quelques années de la retraite, trouvent très rarement un emploi dans une autre entreprise.

L'essor industriel de certains départements de France ne saurait être envisagé au détriment de la population de Paris et du département de la Seine. Il faut conserver à ce dernier son potentiel industriel et industrialiser les départements qui manquent d'activités économiques.

L'aménagement de la région parisienne ne saurait se concevoir sans qu'il soit tenu compte des conditions suivantes :

Les orientations fixées ne doivent pas être l'œuvre de technocrates, irresponsables devant la population ;

Les élus, représentants de la population, aidés par les organisations syndicales et démocratiques et les organisations représentant les intérêts en cause, doivent être amenés à formuler leurs avis.

Les intérêts des travailleurs, des petits commerçants, artisans, petits et moyens industriels doivent être sauvegardés.

En un mot, il faut que le Gouvernement consacre à l'aménagement de la région parisienne les crédits nécessaires qui seront alors certainement mieux utilisés que s'ils étaient affectés à des dépenses militaires et de prestige. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

M. le président. La parole est à M. Feix, auteur de la troisième question.

M. Léon Feix. Mesdames, messieurs, le département de Seine-et-Oise donne certainement les exemples les plus spectaculaires de l'incohérence et de l'arbitraire qui caractérisent, jusqu'ici au moins, l'aménagement de la région parisienne.

Certes, la rapidité avec laquelle croît la population de Seine-et-Oise pose des problèmes difficiles à résoudre. Je rappelle que cette population est passée de 1.700.000 habitants en 1954 à 2.400.000 à la fin de l'année 1962 et à 2.600.000 au début de cette année, soit 200.000 habitants nouveaux en deux ans, soit encore 8 p. 100 d'augmentation contre 4,3 p. 100 pour l'ensemble de la région parisienne et moins de 2 p. 100 pour le reste du pays.

Mais le propre du plan d'aménagement est précisément de prévoir, d'étudier, de coordonner, de discipliner les divers problèmes que pose le développement d'une région.

C'est en tout cas l'objectif qui était assigné, au moins d'août 1961, au district de la région de Paris.

Comment se présentent donc, pour la population de Seine-et-Oise, les résultats de quatre années d'activité du district ?

Le 25 novembre 1964, M. Delouvrier, délégué général au district, expliquait devant le conseil général de Seine-et-Oise la politique d'aménagement jusqu'alors pratiquée. Il disait :

« Le plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne avait été établi avec les moyens et les vues trop courtes de l'époque », c'est-à-dire 1958. « Il tenait compte », ajoutait M. Delouvrier « de l'hypothèque d'une population atteignant neuf millions d'habitants en 1970 alors que ce chiffre est d'ores et déjà dépassé. Il importe donc de remettre en chantier les plans d'urbanisme intercommunaux dans la perspective d'une population de quatorze millions d'habitants. »

Au cours de la même réunion, le délégué général au district reconnaissait que seulement quinze plans d'urbanisme intercommunaux sur cent-cinquante avaient été publiés.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, qu'une remise en chantier du plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne — le P. A. D. O. G. — ait été jugée nécessaire, d'autant que, suivant les nouvelles estimations officielles, le futur département du Val-d'Oise verra sa population augmentée de 75 p. 100 en 1975 et de 150 p. 100 en 1985 par rapport à 1962. L'accroissement correspondant de population envisagé pour le futur département des Yvelines sera respectivement de 60 et de 110 p. 100, et, pour le futur département de l'Essonne, de 80 et de 130 p. 100.

C'est assez dire toute l'importance des problèmes qui se trouvent posés. Encore convient-il de souligner que l'absence manifeste d'une doctrine soigneusement élaborée de ce que doit être la région parisienne de demain nous laisse sceptiques quant au sérieux des estimations officielles. La preuve est faite que ces dernières peuvent être modifiées à l'infini suivant les vues du Gouvernement à tel ou tel moment.

N'étant pas dans le secret des dieux de l'aménagement de la région parisienne, ni dans le vôtre, monsieur le Premier ministre, ni dans celui de vos délégués au district, nous ne connaissons évidemment pas de façon précise les nouveaux plans, tel le

schéma directeur qui sera soumis dans quelques jours au conseil d'administration du district de la région de Paris. Mais ce qui en a percé permet de redouter le pire.

Considérons d'abord la conception générale de l'aménagement qui semble être celle du délégué général au district, donc celle du Gouvernement.

L'idée de construire près de Paris un certain nombre de cités satellites ou, comme on dit encore, de coeurs de villes nouvelles, est, vous le savez, très controversée par des urbanistes, des économistes, des sociologues, etc. Le bon sens et l'expérience populaires sont loin de l'accepter comme une bonne solution, surtout quand on connaît les curieuses théories sur lesquelles elle est fondée.

Il est en effet inouï de prétendre, comme on le fait, que la création de villes satellites bâties sur des axes préférentiels — l'un de ces axes est déjà qualifié de boulevard Paris-Rouen ou de boulevard Paris-le Havre — redonnera aux citoyens, comme on le dit, la liberté des choix : choix du logement, actuellement impossible — c'est, hélas ! trop vrai — choix du mode de transport, choix du travail et des loisirs.

Comment, mesdames, messieurs, pourrait-il en être ainsi, même si l'on construisait plusieurs cités satellites, même si l'on entassait notamment, comme on en parle, 500.000 habitants à proximité de Versailles, 250.000 dans la région de Pontoise, 200.000 dans la région de Corbeil, quelques centaines de milliers d'autres près de Saint-Germain-en-Laye, de Mantes ou de Rambouillet, alors que la population de la région parisienne aura augmenté de plusieurs millions d'habitants avant dix ans ?

En réalité, il semble bien que la prétendue liberté officielle des choix est un simple slogan publicitaire destiné à faire admettre la construction de nouveaux super-Sarcelles pour travailleurs chassés de Paris ou venant de province, avec, nous le verrons, un certain nombre de résidences de grand standing pour privilégiés.

Le délégué général du district a donné récemment une justification des cités satellites qui mérite d'être relevée. Il a indiqué que l'existence de ces villes permettrait « d'affiner le rôle fondamental politique, culturel, européen et mondial de Paris ».

Cela signifie sans doute que le Paris dont on rêve devrait comprendre toujours moins de ces habitants jugés insuffisamment « affinés » que sont sans doute les ouvriers, les employés, les petits et les moyens fonctionnaires, les intellectuels, les étudiants peut-être, et que leur rejet vers la banlieue doit encore s'accroître.

Nous sommes en désaccord complet sur une telle conception, pour des raisons humaines et politiques en même temps que pour des raisons de renom et de prestige de la capitale. Un Paris capitale de bureaux, de sièges sociaux, un Paris vidé de ses éléments populaires qui sont les héritiers et les continuateurs des traditions les plus généreuses et les plus universellement appréciées de Paris, deviendrait une ville déshumanisée. Ce ne serait plus Paris.

Ainsi, les plans officiels d'aménagement, ceux qui sont abandonnés et, plus encore, ceux qu'on va s'efforcer de faire prévaloir, partent, nous semble-t-il, de conceptions erronées et dangereuses. Ils servent en premier lieu — je sais qu'on va se récrier, mais il faut bien y venir, et on ne saurait prétendre le contraire — les intérêts égoïstes des grandes sociétés immobilières de construction et de travaux publics. Ils sont élaborés en vase clos par des technocrates coupés de la vie, coupés des préoccupations et des besoins de la grande majorité de la population, suivant des méthodes qui soulèvent l'hostilité des démocrates, des collectivités locales et de la masse des habitants.

La presse régionale et nationale a fait écho ces jours derniers à ce qu'on a appelé la colère des maires de la région de Versailles. Croyez bien que le terme n'est pas exagéré. De quoi s'agit-il ?

Le 15 avril dernier, vingt et un maires du plateau de Trappes-Saclay, de Palaiseau à Plaisir, étaient informés qu'un projet de création d'une zone d'aménagement différé engloberait leurs communes. Ils étaient invités, suivant l'usage, à donner l'avis de leur conseil municipal sur le principe de la Z. A. D., sans que fût, bien entendu, fournie la moindre précision sur les perspectives de son utilisation, ainsi que sur la délimitation de son périmètre et sur la désignation de l'agence foncière et technique de la région parisienne comme bénéficiaire du droit de préemption.

Une note officielle informait en même temps les maires : premièrement, que la zone d'aménagement différé serait créée par décision du Conseil d'Etat, en cas d'avis défavorable de telle ou telle commune ; deuxièmement, que le droit de préemption ne pouvait être assuré qu'au moyen d'avances consenties

par le fonds national d'aménagement foncier et d'urbanisme — le F.N.A.F.U. — Les crédits affectés à cet objet ne permettant pas de consentir des avances à chaque commune intéressée.

En clair, cela signifie que la décision des collectivités locales importe fort peu. Quelle qu'elle soit, la zone d'aménagement différé se fera car tel est le bon plaisir du district et du Gouvernement.

Cette façon de procéder ne concerne pas seulement — est-il besoin de le souligner ? — le projet de zone d'aménagement différé de la région de Versailles sur laquelle on a prévu de construire ce qu'on appelle la « cité satellite n° 1 ». Elle est la même pour tous les projets de zones d'aménagement différé imposés d'en haut. Il en existe une quarantaine actuellement déposés ou en voie avancée d'élaboration pour le seul département de Seine-et-Oise.

Beaucoup de ces projets sont récents, d'autres sont plus anciens, par exemple le projet de zone d'aménagement différé de la plaine de Montesson, qui remonte à 1963 et qui soulève depuis lors l'hostilité de tous les élus sans exception et de la population intéressés.

La superficie des zones d'aménagement différé en cours d'exécution approcherait en Seine-et-Oise de 50.000 hectares, c'est-à-dire plus que l'ensemble du territoire de la Seine ; 50.000 hectares de terrains bloqués, gelés, où il est impossible à des milliers de propriétaires de pavillons, de cultivateurs, de maraîchers de disposer comme ils le voudraient de ce qui est le fruit ou l'instrument de leur travail, sans la moindre garantie pour eux que le sacrifice qui leur est imposé servira l'intérêt public.

Il convient d'ajouter que le mépris à l'égard des collectivités locales ne se limite pas à l'ignorance des projets envisagés dans laquelle elles sont tenues. Voici un cas de la désinvolture et de l'arbitraire qui président à la mise en application des plans d'aménagement.

Le maire de Sartrouville, localité de 40.000 habitants, en pleine expansion, était récemment informé par le délégué général au district du blocage d'un terrain de 80 hectares jugé nécessaire à la réalisation d'une gare routière, dont la vocation est d'ailleurs indéterminée. Le terrain est situé en pleine agglomération, sur le territoire d'une zone à urbaniser en priorité officiellement autorisée en janvier 1964. La décision du district met en cause tout le plan d'urbanisme de la ville de Sartrouville. Si cette décision était maintenue, un projet de construction de 1.700 logements, dont une première tranche devrait démarrer ces prochaines semaines, devrait être abandonné. Il en serait de même pour un hôpital, un stade, une zone industrielle, prévus sur l'emplacement bloqué ; 200 pavillons devraient en outre être démolis.

On ne peut que condamner, avec le conseil municipal de Sartrouville, ce que ce dernier appelle, en termes mesurés, un « défi à la logique ». On ne peut que demander avec lui que soit réexaminé au plus vite le projet de gare routière en question. Il est évident que cette gare, si elle est utile, peut être construite ailleurs, en un lieu ne comportant de préjudice ni pour une collectivité locale ni pour des milliers de familles.

Il serait possible, mesdames, messieurs, de citer des dizaines de cas de cette désinvolture officielle. Je me borne à prendre l'exemple de l'aéroport de Paris-Nord.

La création d'un aéroport nouveau dans le Nord de la région parisienne est indispensable en raison de l'accroissement du trafic aérien. Mais ce qui est en cause, c'est son implantation décidée dans la plaine dite de la Vieille-France. De nombreux conseils municipaux se sont élevés contre le projet officiel. Le 30 septembre 1964, mon ami Robert Ballanger, député de Seine-et-Oise, vous exposait dans une question orale, monsieur le Premier ministre, les inconvénients du choix effectué : risque de devoir abandonner les importants programmes de construction portant sur des milliers d'immeubles prévus à Goussainville et à Tremblay-lès-Gonesses, ainsi que le projet d'hôpital intercommunal de Mitry-Mory, cependant que le centre hospitalier d'Aulnay-sous-Bois et de nombreux établissements scolaires seraient dans l'impossibilité matérielle de fonctionner normalement en raison du bruit.

M. Robert Ballanger faisait remarquer que ces inconvénients seraient en bonne partie éliminés si l'aéroport était installé à quelques kilomètres seulement de l'endroit retenu, en un lieu où la population, peu dense, n'est pas appelée à un développement important et prochain.

La question n'a pas encore reçu de réponse près de huit mois après avoir été posée.

Il est vrai que les conséquences des bruits occasionnés par les avions supersoniques modernes semblent plutôt sous-estimées par les principaux responsables du district. Le délégué général

ne déclarait-il pas à ce sujet, devant le conseil général de Seine-et-Oise, le 25 novembre 1964 : « Une enquête discrète a montré que les réactions des intéressés sont différentes suivant qu'ils habitent un ensemble collectif ou un pavillon. Quant aux femmes des pilotes, elles ne se plaignent pas d'un bruit qui leur annonce le retour de leur mari ».

Une telle appréciation d'un tel responsable se passe de commentaires !

Il est un dernier point sur lequel il me paraît utile de dire quelques mots. M. le ministre de l'intérieur a fait mardi dernier une communication au conseil des ministres sur la mise en place des services préfectoraux dans les futurs départements de la région parisienne. Peut-être est-il intéressant de compléter ce que la presse en a livré par quelques précisions sur l'aspect « aménagement » que comporte la décentralisation administrative.

Il serait trop simple d'ironiser, comme le font de nombreux habitants de Seine-et-Oise, sur les raisons qui ont conduit le Gouvernement à choisir Evry-Petit-Bourg comme chef-lieu du département de l'Essonne. Je ne dirai rien de cette fantaisie disons « majoritaire », sinon qu'elle risque de coûter très cher aux contribuables.

M. Michel Boscher. Permettez-moi de vous interrompre, puisque vous me mettez en cause.

M. Léon Feix. Vous pouvez vous inscrire dans le débat, mon cher collègue.

Je voudrais, en revanche, poser quelques questions sur les projets d'aménagement de la région de Pontoise, chef-lieu du futur département du Val-d'Oise, dans lequel je suis élu.

Est-il vrai qu'on envisage d'établir un vaste plan d'eau recouvrant toute la boucle de l'Oise dans laquelle se trouve la commune de Cergy, peuplée de deux mille habitants ? Dans ce cas, ses maisons d'habitation et ses cultures disparaîtront.

Est-il vrai qu'une bonne partie du nouveau Pontoise, qui doit s'édifier tout autour du plan d'eau, à proximité de la préfecture, est réservée à la construction d'immeubles de grand standing, dont ne profiteront, bien entendu, ni les expropriés de Cergy, ni les travailleurs de la région de Pontoise, ni les centaines de milliers de familles de la région parisienne qui attendent, souvent depuis des années, un logement décent ?

C'est là une politique très coûteuse. Pour l'Etat, certes, et aussi pour les départements et les communes, car si la construction des nouvelles préfectures est à la charge de l'Etat, le matériel et le mobilier luxueux qui les équiperont seront payés par les départements.

Mais on ne regarde pas à la dépense. C'est une question de prestige !

Par exemple, les élus d'Argenteuil estiment que les contribuables de cette ville ouvrière ont déjà suffisamment de charges sans avoir à payer des millions supplémentaires — quote-part de leur ville dans les dépenses revenant au département du Val-d'Oise — pour la construction d'une sous-préfecture qui rayonnera sur seulement sept communes, alors qu'une autre sous-préfecture du Val-d'Oise, Montmorency, est située à cinq kilomètres.

Le conseil général de Seine-et-Oise a approuvé la position du conseil municipal d'Argenteuil. Une nouvelle délibération a été demandée à l'assemblée départementale. Une fois de plus, celle-ci s'est prononcée, ces jours derniers, contre la création envisagée, et ce malgré deux interventions du préfet délégué du Val-d'Oise et trois interventions du préfet de Seine-et-Oise. Qu'à cela ne tienne ! Les autorités officielles ne cachent pas que la sous-préfecture sera tout de même construite à Argenteuil, quelles que puissent être les opinions émises par les élus.

Voilà quelques aspects de l'aménagement de la région parisienne, particulièrement sensibles en Seine-et-Oise. Les principaux bénéficiaires d'une telle politique — vous ne l'ignorez pas — sont les grandes sociétés, bien entendu (Rires) et les spéculateurs de tout acabit.

Personne ne croit en effet à la vertu des zones d'aménagement différé — tout au moins dans leur forme actuelle — pour empêcher les hausses spéculatives des prix des terrains. Le 4 janvier 1965, le président du conseil général de Seine-et-Oise, qui n'est pas communiste, n'hésitait pas à déclarer : « Il suffit qu'une décision soit prise ou qu'un bruit se répande pour que les prix des terrains deviennent inaccessibles à beaucoup et qu'ils atteignent des taux fantastiques, alors qu'à proximité d'autres terrains sont « gelés », au détriment parfois de très modestes propriétaires. »

Telle est — chacun le sait bien — la réalité. Si on en doutait, il suffirait, par exemple, de se renseigner auprès des maires de la vallée de Chevreuse dont les communes sont comprises dans la zone d'aménagement différé de la région de Versailles. Ils diraient qu'avant d'être officiellement informés de la constitution de la Z. A. D. par la communication du préfet, alors qu'ils ignoraient tout du projet, ils ont reçu la visite et des offres de démarcheurs de sociétés immobilières leur donnant toutes précisions sur ce qui était en cours d'élaboration au district : périmètre communal de la Z. A. D., emplacement des routes envisagées, etc.

Je conclus.

Monsieur le Premier ministre, nous ne vous reprochons pas de vouloir aménager la région parisienne, car nous estimons qu'un plan d'aménagement est indispensable. Nous ne vous reprochons pas davantage de voir grand. Nous vous reprochons votre orientation qui tient très insuffisamment compte des intérêts et des besoins de l'immense majorité de la population.

Nous vous reprochons, à vous qui parlez tant de stabilité, de faire montre de beaucoup trop de versatilité, d'incohérence, de déséquilibre dans vos programmes qui, entre autres, ne s'attachent pas suffisamment à ce qui devrait être l'un des objectifs essentiels de l'aménagement : rapprocher le lieu de travail et le lieu d'habitation.

Nous vous reprochons de tout faire d'en haut, dans le secret — très relatif pour certains — des bureaux du district ou des ministères intéressés, sans faire appel au concours des principaux intéressés, les élus départementaux et locaux et la population.

C'est pourquoi nous soutenons les positions prises le 31 mai dernier à Versailles, par l'assemblée générale des maires de Seine-et-Oise qui comprend des maires de toutes opinions et qui a établi les revendications suivantes :

Premièrement, nécessité de tenir compte, dans les plans d'urbanisme et d'aménagement, de tous les éléments qui s'avèrent indispensables à la vie normale des millions d'hommes, de femmes et d'enfants de la région parisienne, tant des villes, dont le caractère doit être respecté dans toute la mesure du possible, que des zones rurales, qui doivent être réanimées. Je n'insiste pas après mon ami M. Barbet sur la nécessité de mettre fin rapidement au sous-équipement flagrant, parfois inhumain, qui sévit dans tous les domaines et particulièrement en Seine-et-Oise : voies de communication, transports et conditions de circulation, logements sociaux — en premier lieu H. L. M. — écoles, hôtels des postes et téléphone, équipements sportifs, sanitaire, social, culturel, etc., sans parler des espaces verts, ces « poumons » de toute agglomération importante, qu'il faut largement développer et évidemment préserver lorsqu'ils existent. Or, telle n'est pas la pratique actuelle. On préfère, par exemple, laisser le trust Lambert frères continuer à détruire les magnifiques sites boisés du Parisis ; on permet à la société Citroën de défigurer la vallée de la Bièvre ; on envisage de créer une nouvelle Z. A. D. dans la forêt de Sénart.

Deuxièmement, possibilité pour les élus et la population d'intervenir dès les premières études du plan d'aménagement et d'équipement.

Troisièmement, obligation de préciser dès le départ les perspectives d'utilisation de chaque Z. A. D. et de chaque Z. U. P. dont le périmètre doit rester inchangé.

Quatrièmement, octroi du droit de préemption à chaque commune comprise dans une Z. A. D. ; en même temps octroi des crédits permettant d'utiliser ce droit, notamment en ce qui concerne la mise en application d'une véritable politique sociale du logement, et plus particulièrement la construction d'H. L. M.

Voilà, monsieur le Premier ministre, ce que nous pensons. Nous croyons que cela correspond à l'intérêt de la population de Seine-et-Oise et de l'ensemble de la région parisienne.

Nous aimerions savoir ce que vous comptez faire. Certes, le fait que vous ayez pourvu le conseil d'administration du district d'une majorité à l'image de celle de la présente assemblée semble montrer que vous entendez poursuivre et développer la politique incohérente et néfaste d'aménagement pratiquée jusqu'ici.

M. Roland Nungesser. Avant il n'y en avait pas du tout !

M. Léon Feix. Ne doutez cependant pas que cette politique soit très largement condamnée. C'est ce qui doit probablement ressortir des nombreuses doléances de maires de Seine-et-Oise qui sont parvenues au chef de l'Etat, ou à sa suite, au cours de la tournée de ces jours derniers dans ce département et cela malgré le choix des localités visitées et les mesures prises pour une expression disons mesurée des revendications populaires.

Sans doute ne rencontrerez vous pas, de la part de la majorité du district, de grandes difficultés pour faire admettre les nouvelles dispositions que vous avez décidées.

M. Roland Nungesser. C'est la même majorité qu'avant !

M. Léon Feix. Il n'y avait pas de majorité U. N. R. !

M. Roland Nungesser. C'est exactement la même majorité au bureau !

M. Léon Feix. Mais cela ne règlera cependant pas les questions qui se trouvent posées. Il n'est pas possible de résoudre des problèmes aussi vastes et ardues que l'aménagement de la région parisienne, y compris celui de la lutte indispensable contre la spéculation sous toutes ses formes, sans la participation active des masses populaires et de leurs élus, de tous leurs élus, c'est-à-dire sans oublier ceux de l'opposition qui représentent une fraction de plus en plus nombreuse, et la majorité même de la population de la région parisienne, de la Seine-et-Oise particulièrement, ainsi que le font ressortir, monsieur Boscher, les résultats des élections cantonales de 1964 et ceux des récentes élections municipales. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. Michel Boscher. Je ne m'en plains pas pour ma part !

M. le président. La parole est à M. le Premier ministre. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Georges Pompidou, Premier ministre. Mesdames, messieurs, voici près d'un an que M. Nungesser m'a posé une question sur le nouvel et indispensable plan d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. Les questions de MM. Barbet et Feix sont plus récentes mais elles se rattachent au même sujet.

Déjà à l'époque de la question de M. Nungesser le délégué général au district de la région de Paris avait soumis au Gouvernement un projet de schéma directeur qui, présenté au chef de l'Etat en juillet 1964, a fait l'objet depuis cette date de nombreux examens et mises au point en comités interministériels à l'hôtel Matignon comme en conseils restreints à l'Élysée et va, dans quelques jours, être exposé en détail devant le conseil d'administration du district.

Si j'ai tardé à répondre à la question de M. Nungesser, c'est parce que je désirais être en mesure de le faire complètement et après que le Gouvernement eût fait son choix entre les diverses solutions qui lui étaient proposées. C'est aussi parce que le problème de l'aménagement de Paris et de sa région ne peut être séparé de celui de l'aménagement du territoire national tout entier et que je désirais être en possession au moins des premières études approfondies sur le développement de l'urbanisation en France et particulièrement sur le développement des grandes métropoles régionales.

Si je le fais aujourd'hui, et si je le fais moi-même, c'est parce que la question posée est une des plus importantes qui soient puisqu'elle conditionne l'avenir même de la France et plus particulièrement le cadre de vie des Français de demain.

Pour mesurer l'ampleur des problèmes et la nécessité de solutions nouvelles, il convient tout d'abord de se référer à des données démographiques. Je m'excuse d'une énumération de chiffres qui pourra peut-être paraître fastidieuse et qui recoupe d'ailleurs ceux qui ont déjà été cités à cette tribune, mais je crois qu'on ne peut pas comprendre le problème si l'on ne se met d'abord en tête un certain nombre de données auxquelles nous allons avoir à faire face.

La France, qui compte actuellement 49 millions d'habitants, en comptera plus de 60 millions en 1985 et sans doute plus de 75 millions à la fin du siècle ou au début du siècle prochain. Il y a lieu de se réjouir de ces perspectives qui seront loin d'épuiser la capacité de notre sol national, puisque, si la densité de la population était en France ce qu'elle est actuellement en Allemagne fédérale ou en Grande-Bretagne, la France compterait 125 millions d'habitants.

Or, on estime actuellement à environ onze millions et demi la population rurale. Je parle ici de la population proprement rurale, c'est-à-dire vivant de la terre, et non point de la population des communes de moins de 2.000 habitants, notion habituellement retenue par nos statistiques, mais qui est tout à fait impropre, puisqu'elle conduit à assimiler à la population rurale quelque cinq millions d'habitants qui, dès maintenant, font partie ou sont rattachés à des zones de peuplement industriel et urbain. Bien que notre politique soit de maintenir en France un certain nombre d'exploitations agricoles familiales de moyenne importance, il est certain que la nécessité de rendre ces exploitations rentables au sens économique du terme

conduira à une concentration progressive, de telle sorte que la population rurale aura tendance à se stabiliser, voire à diminuer légèrement pour se fixer sans doute autour de dix millions à dix millions et demi d'habitants à la fin du siècle.

Une telle constatation permet de mieux comprendre les hypothèses qui ont été retenues à titre indicatif pour l'établissement du schéma directeur de la région parisienne et qui prévoient une population de l'ordre de onze millions et demi d'habitants en 1985 et de quatorze millions à la fin du siècle ou au début du siècle prochain. Ceci veut dire en effet que la population de la plus importante agglomération française augmentera dans les quatre prochaines décennies d'environ 60 p. 100. Comme la population urbaine de la France atteindra, dans le même délai, 65 millions d'habitants, il faut prévoir que les villes autres que Paris augmenteront globalement d'environ 80 p. 100, ce qui supposera que beaucoup d'entre elles doubleront ou même tripleront.

Ainsi, en prenant pour hypothèse de travail une agglomération parisienne d'environ 14 millions d'habitants au début du siècle prochain, le Gouvernement, non seulement n'entend pas pousser à l'accroissement de cette agglomération, mais au contraire réaffirme sa volonté de le freiner par une politique systématique de décentralisation industrielle et de déconcentration administrative.

En effet, pour nous tenir dans ces limites, il faudra que le mouvement de population de la province vers Paris soit non seulement ralenti, mais renversé, à partir de 1985, de sorte que le mouvement des Parisiens partant pour la province l'emporte à partir de cette date sur celui des provinciaux vers Paris, l'accroissement de la capitale n'étant dû ultérieurement qu'aux seules naissances, les arrivées d'étrangers et de provinciaux étant compensées par les départs de Parisiens vers la province.

Pour pouvoir tenir ce pari, il nous faudra donc favoriser le développement des villes de provinces et, en premier lieu, des grandes métropoles régionales. Après de longues études au sein de la commission nationale de l'aménagement du territoire comme des services de la délégation, nous avons retenu huit métropoles :

Lille-Roubaix-Tourcoing ; Nancy-Metz-Thionville ; Strasbourg ; Nantes-Saint-Nazaire ; Lyon-Saint-Etienne ; Aix-Marseille-Fos-sur-Mer ; Toulouse ; Bordeaux.

Un groupe de travail a été chargé à la délégation à l'aménagement du territoire de définir les orientations générales préalables à l'établissement des schémas directeurs propres à chacune de ces métropoles, et les orientations pour la métropole lyonnaise ont déjà, vous l'avez peut-être lu, été adoptées au cours d'un récent comité interministériel. Les autres suivront. Les schémas directeurs seront, à partir de ces orientations générales, établis grâce à des agences d'urbanisme analogues à l'Institut d'urbanisme de la région parisienne et qu'il conviendra de créer. Pour mesurer l'ampleur des tâches, je dirai simplement que la population de ces huit métropoles représentera sans doute aussi 14 millions d'habitants à la fin du siècle. A cette date, Marseille et Lyon compteront chacune entre 2 et 3 millions d'habitants ! Voilà qui justifie par exemple les 6.000 hectares de zones industrielles qui ont été acquises par le Gouvernement à Fos-sur-Mer, exemple entre beaucoup d'autres de la nécessité de prévoir et d'avoir une politique à long terme.

Qu'on ne croie pas néanmoins qu'une telle croissance doive se faire aux dépens des villes de moyenne importance. En dehors de l'agglomération parisienne et des métropoles régionales, il restera encore quelque 10 à 12 millions d'habitants supplémentaires qui viendront grossir la population urbaine des chefs-lieux de régions comme des villes de toute taille. Cela sera particulièrement vrai des villes de la ceinture extérieure du bassin parisien : Orléans, Troyes, Reims, Amiens et Rouen qui devront doubler au moins en importance d'ici la fin du siècle si l'on veut maintenir la croissance naturelle de l'agglomération parisienne dans les limites indiquées.

Tous ces chiffres, vous le pensez bien, portent en eux les exigences qui s'imposent à nous : il faut accélérer l'industrialisation de la France et persuader les dirigeants de notre économie, chefs d'entreprises, financiers, que la seule croissance de la population française, le développement de l'urbanisme et les exigences d'un confort accru leur ouvrent des perspectives d'activité illimitées, exigent des investissements accrus et des entreprises à la taille d'un grand pays moderne.

Il faut accentuer notre effort de décentralisation industrielle sans pour cela, j'en suis d'accord, refuser la déconcentration d'industries de Paris vers les localités du district et du grand Paris.

M. André Fanton. Très bien !

M. le Premier ministre. D'ailleurs, nous en donnons quelquefois l'exemple. Nous l'avons fait pour Citroën — on nous l'a reproché tout à l'heure — et nous l'avons fait pour la S. N. E. C. M. A. et pour d'autres encore.

Il faut persuader les chefs d'entreprise que la sagesse leur commande de choisir, dès aujourd'hui, les implantations régionales où, sans parler des aides financières qui leur sont apportées, ils peuvent encore trouver des terrains à un prix raisonnable et une main-d'œuvre virtuelle abondante, et où ils trouveront demain des possibilités considérables d'écoulement sur place de leur production, en même temps que les communications téléphoniques, aériennes, routières, ferroviaires, voire révolutionnaires comme l'aérotrain ou le métro porté, annuleront les inconvénients, qu'ils peuvent ressentir encore, et qu'ils ont d'ailleurs tendance à exagérer, de l'éloignement de Paris. Il faut enfin penser à l'avenir des villes des provinces-métropoles et chefs-lieux de régions en particulier, non plus à courte vue et comme une simple politique du logement, mais très largement, dans le cadre d'une politique globale d'urbanisme, éviter à ces grands ensembles urbains la croissance anarchique qu'ont connue Paris, Lyon ou Marseille et mettre à la disposition des habitants, non seulement des logements, mais les moyens de communications, les équipements sociaux, sportifs, hospitaliers, administratifs, les espaces verts que beaucoup aujourd'hui désirent et que demain tout le monde exigera.

L'effort de conception entrepris par la direction de l'urbanisme au ministère de la construction comme par la délégation à l'aménagement du territoire doit être accentué pour que, dans les deux ou trois années qui viennent, nous puissions dresser pour toutes les grandes villes de France un schéma directeur analogue à celui que nous avons pu mettre au point pour Paris et dont il faut maintenant que je parle puisque c'est l'objet précis de la question de M. Nungesser.

Un premier document relatif au développement de la région de Paris a, vous le savez, été adopté par décret du 5 août 1960 sous le nom de « plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne », le P. A. D. O. G., disons-nous dans notre jargon.

Mais très vite le périmètre d'urbanisation qu'il définissait s'est révélé trop étroit. Dans les quinze dernières années, on a construit dans la région parisienne, 750.000 logements, représentant une population de 2.500.000 habitants logés ou relogés dans des immeubles neufs. A l'heure actuelle, la cadence annuelle est de 100.000 logements, ce qui représente l'équivalent d'une ville comme Nantes, et — je vous prie de le noter, mesdames, messieurs — le double de la cadence moyenne des quinze dernières années. Un tel résultat ne justifie donc peut-être dans les critiques formulées tout à l'heure par certains orateurs contre la politique du logement dans la région parisienne.

Si l'on tient compte de l'accroissement de population et des exigences nées de l'accroissement du pouvoir d'achat individuel qui, pensons-nous, sera multiplié par 3,5 d'ici la fin du siècle, si l'on songe par exemple que la région de Paris compte actuellement 1.800.000 véhicules automobiles et qu'il y en aura sans doute plus de 5 millions à la fin du siècle, on imagine sans peine qu'il faille reviser nos conceptions et réévaluer les surfaces indispensables à une urbanisation convenable.

Au total, il apparaît que, par rapport à la situation actuelle, d'ici à la fin du siècle et par l'effet cumulatif de la démographie et des exigences d'un confort accru, les industries requerront des surfaces multipliées par deux, les bureaux des surfaces multipliées par trois, les logements et l'urbanisme général des surfaces multipliées par quatre. Voici donc ce qui fait éclater les limites du P. A. D. O. G. de 1960, comme le démontre le fait que depuis sa parution, des dérogations aux règles de l'urbanisme ont concerné, en cinq ans, plus de 5.000 permis de construire. Or, l'expansion indispensable au-delà des limites du P. A. D. O. G. actuel n'est nullement entravée par la géographie. On oublie trop que la région de Paris, mise à part l'agglomération capitale, est encore composée de 90 p. 100 de terres rurales, dont la densité ne dépasse pas cinquante à soixante habitants au kilomètre carré.

La première caractéristique du schéma directeur est donc de prévoir un éclatement ordonné des limites actuelles de la région parisienne, afin de ne pas les voir céder dans l'anarchie au gré des dérogations. A cette fin, tenant compte de toutes les données possibles et de la nécessité de parer à l'imprévisible, il prévoit de faire passer progressivement la surface urbanisée de la région parisienne de 1.200 à 2.200 kilomètres carrés.

Ces nouvelles dimensions étant fixées, le Gouvernement avait le choix entre le « laisser faire » et la volonté d'organiser. Il a choisi une politique d'aménagement de la région de Paris, comme il a choisi une politique d'aménagement du territoire.

Car laisser faire, ce serait voir l'agglomération s'avancer en tâche d'huile, comme on dit, grignotant les derniers vestiges de verdure, les dernières réserves d'air qui subsistent, et faisant de cette vaste agglomération se développant concentriquement un monstre urbain où les communications entre le centre et la périphérie deviennent impossibles, condamnant leurs habitants, et particulièrement les travailleurs, à une existence infernale puisque les seuls transports entre le domicile et le lieu de l'emploi demanderaient deux, trois et parfois quatre heures par jour.

Après un examen minutieux des solutions possibles, le Gouvernement a opté pour le choix d'axes préférentiels d'aménagement se développant en suivant des lignes de progression parallèles aux axes de la vallée de la Seine et de la Marne. Cette solution a l'avantage d'épargner l'essentiel de ce qui fait la richesse des parties agricoles du bassin parisien, franges de la Beauce et de la Brie, espaces verts et forêts encore intacts. La future surface urbanisée du district laissera intacts plus de 80 p. 100 des terres rurales de la région parisienne.

Mais le choix d'axes préférentiels de développement n'implique nullement que sera poursuivie sous sa forme traditionnelle, c'est-à-dire sans solution de continuité, l'extension qui a vu peu à peu Paris grossir sur lui-même. Autant que la croissance actuelle en tâche d'huile de l'ensemble, le schéma directeur rejette la croissance indéfinie puis la fusion de banlieue sans structuration, sans équipements suffisants et quelquefois sans âme. Il entend faire porter l'action à la fois sur les structures anciennes et sur la création de structures nouvelles.

En ce qui concerne les structures anciennes de Paris et de sa banlieue, d'énormes efforts de rénovation sont à faire sur une superficie qui représente au moins le tiers de la surface agglomérée actuelle.

Cette action très longue et très coûteuse est déjà entamée dans Paris *intra-muros* avec l'opération Maine-Montparnasse. Qu'il me soit permis à ce propos d'indiquer à M. Nungesser que je ne partage nullement ses préventions contre la perspective de Maine-Montparnasse et notamment contre la tour de cet ensemble.

M. André Fanton. Très bien !

M. le Premier ministre. Il n'y a pas de contradiction entre une tour moderne et une tour de cathédrale ; la contradiction naît seulement de la coexistence de la beauté et la laideur. C'est une affaire d'architecture et le seul problème est de savoir si l'architecture française du *xx^e* siècle est capable de construire des ensembles qui soient dignes de ce qu'elle a fait pendant dix siècles. Si elle en était incapable, ce serait très grave, mais si elle en est capable, ce sera fort bien.

On a beaucoup protesté, à une certaine époque, contre la tour Eiffel et de nombreux autres monuments. Aujourd'hui encore on voit se créer des comités de défense de la gare de Lyon ou de la gare d'Orsay, alors que pendant des années certains les avaient considérées comme des modèles d'horreur.

Il y a une catégorie d'esprits pour qui tout ce qui est vieux est beau et tout ce qui est nouveau est laid. Je ne crois pas que ce soit la voie de l'avenir. Je ne crois d'ailleurs pas que ce soit votre pensée, monsieur Nungesser. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

Cette action de rénovation est déjà entamée également avec les reconstructions entreprises dans divers îlots de rénovation, et s'y poursuivra avec le réaménagement de la partie centrale de la rive droite autour du quartier des Halles, opération difficile mais qu'il faudra réaliser.

Elle est également en cours à la périphérie de la capitale, dans un effort de restructuration de banlieues anciennes en « centres-villes » rénovés. Le premier exemple est constitué par l'aménagement en cours de la zone de la Défense dans la région de Puteaux et de Nanterre, chère à M. Barbet. Dans des styles divers suivront d'autres opérations telles que la restructuration de la région de Saint-Denis, avec la construction de la nouvelle préfecture de Bobigny — vous voyez que vous êtes comblés, messieurs les députés communistes — et de la faculté de Villeteuse, ou l'aménagement en centre-ville de Créteil.

Mais parallèlement à la rénovation des structures anciennes, il est indispensable, pour faire face aux besoins des trente-cinq prochaines années, de créer de nouvelles structures d'accueil sous forme de « villes nouvelles ».

Un projet de loi est en préparation et sera déposé sur le bureau de l'Assemblée au début de la session prochaine pour permettre ces créations. A ce sujet, je voudrais dissiper une équivoque. Il ne s'agit pas de créer des villes nouvelles pour

aspirer la population qui devrait aller normalement vers les villes du bassin parisien comme Orléans, Rouen, Amiens ou Reims. Au contraire, je le rappelle tout à l'heure, pour maintenir la croissance de Paris dans les limites fixées, il est nécessaire que ces villes se développent à une cadence accélérée qui leur permette au moins de doubler, sinon de tripler, dans les trente-cinq années à venir.

Notre but est simplement d'ordonner la construction des logements dans la région parisienne urbanisée autour de centres, de « cœurs de ville » comme on dit maintenant, au lieu de les laisser se répandre un peu partout dans les espaces libres comme on l'a fait depuis cent ans. Nous avions pour cela le choix entre trois orientations.

La première eût consisté à se résigner à la croissance en tâche d'huile.

La deuxième eût été de disposer les villes nouvelles en couronne à quelques dizaines de kilomètres de l'agglomération actuelle. Mais sur ce point précisément l'expérience de la ville de Londres nous a prouvé qu'en pareil cas la croissance de ces villes se fait vers le centre et non vers l'extérieur et qu'elle tend à rejoindre l'agglomération capitale. On en revient alors aux inconvénients précédents de la croissance anarchique en tâche d'huile.

Au surplus, je le rappelle, cette « couronne de villes » du bassin parisien existe, composée de villes anciennes et dynamiques qui demain, grâce à des moyens de communication nouveaux, seront peut-être à moins d'une demi-heure de la capitale, et qui doivent constituer à la fois une barrière solide contre le déversement de la province sur Paris et les compléments indispensables de l'agglomération parisienne elle-même.

C'est pourquoi nous avons choisi une troisième formule répartissant huit ensembles urbains, selon des axes naturels, cinq le long de la vallée de la Seine, en aval de Paris, trois suivant les axes de la Marne et de la Seine, en amont de Paris. Ces zones où sont, d'ores et déjà implantés de façon diffuse quelque 500.000 habitants, devront en accueillir environ un million d'ici à 1985.

Toutes ces cités devront être suffisamment séparées les unes des autres par des zones rurales ou des espaces verts, pour conserver une autonomie de vie et de développement qui supposerait, bien entendu, une importante création d'emplois sur place. Il ne s'agit pas de créer des cités-dortoirs et, à ce sujet, je dirai à M. Feix que j'ai eu en effet le privilège de prendre contact avec de nombreux maires de Seine-et-Oise, puisque quelque 500 se trouvaient réunis à la préfecture de Versailles autour du Président de la République. Je regrette d'ailleurs que M. Feix et ses amis n'aient pas répondu à l'invitation qui leur avait été adressée ; cela leur eût permis de formuler eux-mêmes leurs revendications et peut-être de porter une appréciation plus nuancée sur le climat qui a présidé à cet échange de vues et qui n'était nullement celui que M. Feix a dépeint. (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T.)

M. Léon Feix. Les députés qui se trouvaient à Versailles n'applaudissent pas très fortement parce qu'ils savent très bien ce qui s'y est passé.

M. le premier ministre. Ils auraient du mal à applaudir très fortement : ils ne sont pas très nombreux ! (Sourires.)

J'ai noté, en effet, que le cauchemar de la plupart des maires de Seine-et-Oise est d'administrer une cité-dortoir, c'est-à-dire une de ces cités qui se voient le matin et ne retrouvent leurs habitants que le soir.

Par ailleurs, une très forte structuration en voies autoroutières, en moyens de transport en commun — train, métro aérien, aéro-train — faciliteront les liaisons d'ensemble et maintiendront ainsi la cohésion globale de la région parisienne.

M. Michel Boscher. Puis-je vous poser une question, monsieur le Premier ministre.

M. le Premier ministre. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Boscher, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Michel Boscher. Monsieur le Premier ministre, vous avez fort bien défini ce que devaient être les villes nouvelles, c'est-à-dire surtout pas des villes-dortoirs. Vous venez de préciser à l'instant qu'elles devraient offrir des activités permettant aux habitants de s'employer sur place.

Envisagez-vous, afin de faciliter cette évolution, l'abolition, par voie législative, des taxes particulières qui frappent les installations industrielles dans telle ou telle zone de Seine-et-Oise ?

M. le Premier ministre. C'est, en effet, une question qui se pose et à laquelle je ne répondrai ni par oui ni par non pour la bonne raison que cela dépend des circonstances.

A mon sens, la position que nous avons adoptée — et qui était nécessaire pour amorcer la décentralisation vers la province — est devenue trop rigide. Il faudra la nuancer et considérer les différents aspects du problème — j'y viendrai peut-être dans quelques instants — et notamment la nécessité pour les industries de la région parisienne de payer le prix réel de tous les équipements que la collectivité met à leur disposition, en particulier grâce à une très forte participation du budget de l'Etat. Ceci pose, entre bien d'autres, le problème, déjà soulevé, du prix des transports dans la région parisienne.

Tout ceci est très complexe. Les études nécessaires sont en cours pour déterminer dans quelle mesure les industries de la région parisienne sont favorisées ou défavorisées par l'ensemble des taxes et des charges qu'elles supportent ; il n'est pas certain que la réponse soit tout à fait ce que vous croyez et que la province soit si avantagée.

Il conviendra donc de considérer chaque cas : si nous voulons favoriser certaines implantations, nous devons pouvoir supprimer des taxes et accorder des faveurs, exactement comme nous avons instauré des primes et des aides financières diverses pour les régions de France que nous entendons favoriser.

Mme Jacqueline Thome-Patenôtre. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le Premier ministre ?

M. le Premier ministre. Je vous en prie, madame.

M. le président. La parole est à Mme Thome-Patenôtre, avec l'autorisation de l'orateur.

Mme Jacqueline Thome-Patenôtre. Je désirerais ajouter quelques mots à l'interruption de M. Boscher.

Les taxes de redevance dont vous venez de parler étant assez élevées, seules les industries importantes peuvent les supporter et par conséquent se décentraliser dans la grande banlieue parisienne.

Lorsqu'on nous dit que des villes de 10.000, 5.000, 3.000, voire 2.000 habitants auraient intérêt à voir s'implanter sur leur territoire une petite industrie employant de cinquante à cent personnes, je réponds que les entreprises de cette importance n'ont pas les moyens de payer une taxe de 50 à 100 francs le mètre carré. C'est pourquoi nous voyons poindre une sorte de désert dans la grande banlieue, les industries préférant s'installer plus loin.

Il ne s'agit pas de mettre en concurrence la province et Paris. Il faut simplement, comme vous l'avez indiqué, monsieur le Premier ministre, évaluer justement la situation de la région parisienne.

M. le Premier ministre. Madame, c'est l'un des charmes de l'entretien intime que nous avons au cours de cette séance (*Sourires*) que de pouvoir échanger quelques propos précis.

Votre remarque au sujet des petites entreprises est juste : elles supportent plus difficilement les taxes que ne le font les grandes. Mais ne craignez rien ! Vous n'êtes pas près de voir le désert s'installer en Seine-et-Oise. (*Sourires*.)

J'ajouterai maintenant, pour répondre à deux des préoccupations principales de M. Nungesser, que les dispositions envisagées et la structuration de l'agglomération largement étalée dans l'espace suivant des axes naturels, permettront à la fois des communications faciles et rapides, et le développement d'un habitat faisant une large place aux maisons individuelles.

Il va de soi que les options dégagées par le Gouvernement doivent être soumises aux représentants des populations intéressées. Le conseil d'administration du district, le comité consultatif économique et social, le comité d'aménagement de la région de Paris seront tour à tour consultés. La même préoccupation m'a conduit à choisir ce moment pour répondre à la question de M. Nungesser devant l'Assemblée nationale.

Au demeurant, le schéma directeur n'est pas un point d'arrivée, mais un point de départ. Cadre indispensable, il devra être complété, voire modifié, par de nombreux plans détaillés. Les représentants qualifiés des populations de la région parisienne pourront être ainsi associés à sa mise au point, dans le cadre de la procédure normale de révision de l'actuel plan d'aménagement.

Mesdames, messieurs, j'ai essayé au cours de cet exposé de situer le développement de la région parisienne dans le cadre d'ensemble de l'aménagement du territoire. J'ai voulu souligner l'effort considérable d'urbanisation provinciale et de décentralisation qui restera nécessaire pour maintenir la

croissance de l'agglomération parisienne dans des limites acceptables. Et ceci implique le maintien de contraintes rigoureuses à l'égard de toute initiative, qu'elle vienne de l'administration, de l'industrie ou du commerce, qui contribuerait sans nécessité impérieuse à alourdir le coût de cette agglomération. Ceci implique aussi que ses habitants paient le juste prix des services qu'ils en reçoivent. Grâce à l'effort du district et de son institut d'urbanisme, vont être définies les conditions dans lesquelles la nation pourrait garder la maîtrise d'une croissance parisienne sagement contenue. Un effort plus grand encore s'offre à nous pour organiser et favoriser le développement et la promotion des métropoles d'équilibre. Mais les résultats obtenus dans l'étude de Paris de l'an 2000, comme on dit, ont préparé notre tâche.

Ils nous ont montré qu'une rapide expansion démographique, une urbanisation se développant à un rythme accéléré, les exigences croissantes de la population dues au progrès du pouvoir d'achat comme aux données d'une révolution technique permanente, tout cela crée pour les pouvoirs publics des obligations sans précédent.

J'entends dire que certains s'opposent déjà à cette conception d'un Paris pouvant atteindre 14 millions d'habitants vers l'an 2000. Autant s'opposer au cours des fleuves et prétendre les ramener à leur source ! La région parisienne s'est accrue, au cours des deux dernières années, de près de 400.000 habitants. A ce rythme, il y aurait en 1985 non pas 11 millions et demi, mais 13 millions d'habitants et près de 16 millions en l'an 2000 !

Nos perspectives donc non seulement sont mesurées mais supposent un grand effort gouvernemental pour renverser les courants. A partir du moment où l'on s'est rendu à ces vérités d'évidence, il est du devoir du Gouvernement de ne pas se boucher les yeux et de prendre les dispositions nécessaires pour que ces populations nouvelles trouvent un cadre adapté.

Il faut voir loin. Il faut voir large. Je ne me dissimule pas les difficultés de tous ordres, dont les difficultés financières ne seront pas les moindres. Mais en dépit des obstacles pour l'aménagement de l'agglomération parisienne comme pour l'aménagement de l'ensemble du territoire, qu'il s'agisse de la transformation de nos villes ou de la reconstruction de nos campagnes, il faut aller de l'avant. Nous sommes engagés dans une évolution qui nous contraint, sous peine de décadence, et même de mort, de progresser. Mais nous voulons progresser les yeux ouverts, c'est-à-dire prévoir. Le schéma directeur pour la région parisienne témoignera de la volonté du Gouvernement de ne pas subir l'évolution, mais d'essayer de la contrôler afin qu'elle serve l'homme au lieu de l'écraser. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R.-U. D. T. et du groupe des républicains indépendants.*)

M. le président. J'informe l'Assemblée que se sont fait inscrire dans le débat, Mme Thome-Patenôtre et M. Flornoy.

Conformément à l'article 135 du règlement, qui charge le président de séance d'organiser le débat au vu de la liste des orateurs inscrits et du fait que la conférence des présidents a prévu que nos travaux devraient, pour des raisons que l'Assemblée connaît, s'interrompre vers dix-sept heures trente minutes, je demande à ces orateurs de limiter la durée de leurs interventions à quelques minutes, et je les en remercie.

La parole est à Mme Thome-Patenôtre.

Mme Jacqueline Thome-Patenôtre. Monsieur le président, mesdames, messieurs, dans le cadre des questions orales sur l'aménagement de la région parisienne qui sont discutées aujourd'hui, j'attire votre attention, monsieur le Premier ministre, sur le problème particulier du parking et de la circulation en banlieue et en grande banlieue.

Mon intervention vise à une meilleure coopération entre le rail et la route dans le cadre de l'organisation des transports et de la circulation. Il s'agit de l'utilisation combinée du train et de l'automobile : l'automobile entre le domicile et la gare S. N. C. F. d'accès commode, le train ensuite entre cette gare de banlieue et Paris.

Le chemin de fer peut représenter une liaison rapide et confortable à la condition cependant que des parcs soient installés à proximité immédiate des gares de départ. Les employés, les ouvriers, les usagers en général y laisseront leur voiture le matin pour la reprendre le soir, après avoir passé la journée dans la capitale. C'est bien ce qui se pratique actuellement, mais dans des conditions insuffisantes.

Inutile de préciser qu'aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne cette coopération existe depuis longtemps entre le rail et la route. La clé en est l'aménagement de parkings à proximité immédiate des gares de banlieue.

Or, et c'est l'objet de mon propos, la place disponible devient de plus en plus exigüe et ne peut être dégagée qu'au prix d'expropriations coûteuses.

Il apparaît que la S. N. C. F. dispose très souvent dans ses emprises d'installations libres ou qui pourraient être libérées et affectées à l'usage de parkings, soit qu'il s'agisse de la suppression de dépôts correspondant à des matériels périmés, soit surtout de la trop grande importance actuelle de nombreuses installations pour marchandises devenues, sinon inutiles, du moins trop vastes du fait du développement du camionnage routier qui a entraîné une réduction du trafic des marchandises en banlieue.

Il semble donc qu'un certain nombre de terrains pourraient être mis à la disposition des municipalités ou achetées par elles pour y créer les parcs à voitures qui inciteraient les usagers à y laisser plus volontiers leur véhicule et à prendre le train pour se rendre dans la capitale.

Si la S. N. C. F. y perdait certains terrains devenus inutiles, elle y gagnerait, en revanche, une très nombreuse clientèle de grande banlieue et de banlieue.

L'exemple de la situation dans la banlieue de Londres est là pour le prouver. Bien des usagers qui aujourd'hui font le déplacement de Paris sur une route encombrée — et combien de temps attendent-ils ! — préféreraient, s'ils le pouvaient, garer leur voiture dans de bonnes conditions et prendre le train.

Je sais que de tels parkings d'intérêt régional sont prévus ou en cours de réalisation dans un certain nombre de gares de banlieue dont la capacité varie entre 15 et 350 places et que le district s'est penché sur la question puisqu'il accorde des subventions à cet effet qui peuvent s'élever, pour des travaux d'importance moyenne, jusqu'à 75 p. 100.

J'ai donc l'honneur, monsieur le Premier ministre, de vous demander quelles sont les dispositions que vous envisagez de prendre afin de développer ce processus et d'obliger la S. N. C. F. à faire les efforts nécessaires dans les localités où cela est possible.

Quant à la circulation — je serai brève sur ce point — elle devient pour les habitants des environs de Paris, de plus en plus difficile. De longues files de voitures attendent matin et soir le passage sous le tunnel de l'autoroute de l'Ouest, sur les ponts de Saint-Cloud, de Suresnes, de Sèvres et même, plus loin, de Pontoise.

Que de perte de temps, d'heures gaspillées qui pourraient être passées soit au travail ou, surtout, en famille ou à des occupations sportives et de loisirs !

Ces personnes qui demeurent en réalité à un quart d'heure ou vingt minutes du lieu de leur travail perdent chaque jour une heure ou une heure et demie sur le parcours entre leur domicile et la capitale.

Cela est dû surtout aux goulots d'étranglement qui existent sur l'autoroute de l'Ouest et sur les routes avoisinantes. Le pont de Saint-Cloud, qui stérilise la circulation sur l'autoroute de l'Ouest, mérite une attention toute particulière.

L'expérience mondiale prouve qu'une autoroute doit se terminer par un delta pour mieux irriguer la ville qu'elle doit desservir.

Ce n'est pas, hélas ! le cas de l'autoroute de l'Ouest dont les débouchés vers Paris sont bloqués successivement par le tunnel, la place de Saint-Cloud, le rond-point Rhin-et-Danube ainsi que par l'autre côté du pont.

Dans le cas de l'autoroute du Sud la situation est tout aussi difficile pour entrer ou sortir de Paris.

Pour remédier à cet état de choses, il me paraît indispensable de réaliser au plus vite l'aménagement de la desserte de Paris par l'autoroute de l'Ouest qui permettra, grâce à l'évitement de la place Saint-Cloud et grâce à la construction d'un pont en biais sur la Seine, de gagner directement la capitale.

J'insiste auprès de vous, monsieur le Premier ministre, pour que ce projet soit réalisé dans le cadre du V^e plan.

Tels sont les points sur lesquels je souhaitais attirer votre attention au moment où se prépare l'urbanisation croissante de notre région et où la circulation automobile, dont vous avez donné les chiffres concernant les années à venir, doit pouvoir continuer son expansion inéluctable, parce qu'inséparable de la prospérité d'une région et de ses habitants. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Flornoy.

M. Bertrand Flornoy. Monsieur le président, monsieur le Premier ministre, au cours du débat sur la réforme administrative, nous avons attiré l'attention du Gouvernement sur l'incertitude de la vocation prévue pour la Seine-et-Marne à l'intérieur du district.

Aujourd'hui, il n'est pas douteux que la récente publication des projets concernant la création des nouveaux ensembles urbains, en particulier ceux qui intéressent l'axe de la Marne et dont je vous ai déjà parlé, monsieur le Premier ministre, ont éveillé des craintes parmi les élus, les chefs d'entreprise et les responsables des principales professions. Votre exposé d'aujourd'hui éclairera certainement leur opinion ; ils vous en sauront gré.

Certains d'entre eux, par exemple, seront heureux d'apprendre — en tout cas ils en seront rassurés — que 80 p. 100 des terres rurales subsisteront. Mais le problème du maintien de ces terres rurales n'est pas le seul qui se pose à l'économie seine-et-marnaise et cette décision ne résoudra pas tous les problèmes qui se posent.

En fait, que craignons-nous ?

Nous craignons l'installation de zones à aménagement différé qui provoqueront l'implantation de centaines de milliers d'habitants entre Paris et les centres en expansion, telle, par exemple, la ville de Meaux, dans cet axe de la vallée de la Marne.

Nous craignons que la population de ces grands ensembles ne soit attirée par Paris et que ceux-ci ne deviennent, dans un avenir plus ou moins proche, des banlieues comparables à la Garenne-Bezons ou à Bécon-les-Bruyères, mais dix fois plus importantes.

Certes, le schéma et le plan directeur ont tenu compte de ces points lors de leur établissement. Mais, monsieur le Premier ministre, ne peut-on envisager dorénavant une collaboration plus étendue et plus précise entre les autorités responsables du plan directeur actuel et les représentants des élus, des professions et des principaux responsables de l'économie seine-et-marnaise, afin que sur ces points — nous vous donnerons notre accord et nous vous soutiendrons dans l'établissement des grands projets d'ensemble — soit tenu compte le plus efficacement possible de l'équilibre de l'économie actuelle de la Seine-et-Marne et de son évolution ? (Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je désire ajouter au très large exposé fait par M. le Premier ministre quelques éléments de réponse aux deux questions précises posées par Mme Thome-Patenôtre et par M. Flornoy.

A Mme Thome-Patenôtre, je tiens à dire que le district et le Gouvernement sont particulièrement convaincus de la nécessité de créer des parcs de dissuasion aux alentours des gares de la périphérie de Paris.

Dans une brochure diffusée en février dernier par le district de la région parisienne, il est déjà prévu que la création de l'un de ces parcs près de la gare de Nogent-sur-Marne au titre des parcs régionaux sera financée dans la proportion de 75 p. 100 en ce qui concerne les acquisitions foncières.

Il est prévu, dans un avenir plus lointain, que des parcs de dissuasion d'une surface généralement plus petite devront être aménagés près des gares de la S. N. C. F. ou de la R. A. T. P.

Divers programmes ont été établis pour l'ensemble du district de la région de Paris et des études se poursuivent de manière à permettre la réalisation d'un ensemble d'opérations qui s'étaleraient sur une période de onze ans, de 1964 à 1975, et qui permettraient la création de 175.000 places de stationnement.

Parmi les premières opérations réalisées ou en cours et qui portent sur plus de 10.000 places, certaines communes de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne ont accepté d'être les maîtres d'œuvre et bénéficient d'une subvention du district au taux de 75 p. 100.

Il apparaît cependant que les municipalités ne sont pas toujours directement intéressées par l'aménagement de ces parkings d'échange car leurs utilisateurs peuvent être en majorité des habitants des communes voisines venant prendre le train aux gares des communes concernées.

Si dans le département de la Seine, qui a accepté d'être maître d'œuvre, les opérations paraissent pouvoir être engagées plus aisément, avec l'aide du district, il semble néanmoins souhaitable qu'une solution plus générale puisse être dégagée en recherchant les moyens d'associer directement la S. N. C. F. et la R. A. T. P. à l'aménagement et peut-être même à l'exploitation de ces parkings d'échange.

C'est dans cet esprit que le Gouvernement a demandé que soient rapidement étudiés les moyens permettant la meilleure utilisation possible des terrains de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P., auxquels Mme Thome-Patenôtre faisait allusion.

A M. Flornoy, je tiens à dire que ses observations ont été entendues avec beaucoup d'intérêt par M. le Premier ministre et qu'il peut être rassuré. Le Gouvernement est conscient de la diversité de la Seine-et-Marne, par conséquent de la nécessité de respecter les diverses vocations qui sont les siennes.

Le développement du premier axe préférentiel de l'agglomération de Paris en amont de la Seine, problème qui préoccupe M. Flornoy, n'intéresse pas, en fait, le département de Seine-et-Marne qui, en revanche, est concerné par les parties terminales des deux axes secondaires, celui de la Marne en direction de Meaux et celui de la Seine, en amont, dans la direction de Melun.

Dans ces zones mêmes de développement urbain, toutes précautions seront prises pour la préservation des sites et du caractère de ce département, et notamment en ce qui concerne la Seine et la Marne.

Quant aux autres parties du département de Seine-et-Marne, elles doivent, dans l'esprit du Gouvernement, conserver leur caractère rural ou semi-rural actuel. Alors que l'accroissement démographique dans la région parisienne atteindra le taux moyen de 25 p. 100 au cours des vingt ou vingt-cinq années à venir, il ne sera que de 15 p. 100 environ, ce qui est tout de même considérable, pour le département de Seine-et-Marne pendant la même période.

Enfin, M. Flornoy, comme tous les élus de ce département, peut être assuré qu'il sera tenu grand compte de l'avis de tous les élus responsables ; nombre d'entre eux siègent déjà au conseil d'administration du district.

Les schémas de structures et les plans intercommunaux en cours d'élaboration ou à venir ont tous fait ou feront l'objet d'échanges de vues, répétés s'il le faut, entre l'administration du district et les élus.

Les plans de détail seront mis au point, dans le cadre des plans intercommunaux ou des schémas de structures, par les autorités municipales et à leur initiative, avec l'aide financière de l'Etat dans de nombreux cas.

M. Flornoy et ses collègues auront donc certainement l'occasion de faire prendre en considération leurs légitimes soucis dans la réalisation de l'équipement du département de Seine-et-Marne. (*Applaudissements sur les bancs de l'U. N. R. - U. D. T.*)

M. le président. Le débat est clos.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Nomination, éventuellement, par scrutin dans les salles voisines de la salle des séances, de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi relatif au recrutement en vue de l'accomplissement du service national.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-sept heures trente-cinq minutes.*)

*Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.*