



Alsace Les ports

MED IN MARSEILLE

Marseille, incontournable port d'attache de l'Europe du Sud

Les exigences de la compétition portuaire mondiale imposent d'améliorer sans cesse la qualité des prestations fournies par le premier port de France, d'accélérer sa modernisation, de favoriser l'écoute de la clientèle, de mobiliser l'ensemble des partenaires pour le développement des activités et des emplois.

Au prix d'efforts redoublés, le PAM a réussi à réaliser dans des délais plus courts que prévus les objectifs définis dans son plan stratégique et a franchi dès à présent l'étape de remise à niveau opérationnelle de l'entreprise.

En 2001, des avancées significatives ont vu le jour dans de nombreux secteurs. Le record des marchandises diverses et des conteneurs, le développement des pré et post acheminements par voie routière, ferrée et fluviale, la vente de 40 hectares sur la plate-forme multimodale de Fos Distriport à des logisticiens d'envergure mondiale ou à des promoteurs d'immobiliers industriels de stature internationale, le boom des croisières (+45 % de passagers) et la signature d'un plan de performance de la manutention, en sont les témoignages les plus marquants.

Malgré une conjoncture économique peu favorable aggravée par les événements du 11 septembre, le PAM a affirmé sa volonté de maîtriser ses équilibres financiers et de poursuivre la rénovation de ses installations par une politique ambitieuse d'investissements (52,9 M€) soutenue par ses partenaires locaux, nationaux et européens.

L'équipe de direction du PAM, porteuse d'un véritable esprit collectif, a pu concrétiser une démarche sociale dynamique en faisant aboutir la réduction du temps de travail pour l'ensemble des personnels, en assurant le rajeunissement de près de 15 % de l'effectif, en développant la féminisation des postes de travail, en mettant en place un comité d'hygiène, sécurité et conditions de travail...

Avec la volonté réaffirmée du respect de l'environnement, 2002 verra la matérialisation de projets, initiés dans le cadre d'une démarche commerciale offensive, essentiels au positionnement de Marseille parmi les grands ports mondiaux :

**Construction de la gare maritime internationale
passagers de la grande Joliette**

**Aménagement du terminal croisière du môle Léon Gourret
et de sa gare maritime selon les meilleurs standards internationaux
de confort et de sécurité pour les croisiéristes,
avec accueil simultané de deux grands paquebots.**

Nouvelle extension du pôle logistique de Fos Distriport.

**Création d'un nouveau terminal méthanier
avec Gaz de France et choix des meilleurs partenaires capables
de gérer le nouveau terminal conteneurs de Fos2XL.**

Avec un coût d'escale de plus en plus compétitif et la confirmation du port de Marseille comme hub international sur le trafic méditerranéen et les lignes maritimes Est-Ouest, la réussite collective des entreprises de la place et de l'établissement public fera de Marseille l'incontournable port d'attache de l'Europe du Sud.



PORT AUTONOME
DE MARSEILLE

ALSACE

L'Alsace au cœur de l'Europe <i>François BOUCHARD</i>	2
Un avenir tout tracé pour les transports <i>Eric TSCHITSCHMANN</i>	5
La région et la décentralisation ferroviaire <i>Daniel BURSAUX</i>	9
Le Conseil général du Bas-Rhin et l'aménagement du territoire <i>Emmanuel ROUÈDE</i>	13
Quel développement urbain pour Strasbourg ? <i>Joël FABERT et Philippe RALUY</i>	19
Le port de Strasbourg : toujours à la mode <i>André BAYLE et Martial GERLINGER</i>	23
Tram-train et route : un projet global et innovant pour les déplacements <i>François LENOEL</i>	27
Construction sociale dans le Bas-Rhin : la relance <i>Jacques LE BERRE</i>	30
Nouveau franchissement du Rhin au sud de Strasbourg : pont Pierre Pflimlin <i>Alain DEMARE</i>	32
La nouvelle DRDE : un montage original pour un projet très attendu <i>Alain TOUBOL</i>	37

PORTS

Avant de voler, l'Airbus A 380 prendra la mer <i>Yves GAUTHIER</i>	39
Port de Dunkerque : une croissance record après 10 ans de mutation <i>Bruno VERGOBBI</i>	43
Port autonome de Paris : un atout pour l'agglomération parisienne <i>Pascale RIBON et Gilles LEBLANC</i>	47
Rouen : 10 ans de la vie d'un port : l'avenir est ouvert <i>René GENEVOIS</i>	53

RUBRIQUES

Association Asie	60
Les ponts en marche	61
Exposition : phares et balises	65
Fondation	67
Offres d'emploi	68

Mensuel, 28, rue des Saints-Pères
75007 PARIS
Tél. 01 44 58 24 85
Fax 01 40 20 01 71

Prix du numéro : 9,15 €
Abonnement annuel :
France : 91,50 €
Etranger : 95 €
Ancien : 46 €

Revue des Associations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Anciens Elèves de l'ENPC.

Les associations ne sont pas responsables des opinions émises dans les articles qu'elles publient.
Commission paritaire
n° 0605 G 79801
Dépôt légal 3^e trimestre 2002
n° 3260

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Dario d'ANNUNZIO

COMITE DE REDACTION
Philippe AUSSOURD
Jacques BONNERIC
Brigitte LEFEBVRE du PREY

Secrétariat général de rédaction
brigitte.lefebvre@mail.enpc.fr
Adeline PREVOST
Assistante de rédaction

PUBLICITE :
FFE - 18, avenue Parmentier
75011 PARIS
Tél. 01 53 36 20 40
Fax 01 49 29 95 99

DIRECTEUR DE LA PUBLICITE :
P. SARFATI

RESPONSABLE PUBLICITE :
M. GALLET-NEKMOUCHE

DOSSIERS REGIONAUX :
Coordinateur : F. CHIKLI
Chefs de publicité : M. BOUJENAH,
A. MAMOU, L. COEN

RESPONSABLE TECHNIQUE :
Nadia SAUVAGE

COMPOSITION ET IMPRESSION
IMPRIMERIE MODERNE U.S.H.A.
Aurillac
Couverture : Pont Pierre PFLIMLIN.
Le nouveau pont sur le Rhin, entrée
Eschau (France) et Altenheim (Alle-
magne).

E
R
I
A
M
M
O
S

L'Alsace au cœur de l'Europe

Photo DRE/DDE - Daniel FROMHOLTZ

La lecture d'une carte est éloquent, l'espace du Rhin supérieur est situé au centre géographique du continent européen et à l'intérieur de la fameuse "Banane bleue", croissant de forte densité humaine et économique qui va de Londres à Milan en passant par la Ruhr.

L'Alsace, comme l'ensemble du Rhin supérieur, est ainsi au carrefour entre les liaisons Mer du Nord - Méditerranée, Europe du Nord - Europe du Sud, et Atlantique - Europe de l'Est. Ce territoire remarquable possède donc de nombreux atouts pour développer son rôle de plaque tournante économique mais il supporte également les contraintes et les nuisances liées notamment à l'explosion du transit des marchandises.

Siège du Conseil de l'Europe et du Parlement européen, Strasbourg partage avec Bruxelles le rôle de capitale européenne, ce qui lui crée des obligations d'accessibilité et de qualité de service en matière de transports de voyageurs qui ne sont pas toutes réunies aujourd'hui.



Photo DRE/DDE - Daniel FROMHOLTZ

François BOUCHARD
ICPC 78

Directeur Régional et Départemental de
l'Équipement du Bas-Rhin



Un dynamisme incontestable

Avec une population de 1,7 million d'habitants, la plaine d'Alsace présente une densité de 400 habitants au kilomètre carré, soit quatre fois la moyenne française. Elle est aussi la deuxième ré-

gion française pour la croissance de la population (6,8 % entre les recensements de 1990 et 1999 soit 110 000 habitants de plus !) et cette croissance, due en grande partie au solde naturel, concerne une population jeune et active. Cette situation place également l'Alsace largement au-dessus de ses voisines Suisses et Allemandes qui enregistrent, au contraire, un fort vieillissement de leur population.

Bénéficiant du taux de chômage le plus bas de France, l'Alsace est une puissante région économique, mais elle a, sur la rive droite du Rhin, de redoutables concurrentes avec le Bade-Wurtemberg et la région de Bâle qui concentrent de grands pôles industriels au rayonnement international : 70 000 frontaliers vont travailler chaque jour en Allemagne et en Suisse.

Mais l'Alsace fait mieux que résister avec une industrie diversifiée et un tissu solide de PME, un

secteur des services en plein développement, une agriculture solide et également diversifiée, mais aussi un secteur touristique très dynamique appuyé sur la qualité des paysages, la richesse du patrimoine bâti ou la légendaire gastronomie.

De forts et difficiles enjeux

Bien que centrale en Europe, l'Alsace reste encore relativement enclavée, voire excentrée. Elle est séparée de l'Allemagne et de la Suisse par le Rhin qui constitue une barrière naturelle et linguistique, mais également de la Lorraine et de la Franche-Comté par les Vosges.

Les liaisons ferroviaires avec Paris, Lyon et la vallée du Rhône sont encore très peu performantes, dans l'attente de la première ligne à grande vitesse prévue en 2006 et qui mettra Paris à 2 h 20 de Strasbourg au lieu de 4 h aujourd'hui. L'attente de la grande vitesse est très forte ; l'Alsace se trouve en effet, malgré son rôle européen, la seule région française non encore desservie. Les liaisons avec le Nord et les pays frontaliers à l'Est présentent des discontinuités imposant des correspondances et des détours coûteux en temps.

L'armature urbaine de l'Alsace est constituée des deux pôles dominants de Strasbourg et de Mul-

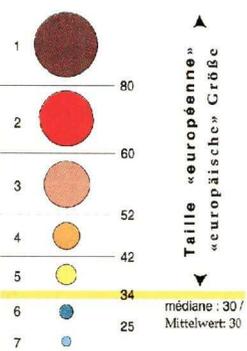
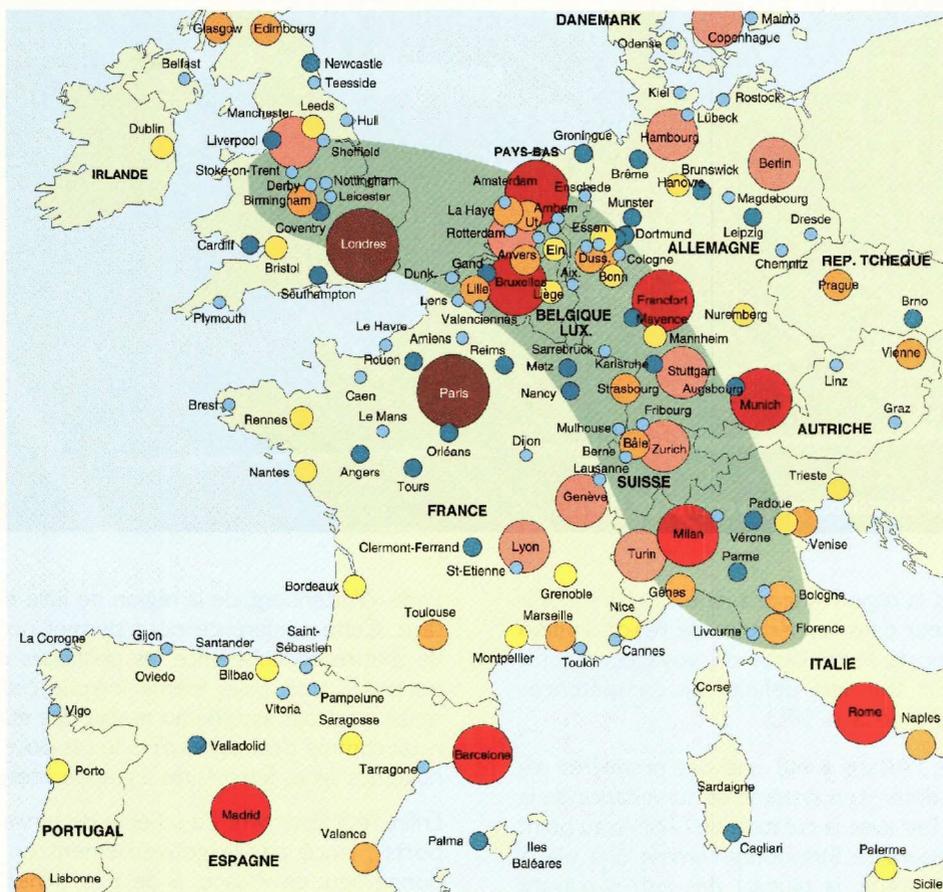
house et d'un réseau très dynamique de villes moyennes. La tendance à l'étalement urbain est très forte soumettant l'espace rural à une forte pression foncière et provoquant une explosion de la mobilité, notamment par l'allongement des déplacements domicile-travail.

Cette demande de mobilité ajoutée à l'important transit de marchandises qui traverse la région conduit à des densités de trafic qui atteignent des niveaux comparables à la région parisienne et se traduisent par des encombrements spectaculaires, en particulier dans l'agglomération de Strasbourg.

Cette situation, ajoutée au climat alsacien, a généré des pics de pollution qui ont favorisé une prise de conscience par les Alsaciens du problème de l'effet de serre.

Des réponses exemplaires

Strasbourg a acquis une réputation internationale par ses initiatives en matière de transports urbains. Son tram, dont la première ligne a été ouverte en 1994 et la seconde en 2000, est un grand succès et sa fréquentation dépasse toutes les prévisions.



Chaque agglomération de plus de 200 000 habitants est classée sur la base de 16 indicateurs sur l'un des 5 niveaux comparatifs retenus de très fort à très faible. Les chiffres de droite représentent la notation obtenue.

Jedes Zentrum mit über 200.000 Einwohnern wird anhand von 16 Faktoren in eine Kategorie zwischen 1 und 5 eingestuft. Die Zahlen rechts entsprechen der Bewertung der Zentren.

Voir tableau en annexe / Siehe Tabelle im Anhang

■ mégapole / Kernwachstumszone

Villes européennes
Europäische Städte

Source : **Datenquelle**
GIP RECLUS pour la DATAR 1989 ;
révision et extension de 1993 - R. Brunet
in Visages de la France, La documentation
française, décembre 1993



Entrée de Strasbourg en venant de Paris.

Photo DRE/DDE - Daniel FROMHOLTZ

Par ailleurs, la région Alsace a joué un rôle moteur et précurseur dans l'expérience de régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs qui a abouti à un transfert définitif de compétences dans le cadre de la loi SRU.

De même, l'Alsace a été une des premières régions à se doter d'un système de surveillance de la qualité de l'air avec la création de l'ASPA, au point de faire apparaître Strasbourg comme une ville à l'air très dégradé, la plupart des autres n'ayant alors pas encore de dispositif d'alerte.

Au-delà de tous ces exemples, les responsables alsaciens, à l'image de l'ensemble de la population, ont toujours su mettre leur dynamisme et leurs moyens respectifs au service des initiatives communes les plus importantes dans le cadre d'un traditionnel consensus, tant entre les différentes collectivités, qu'avec les responsables des principaux services de l'état.

C'est dans cet esprit que les sujets transfrontaliers sont traités dans le cadre de la conférence du Rhin supérieur, qui réunit les responsables du

Bade-Wurtemberg, de la région de Bâle et de l'Alsace. Cette conférence nous permet notamment de mettre en cohérence les politiques de transports des trois pays, même lorsque cette cohérence n'est pas assurée au niveau des états nationaux comme c'est aujourd'hui le cas pour la continuité des lignes ferroviaires à grande vitesse.

Enfin, l'établissement du schéma de service "transports", lancé par le gouvernement en 1999, a donné lieu, en Alsace, à de très riches et fructueux débats. Il a permis, avec tous les acteurs socio-économiques, de définir les principes fondamentaux qui doivent guider le développement et la gestion des transports, et redéfinir des objectifs de services pouvant conduire à la remise en cause de certains projets. Ce schéma des services a jeté les bases d'un consensus clair pour des opérations à l'avenir jusqu'alors ambigu.

La qualité des convictions qui ont découlé de cette démarche est parfaitement traduite dans le volet "transport" du contrat de plan 2000-2006 qui prévoit un volet ferroviaire pratiquement équivalent au volet routier. ■

Un avenir tout tracé pour les transports

Dans un contexte particulièrement générateur de mobilité, l'Alsace se devait d'anticiper et de définir la perspective du réseau des déplacements en région de demain. L'ensemble des acteurs alsaciens s'est attelé à cette tâche avec ambition, réalisme et concertation. La vision ainsi tracée et les premières déclinaisons opérationnelles, notamment à travers le contrat de plan, montrent que de nouvelles voies s'ouvrent progressivement à cette région au cœur de l'Europe.



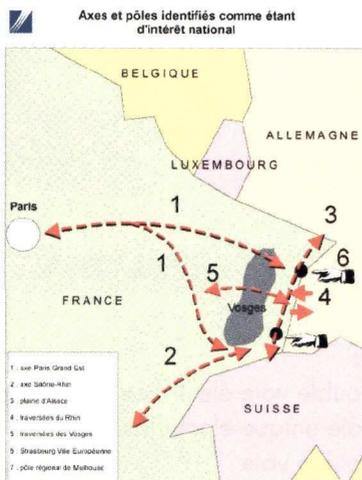
Eric TSCHITSCHMANN
IPC 97

Directeur Régional Adjoint de l'Équipement d'Alsace

Une région située au carrefour de l'Europe, une densité de population très importante, un niveau de vie élevé, une économie locale prospère et des échanges transfrontaliers soutenus, plus qu'ailleurs, tout concourt à l'expression forte de besoins accrus – voire d'exigences – en matière de déplacements.

Les modes de transport traditionnels existants, qu'ils soient individuels ou collectifs, répondent plus difficilement à ces aspirations nouvelles. En particulier, l'offre routière atteint manifestement des limites si son usage n'est pas maîtrisé, alors que les autres infrastructures montrent encore leurs faiblesses.

La qualité patrimoniale et environnementale, richesse au combien reconnue de l'Alsace, milite pour une gestion optimale de la mobilité des biens et des personnes en minimisant toutes les nuisances correspondantes.



A l'évidence, concilier de tels aspects semble plus relever d'une certaine gageure. Ce défi qui est, sans nul doute, l'une des caractéristiques les plus prégnantes de nos sociétés modernes, a conduit les acteurs alsaciens à se mobiliser depuis plusieurs années, en précurseurs, pour tenter d'y apporter des solutions concrètes et pragmatiques.

Des enjeux pleinement partagés

Toute personne appelée à participer à une démarche en Alsace est toujours positivement frappée par le sens de l'intérêt général, l'esprit constructif et le souci d'aboutir collectivement à un résultat recueillant la plus grande adhésion possible. Ces atouts sont sources d'un partenariat pour affronter, au-delà des clivages naturels, les problèmes. Cette force a permis, dans un climat serein, d'identifier et de faire partager les enjeux fondamentaux du transport alsacien, comme suit :

- économiser l'espace ;
- préserver les **ressources énergétiques** ;
- réduire les **nuisances** en protégeant le cadre de vie ;
- renforcer la **sécurité** des différents modes ;
- répondre aux **attentes** légitimes des citoyens, tout en maîtrisant la mobilité.

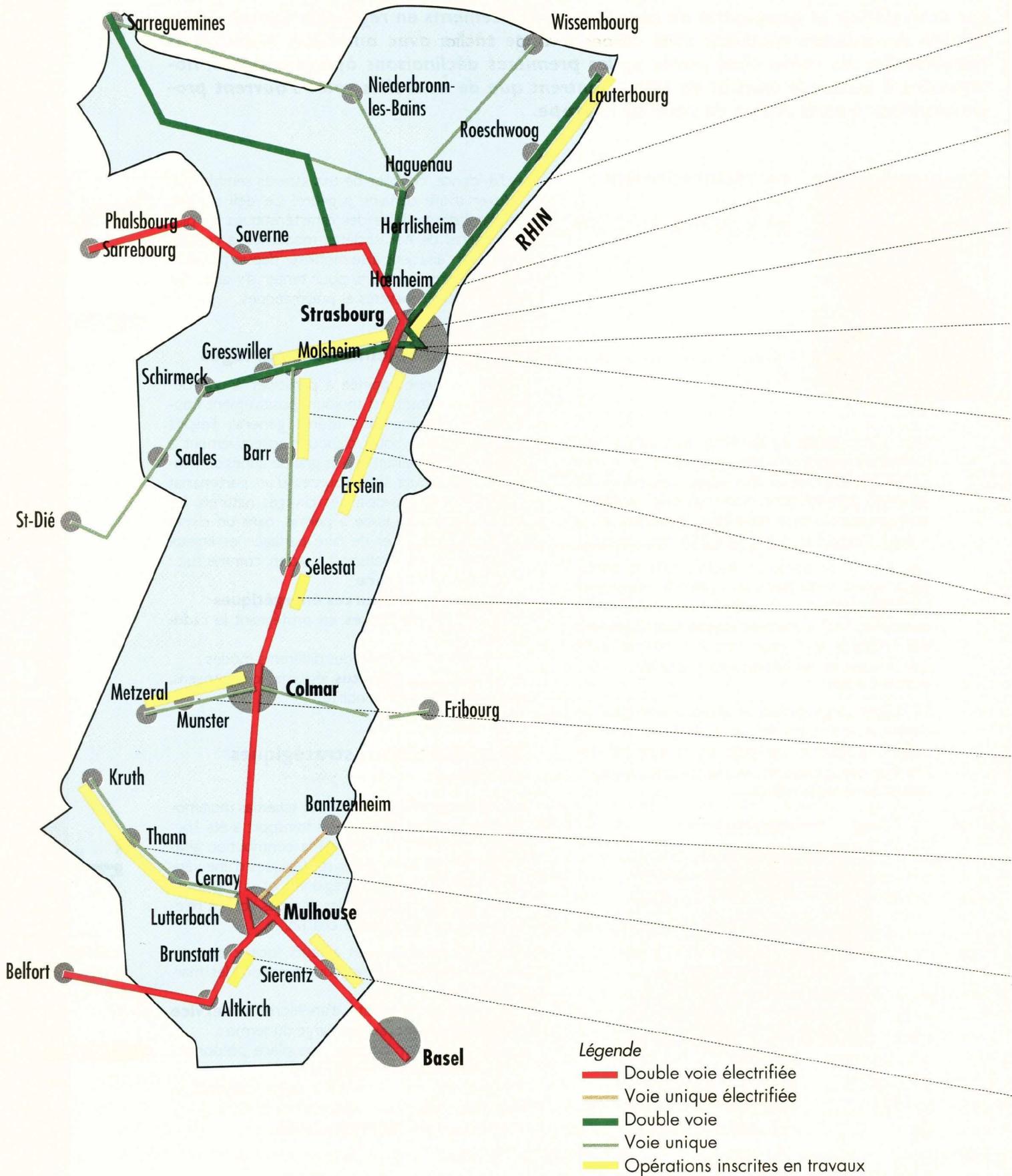
Des orientations stratégiques affichées

La procédure d'élaboration des schémas multimodaux de services collectifs de transport a été l'occasion, dès 1998 au titre de la contribution alsacienne, d'identifier les axes stratégiques d'une véritable politique publique régionale et, à travers le débat d'idées, de fédérer les diverses actions relevant de la compétence de chacun.

Ainsi, unanimement, les acteurs locaux s'accordent, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, sur :

- l'impérieuse nécessité d'améliorer le **service offert à l'usager**, au sens large du terme ;
- l'intérêt majeur de faire une place prépondérante aux **transports collectifs** ;
- le recours grandissant à la **multimodalité**, en alternative mais pas en opposition à la route ;
- le plébiscite de l'**intermodalité**.

Opérations sur les voies



VILLE EUROPEENNE - CONVENTION AVENIR DU TERRITOIRE ENTRE SAÔNE ET RHIN

Travaux ferroviaires en Alsace

		Montant inscrit (valeur 1999)	
		M€	MF
Modernisation de la ligne Strasbourg-Lauterbourg	CPER*	23,9	157
Modification du système d'espacement des trains et création de terminus intermédiaires à Herrlisheim et Roeschwoog, amélioration de la voie, travaux de quais, meilleure signalétique et points d'information.		2,6	16,9
Pôle d'échange Hœnheim	dont CPER*	1,3	8,3
Création d'un arrêt comportant la construction de deux quais voyageurs, construction d'un passage souterrain permettant l'accès aux quais depuis la station tram au terminus de la ligne D.			
Pôle d'échange Krimmeri	CPER*	0,8	5
Construction d'un quai central avec équipements d'installations d'accueil et d'information, mise en place d'un escalier et d'un ascenseur d'accès à la station « Krimmeri » du tramway de Strasbourg (ligne A).			
Gare de Strasbourg	CTSVE*	0,8	5
Conduite d'études visant à l'intégration de plusieurs modes de déplacement (train, tram, bus, voiture, autocar, interurbain, piétons, cycles) afin d'améliorer le fonctionnement intermodal.			
Tram-Train Strasbourg Bruche-Piémont : tronçon Strasbourg-aéroport d'Entzheim	CTSVE*	3,2	21
Réalisation des études relatives à ce tronçon du tram-train.			
Tram-Train Strasbourg Bruche-Piémont : tronçon aéroport - Molsheim - Gresswiller - Barr	CPER*	56,4	370
Augmentation de la capacité de la voie pour accueillir le tram-train, électrification, création et aménagement de points d'arrêt. Suppression du passage à niveau de Molsheim.		6,9	45
Augmentation de capacité de la ligne Strasbourg-Bâle	CPER*	92,9	610
Réalisation d'une voie d'évitement de 20 km aux environs d'Erstein et d'une autre de 8 km aux environs de Sierentz (entre Mulhouse et Bâle), aménagement de voies existantes en gare de Sélestat, travaux en gare de Strasbourg et aménagement des voies entre Strasbourg et Graffenstaden permettant de circuler dans les deux sens.			
Modernisation de la ligne Colmar - Munster - Metzeral	CPER*	13,0	85
Relèvement de la vitesse, adaptation de la signalisation et des postes d'aiguillage et modification du système d'espacement des trains, et déplacement et création de points d'arrêt.			
Aménagements sur la ligne de Bantzenheim et en gare de Mulhouse	CATSR*	19,1	125
Création d'un raccordement direct pour le fret au triage de Mulhouse Nord, d'un évitement supplémentaire à Bantzenheim, d'une voie-relais supplémentaire en gare de Mulhouse-Ville et d'une voie de croisement sur la ligne.			
Tram-Train Mulhouse - Vallée de la Thur	CPER*	68,6	450
Électrification de la ligne, accroissement de capacité avec mise en œuvre de voies d'évitement, réalisation d'une nouvelle voie entre Lutterbach et le rond-point Stricker à Mulhouse, création de points d'arrêts supplémentaires.			
Suppression du passage à niveau Sainte-Odile à Brunstatt	CATSR*	15,2	100
Etudes ferroviaires dans la perspective du prochain contrat plan	CPER*	1,5	10

* CATSR: Convention Avenir du Territoire entre Saône et Rhin - CPER: Contrat de Plan Etat-Région
CTSVE: Contrat Triennal de Strasbourg, Ville Européenne.

Sur cette base, le consensus alsacien autour de sept références stratégiques a globalement été repris dans les récents schémas de services collectifs de transport ; c'est-à-dire :

1 - **l'axe radial "Paris-Grand-Est"**, avec en particulier le futur TGV Est-européen, y compris son prolongement sur l'Allemagne via Strasbourg, et son intégration dans le réseau transeuropéen à grande vitesse et le renforcement de l'offre ferroviaire de marchandises sur la ligne actuelle Paris-Strasbourg ;

2 - **l'axe transversal "Saône-Rhin"**, avec notamment la perspective du TGV Rhin-Rhône et la mise en place pour le fret d'une jonction fluvio-ferroviaire performante entre le couloir rhénan et celui Saône-Rhône ;

3 - **l'axe Nord-Sud "Plaine d'Alsace"**, avec principalement l'augmentation de la capacité de la ligne ferroviaire Strasbourg-Mulhouse-Bâle, la réalisation de la continuité autoroutière et la construction du contournement ouest de Strasbourg ;

4 - les **liaisons transfrontalières** avec de nouveaux franchissements du Rhin, au plan routier comme ferroviaire ;

5 - les **traversées du massif vosgien** en privilégiant la desserte de proximité pour la circulation dans les vallées ainsi que l'offre ferroviaire et en obligeant, pour le trafic lourd de transit, le contournement de ce secteur par les axes autoroutiers nord et sud ;

6 - **Strasbourg, ville européenne**, en poursuivant le renforcement des transports collectifs (tramway, tram-train et tram sur pneus) accompagnés d'échanges intermodaux, en consolidant la vocation européenne de l'aéroport, en régulant l'accessibilité de l'agglomération avec un système de gestion du trafic routier (Gutenberg) et en favorisant l'implantation de plates-formes intermodales de marchandises ;

7 - **Mulhouse, pôle régional**, en développant aussi l'offre de transports collectifs (tramway et tram-train), en envisageant la desserte ferroviaire de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse-Freiburg et en augmentant l'importance des plates-formes multimodales de fret.

Des moyens prioritaires conséquents

Cette politique structurée trouve logiquement sa traduction opérationnelle au sein des différentes démarches conventionnelles passées avec l'Etat ; à savoir en priorité le contrat de plan, d'ailleurs signé avec toutes les principales collectivités territoriales sans exception (un indicateur supplémentaire, s'il en était besoin, de la force de cet esprit partenarial alsacien), puis le contrat triennal "Strasbourg - ville européenne" et le contrat "avenir du territoire Saône-Rhin", mais aussi les futurs contrats d'agglomération et de pays.

Les moyens financiers conséquents dégagés et mobilisés dans ce cadre révèlent la volonté affirmée d'atteindre les objectifs poursuivis.

A titre d'exemple, les crédits inscrits au contrat de plan 2000-2006 pour les aménagements ferroviaires représentent 265 millions d'euros (1 740 MF), soit pratiquement l'équivalent de l'enveloppe affectée au volet routier de ce même contrat (297 millions d'euros). Cet équilibre presque respecté entre les investissements des di-

vers modes de transport constitue, d'une certaine manière, une "première" en France.

Au-delà de ces moyens financiers, la dynamique enclenchée, pour ne pas dire la flamme, s'entretient à travers l'émulation et la synergie de toutes les compétences spécifiques renforcées présentes au sein de l'ensemble des services concernés. La motivation de tous est appréciable et le climat fructueux ainsi créé est, bien entendu, un gage de réussite.

Des exemples emblématiques

En guise de conclusion et plus que tous les mots, il est certainement plus parlant de citer quelques opérations concrètes pour prouver l'étendue et l'ambition collective de cette politique alsacienne des transports :

- les réflexions en cours relatives à **l'intégration tarifaire**, devant déboucher sur une carte de transport du type "carte orange" en région parisienne ;
- l'initiative impulsée par l'Alsace en matière de **régionalisation** des transports ferroviaires de voyageurs, conduisant à une réelle relance du fer ;
- la promotion depuis plusieurs années du **tramway** au sein de l'agglomération strasbourgeoise et à l'avenir sur Mulhouse et l'innovation avec les deux projets de trams-trains pour ces deux secteurs ;
- la volonté régionale marquée pour les **lignes à grande vitesse** avec, pour la première fois en France, des collectivités territoriales qui participent au financement de tels investissements bien qu'ils ne soient pas, dans un premier temps, directement situés en Alsace ;
- la conduite d'une étude plurimodale visant à prévoir à 20 ans les **scénarii de transport** à l'échelle du territoire trinational du Rhin Supérieur ;
- le lancement du projet de contournement autoroutier de Strasbourg qui s'accompagne en parallèle d'une **requalification multimodale du dispositif de transports** au droit de l'agglomération ;
- la mise en place d'un système cofinancé de **régulation du trafic routier** à Strasbourg (projet Gutenberg) favorisant l'intermodalité en s'appuyant sur des parkings relais ;
- l'émergence générale du **vélo** tant en milieu urbain qu'en rase campagne ;
- la concertation menée avec les représentants socioprofessionnels pour définir les modalités de circulation des véhicules lourds dans le **massif vosgien** ;
- les études portant sur la création de **plates-formes intermodales de fret** en lien notamment avec le fluvial et le ferroviaire ;
- etc.

En faisant de la politique des transports l'une de ses priorités majeures, l'Alsace est résolument tournée vers l'avenir. Prenant à bras-le-corps la problématique de la mobilité, elle constitue une référence. La volonté politique est là, la mobilisation de tous les partenaires est tangible, la vision ambitieuse du long terme est tracée et les premiers résultats sont palpables. Mais la démarche est de longue haleine et, plus que tout, la réussite sera au rendez-vous lors d'une réelle évolution culturelle et comportementale du citoyen-usager. ■



La Région et la décentralisation ferroviaire

A la fin des années 1980 le transport ferroviaire régional (le TER), délaissé par la SNCF et auquel l'Etat n'attachait qu'une importance relative, était malade. Les lignes fermaient les unes après les autres et le service se dégradait. Un processus de décentralisation de la fonction d'autorité organisatrice aux régions, passant par une phase expérimentale de janvier 1997 à décembre 2001, a permis de relancer ce mode de transport indispensable, en particulier pour lutter contre la congestion des routes dans une perspective de développement durable. L'Alsace, région expérimentatrice, a montré qu'il était possible, grâce à toute une panoplie de mesures, d'inverser la tendance.



Daniel BURSAUX

ICPC 79

Directeur Général des Services du Conseil régional d'Alsace

Une décentralisation par l'expérimentation

C'est la loi d'organisation des transports intérieurs (LOTI) qui, en 1982, a jeté les premières bases de ce qui allait devenir, en 2000, avec la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain le principal transfert de compétences aux régions depuis les lois de décentralisation de 1982-1983.

En effet, l'article 22 de la LOTI stipulait que la SNCF et chaque région devaient passer des conventions pour les liaisons ferroviaires inscrites au plan régional, les modifications et évolutions de services prévues par la SNCF faisant l'objet d'une consultation systématique des régions concernées.

La plupart des régions, dont l'Alsace en 1986 et 1992, ont donc conventionné avec la SNCF selon un système dit "à la marge". Les régions n'étaient responsables que des évolutions d'offres de service qu'elles décidaient par rapport à un service de référence réputé équilibré par les compensations de l'Etat, versées au niveau national au titre des missions de service public de la SNCF.

Ce système de convention a conduit à un certain immobilisme, la SNCF n'ayant pas été poussée à moderniser le service régional et les régions ne s'étant intéressées qu'à quelques créations ou suppressions de trains.

C'est dans ce contexte de désresponsabilisation, de régression du service public et d'accentuation des déficits de la SNCF qu'en 1994, le Sénateur Haelnel, également Premier Vice-Président du conseil régional d'Alsace, a établi, dans un rapport parlementaire, une liste de propositions visant à clarifier le rôle de chacun (Etat, régions et SNCF) dans l'organisation du transport régional. Dans la foulée, et sur la base de ce rapport, la loi de 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a fixé le cadre législatif de l'expérimentation du transfert de compétences de l'Etat vers les régions, pour l'organisation et le financement des transports régionaux. A partir du 1^{er} janvier 1997 et pour une durée de trois ans, prolongée ensuite à cinq ans, six régions ont participé à cette expérimentation (Alsace, Centre, Nord-Pas-de-Calais, Pays de la Loire, Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur). Elles ont été rejointes en 1999 par le Limousin.

Constatant la réussite globale de l'expérimentation, le législateur, dans la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain, l'a pérennisée avec la généralisation du transfert de compétence au 1^{er} janvier 2002, transfert qui, en réalité, est une prise de responsabilité par les régions d'une fonction d'autorité organisatrice que l'Etat n'exerçait pas réellement auparavant.





Les objectifs

Les principaux objectifs visés par les gouvernements successifs, le législateur et les Conseils régionaux au travers de cette importante réforme institutionnelle étaient, dès la phase expérimentale, au nombre de trois :

- redonner à l'usager un rôle plus participatif dans la définition des politiques de transport et notamment dans la composition de l'offre ;
- faire évoluer la SNCF et rénover le service régional au plus près des besoins en maîtrisant la contribution financière publique nécessaire ;
- jeter les bases d'un rééquilibrage des politiques modales entre le rail et la route, y compris dans les investissements, ceci dans un souci de développement durable.

Pour atteindre ces objectifs, il était nécessaire de se baser sur une approche plus globale des déplacements, de mieux planifier le système de transport en lien avec les orientations d'aménagement du territoire et de favoriser la concertation avec tous les acteurs concernés (usagers, opérateurs de transport, autorités organisatrices...). La région était très certainement l'échelon territorial le mieux adapté pour conduire une telle démarche, après se l'être appropriée.



L'exemple alsacien : une réussite

En Alsace, les résultats des cinq années d'expérimentation ont été incontestablement positifs.

La fréquentation s'est accrue de près de 35 %, pendant que l'augmentation de l'offre de service s'élevait à 32 %. Les recettes ont augmenté de 39,3 %, alors que les charges n'évoluaient que de 18,3 %, ce qui a entraîné une baisse d'environ 20 % de la contribution publique par voyageur/km. 40 000 voyageurs sont transportés quotidiennement.

Ce résultat a été atteint avant tout grâce à la qualité des relations entre la région et la SNCF qui reposent sur une grande confiance mutuelle permettant le développement de méthodes de travail fructueuses ayant un double objectif : l'amélioration du service public et la maîtrise des coûts. La SNCF et la grande majorité de ses cheminots ont compris que la régionalisation était une chance à saisir.



Il a été atteint également grâce à d'importants travaux d'infrastructures (100 M€ en 5 ans) cofinancés notamment par l'Etat, la Région Alsace et RFF. Au demeurant, des projets lourds d'un coût total de 265 M€ sont prévus au 12^e contrat de plan 2000-2006.

L'amélioration du matériel roulant et donc du confort a eu aussi un rôle fondamental dans ce processus : 38 autorails neufs ont été mis en service entre 1999 et 2001, pour un coût total de 50 M€ et un programme de renouvellement et de modernisation complet sera mis en œuvre dans les toutes prochaines années pour un coût d'environ 200 M€. Il faut d'ailleurs regretter, sur ce point, la faiblesse des transferts financiers de l'Etat qui provient du fait que la SNCF ne réalisait pratiquement plus aucun investissement dans ce domaine, le matériel étant très souvent vétuste.

Le lancement d'un programme ambitieux d'aménagement de gares et de parkings à proximité de celles-ci, la mise en place d'une politique tarifaire diversifiée et attractive et un conventionnement imposant des règles extrêmement strictes à la SNCF en termes de qualité de service (ponctualité, propreté, information du public...) ont également eu un impact fort sur l'attractivité du TER.

Enfin, la mise en place d'une concertation de proximité menée dans le cadre de huit comités locaux d'animation de ligne, qui regroupent des représentants de la Région et de la SNCF, des élus locaux, des agents de la SNCF et bien sûr des usagers, a été déterminante pour l'évolution du service : à la suite de chaque réunion propice au dialogue et permettant l'expression et la confrontation des points de vue, la région étudie et met en place, lorsque c'est possible et financièrement acceptable, des améliorations d'offre.

Du transfert expérimental au transfert définitif

Pour toutes ces raisons, même si les négociations ont été longues et parfois un peu tendues, la transition de la phase expérimentale au transfert définitif, concrétisée par la signature d'une convention de 8 ans intervenue le 13 février dernier entre le Président du conseil régional d'Alsace, Adrien Zeller, et la SNCF, s'est effectuée sans difficultés majeures. Il n'est au demeurant pas impossible que l'évolution de la réglementation européenne

amène à renégocier, en cours de route, certaines clauses de l'accord intervenu.

Aux termes de cette convention la région décide du contenu du service public et notamment des dessertes, de la tarification, de la qualité de service et de l'information des voyageurs et la SNCF exploite ce service tout en assurant une cohérence d'ensemble des services ferroviaires internationaux, nationaux et le transport de fret.

L'engagement de la région porte sur un forfait pluriannuel indexé de charges, une partie d'entre elles (taxe professionnelle sur le matériel, redevance RFF notamment...) étant toutefois payée au coût constaté. La SNCF et la région se partagent le risque sur les recettes, un système de bonus/malus étant mis en place pour la qualité. Le montant total prévisionnel des charges d'exploitation pour 2002 s'élève à 116,7 M€ (1/4 du budget total de la région). Le montant total estimé des recettes d'exploitation étant de 33,3 M€, l'Etat apporte une dotation globale de 73,3 M€ et il reste donc une contribution de 10,1 M€ que la région doit couvrir sur ses fonds propres.

Quelles perspectives pour l'avenir ?

Au-delà de la réalisation de deux projets de tram-train (Strasbourg - Bruche - Piémont et Mulhouse - Thann - Kruth) innovants, complexes et ambitieux dont la mise en service est prévue pour 2008 environ, au-delà des réorganisations de service qu'il faudra anticiper avec intelligence pour l'arrivée des TGV Est-Européen et Rhin-Rhône, au-delà de la permanente amélioration des dessertes, la décentralisation sera véritablement cohérente et complète dans le domaine des transports lorsque la région se sera vu reconnaître, sur son territoire, un rôle de coordination des transports urbains et interurbains de voyageurs, collectifs et non collectifs. Cela faciliterait en effet la réalisation d'un objectif de planification des équipements ainsi que d'organisation et de tarification des services dans un cadre multimodal.

Enfin, pour assurer un financement moderne de la politique régionale des transports, il conviendrait de transférer à la région une partie des ressources de la TIPP et un droit à voter des "centimes additionnels" au profit de son budget transport, manière transparente et cohérente d'assurer à la fois décentralisation et développement régional durable.



KLOPFENSTEIN

équipement

110, rue d'Ingwiller

B.P.4

57620 GOETZENBRUCK



03.87.96.80.56



03.87.96.97.32



06.07.65.44.32



Routes - Autoroutes - Collectivités

Métallerie - Serrurerie

Etude - Projet - Fabrication - Fourniture - Pose :
Garde - corps, Clôtures,
Portails, Grilles, Etc.

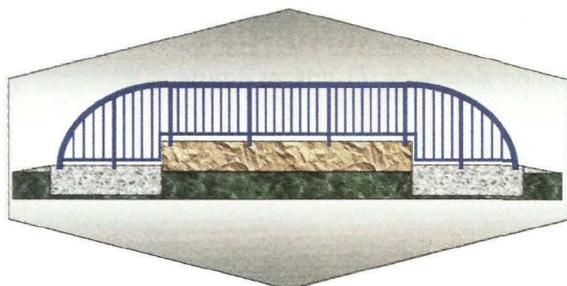
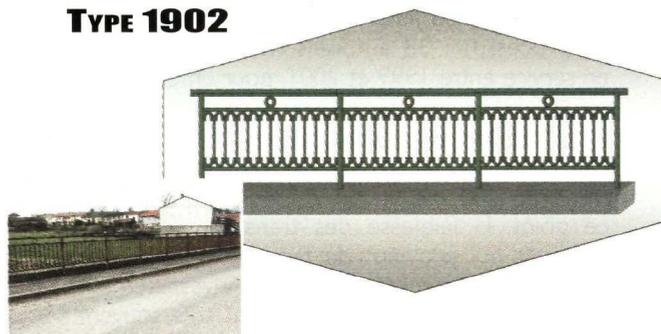
Traitements :

Anticorrosion par galvanisation à chaud
Thermolaquage par poudre **POLYESTER**

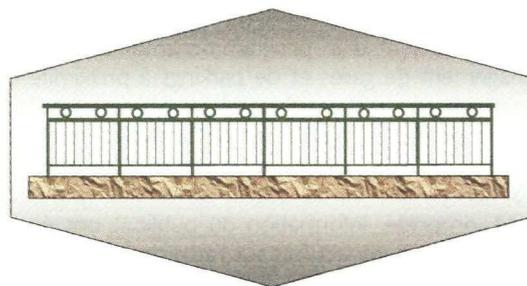


TYPE S8 ET ABOUTS THERMOLAQUE

TYPE 1902



TYPE SUR PARAPET



TYPE REHAUSSE PISTE CYCLABLE HAUTEUR 1250

**UN PROFESSIONNEL À VOTRE SERVICE.
LA SECURITÉ SELON LES NORMES.
LE GARDE CORPS SOUS TOUTES SES FORMES.**



TYPE PASSERELLE

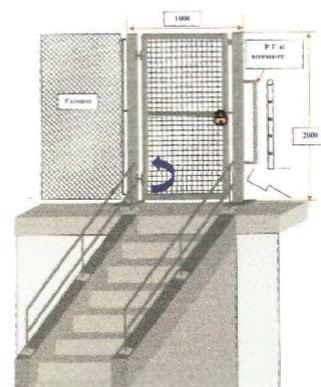


**REHAUSSE
SUR PARAPET**

**CLOTURE ET PORTAIL
TYPE SOLENE**



**PORTILLON
GALVANISE AVEC
REPLISSAGE GRILLAGE**



Le Conseil général du Bas-Rhin et l'aménagement du territoire

Le département du Bas-Rhin est un département qui a une véritable pertinence en tant qu'échelle d'aménagement du territoire. Département millionnaire, dans une région riche et dynamique, regroupant globalement l'aire d'influence de la métropole régionale, Strasbourg, au carrefour d'axes européens Nord-Sud et Est-Ouest, le Bas-Rhin a une carte à jouer tant à l'échelle européenne que dans l'organisation et l'équilibre de ses territoires.

Le Conseil général par ses actions dans ses domaines de compétence, social, transports, développement local, culture, environnement, jeunesse, est un acteur de l'aménagement du territoire, mais aussi un partenaire des acteurs locaux, communautés de communes, communes, et villes moyennes, ainsi que de la communauté urbaine de Strasbourg et de la Région Alsace.

Engagé résolument dans une démarche d'aménagement du territoire, le Conseil général entend définir et participer aux actions qui renforceront le dynamisme et le statut du Bas-Rhin dans l'espace européen entre les territoires mais aussi garantir un équilibre territorial, social et environnemental à l'échelle du département.



Emmanuel ROUEDE
IPC 97

Directeur de l'Aménagement et des Équipements du Conseil général du Bas-Rhin

Les grandes caractéristiques du département du Bas-Rhin

Les grandes caractéristiques du département du Bas-Rhin proviennent de son positionnement dans l'espace du Rhin Supérieur : une densité forte, une région riche et dynamique, un tissu industriel fort, un réseau de métropoles structurant le territoire, et un patrimoine environnemental et historique très riche.

Structure urbaine

Le Département du Bas-Rhin dispose d'une très forte cohérence qui provient du fait qu'il correspond à la zone d'influence de l'agglomération de Strasbourg. En effet, la métropole régionale structure largement l'espace Bas-Rhinois, qui s'organise en couronnes successives autour de Strasbourg : le centre, la première couronne des faubourgs, la deuxième couronne de périurbanisation, et un réseau de villes moyennes (Haguenau, Saverne, Molsheim, Obernai, Barr, Sélestat).

En cela, l'espace Bas-Rhinois s'inscrit bien dans l'espace rhénan, dont l'une des caractéristiques est cette structure en réseau de villes. Cependant, dans le Bas-Rhin, ce réseau de villes n'est pas aussi fort qu'en Allemagne dans la mesure où les villes moyennes ne jouent pas assez un rôle d'équilibre par rapport à la capitale régionale.

Le rayonnement international, le dynamisme et l'attractivité de la métropole strasbourgeoise s'appuient largement sur le dynamisme et les qualités de l'ensemble du département, et contribuent à se renforcer mutuellement.

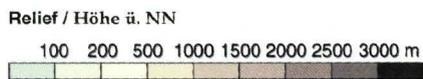
Par ailleurs, le département possède également une forte caractéristique transfrontalière. Ainsi, la frange nord du département est dans l'orbite de Karlsruhe.

Structure économique

Le Bas-Rhin, comme la Région Alsace dans son ensemble, possède un tissu industriel très fort. A côté du tissu industriel local, le département accueille également des centres de production de grands groupes industriels européens, américains ou japonais. Ainsi, le département a un des taux de chômage les plus bas de France.

Les emplois industriels sont répartis de manière assez équilibrée, en particulier les villes moyennes jouent un rôle majeur dans l'attractivité du département et l'accueil des emplois industriels.

Par contre, l'emploi tertiaire est concentré essentiellement sur l'agglomération strasbourgeoise, qui est la deuxième place bancaire de province et la première ville de province pour les congrès. Les institutions internationales, les universités et les structures de recherche sont également concentrées à Strasbourg.



Le Rhin supérieur en Europe

Der Oberrhein in Europa

Source **Datenquelle**

Réalisation graphique ADAUHR, ADEUS, ACTES-NORD, Septembre 1999

L'environnement

Le Bas-Rhin dispose d'un environnement de très grande qualité, de très riches centres urbains (Strasbourg, Haguenau, Obernai, Molsheim, Sélestat...), des paysages variés (Ried rhénan, Piémont vosgien, Collines des Vosges du Nord...), une richesse agricole (vignoble, plaine céréalière...), et la nappe phréatique la plus vaste d'Europe. Les actions mesurées de la plupart des collectivités locales ont permis de préserver largement les qualités environnementales du département.

Les grands enjeux du Département du Bas-Rhin

La métropolisation de Strasbourg

Le dynamisme démographique du Département s'accompagne d'un phénomène de métropolisation autour de Strasbourg et de croissance très forte dans les espaces périurbains. Ce développement crée des déséquilibres sociaux importants : les espaces plus ruraux vieillissent et la première couronne de l'agglomération concentre 80 % des logements sociaux du département.

Malgré son attractivité, Strasbourg, une agglomération de 400 000 habitants éprouve des difficultés à assumer ses charges de métropole européenne. Ses équipements culturels, son image et ses besoins d'accessibilité sont bien supérieurs à ceux d'une agglomération du même poids économique.

Un enjeu majeur pour le département, en terme d'équilibre, mais aussi en terme de positionnement européen, réside dans les synergies entre Strasbourg et le reste du territoire du département, équilibre dans lequel le réseau des villes moyennes doit jouer un rôle majeur. L'ambition européenne, mais aussi les charges de solidarité sont à porter non pas par un territoire de 400 000 habitants, mais par un territoire d'un million d'habitants.

L'accessibilité européenne du Bas-Rhin

A ce titre l'accessibilité européenne du Bas-Rhin représente un enjeu extrêmement fort pour l'ave-

nir des institutions européennes à Strasbourg. L'aéroport de Strasbourg-Entzheim est le 7^e aéroport de province, et se situe donc bien dans la hiérarchie conformément au positionnement de Strasbourg, mais ce positionnement est insuffisant pour satisfaire tous les besoins de déplacement liés aux fonctions européennes et provoque de manière récurrente des réclamations des eurodéputés.

On n'a pas la même perception de l'espace européen depuis Paris que depuis Strasbourg. Paris est relié à toutes les métropoles européennes mais aussi à toutes les métropoles internationales : New-York est sur le même plan que Berlin. Par contre, Strasbourg se situe géographiquement au centre de la fameuse "banane bleue". Dans un rayon de 600 km autour de Strasbourg, on trouve les zones les plus riches et les plus peuplées d'Europe, d'Amsterdam à Milan en passant par Bruxelles ou Francfort. Paradoxalement, cette proximité géographique ne se traduit pas par une véritable accessibilité.

A ce titre, la construction du réseau européen de trains à grande vitesse du fait de son adaptation parfaite à ces échelles de déplacement représente un enjeu des plus importants pour l'avenir européen de Strasbourg et du Bas-Rhin. Ainsi, il est impératif que la 2^e phase du TGV Est-Européen soit construite afin de compléter efficacement le maillage du réseau des TGV européens et de garantir à Strasbourg un rôle de nœud ferroviaire entre les axes Paris-Stuttgart-Vienne et Francfort-Lyon-Méditerranée.

La péri-urbanisation autour de Strasbourg

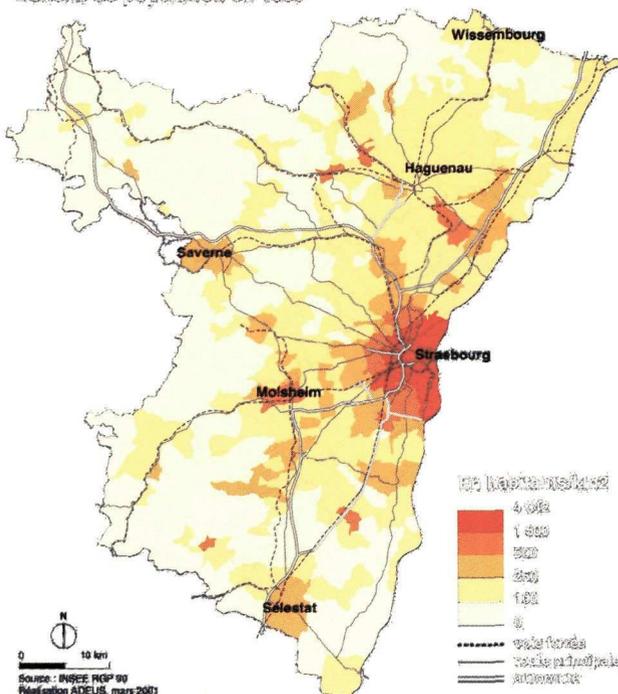
Le développement du péri-urbain a provoqué un engorgement des infrastructures de transport routier en périphérie de Strasbourg et ce malgré une offre importante de transports en commun (la gare de Strasbourg est la deuxième gare de banlieue de province après Lille).

D'une part, les systèmes routiers d'accès à la métropole, au centre urbain, économique et culturel du département sont arrivés à saturation ; d'autre part, le réseau urbain de Strasbourg, l'un des plus performant de France, présente aussi des signes de saturation. Le développement social, économique et culturel, qui provoquera nécessairement des besoins nouveaux en mobilité, repose sur de nouveaux modes de transports en commun desservant plus largement le département tout en garantissant une très bonne connexion avec le réseau urbain et sur un renouvellement d'une offre urbaine de qualité (à Strasbourg et dans les villes moyennes), seule possibilité de lutter efficacement contre l'étalement urbain.

La préservation d'un environnement de qualité

La solide tradition de construction en unités urbaines dans une région de très forte densité a permis de limiter l'impact paysager du développement urbain massif de ces dernières décennies. Cependant, deux points présentent des enjeux particulièrement forts.

Densité de population en 1999



D'une part, la qualité de l'air. La réduction des pollutions atmosphériques liées au transport et à l'industrie représente en Alsace un enjeu très fort du fait de l'amplification des phénomènes de pollution avec les inversions de température qui se produisent fréquemment dans le fossé rhénan.

D'autre part, la qualité de la nappe phréatique. La nappe phréatique rhénane est une richesse immense, puisqu'elle est la ressource principale en eau potable du département et puisqu'elle est utilisable directement sans traitement. Cependant sa qualité se dégrade régulièrement, du fait principalement de l'agriculture intensive, et demandera des mesures importantes afin de garantir sa pérennité en tant que ressource directe d'eau potable.

La politique du Conseil général

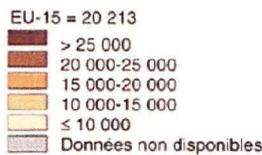
Face à ces enjeux qui mobilisent de nombreux partenaires publics et privés, le Conseil général a adopté une démarche pragmatique de partenariat et de participation aux actions qui concourent à sa vision politique d'aménagement du territoire. Celle-ci repose sur la recherche d'un équilibre et d'une solidarité entre la capitale régionale et le ré-

seau de villes moyennes, entre l'agglomération de Strasbourg et les autres territoires, sur une ambition et un dynamisme pour l'ensemble du territoire et une protection de l'environnement et du cadre de vie.

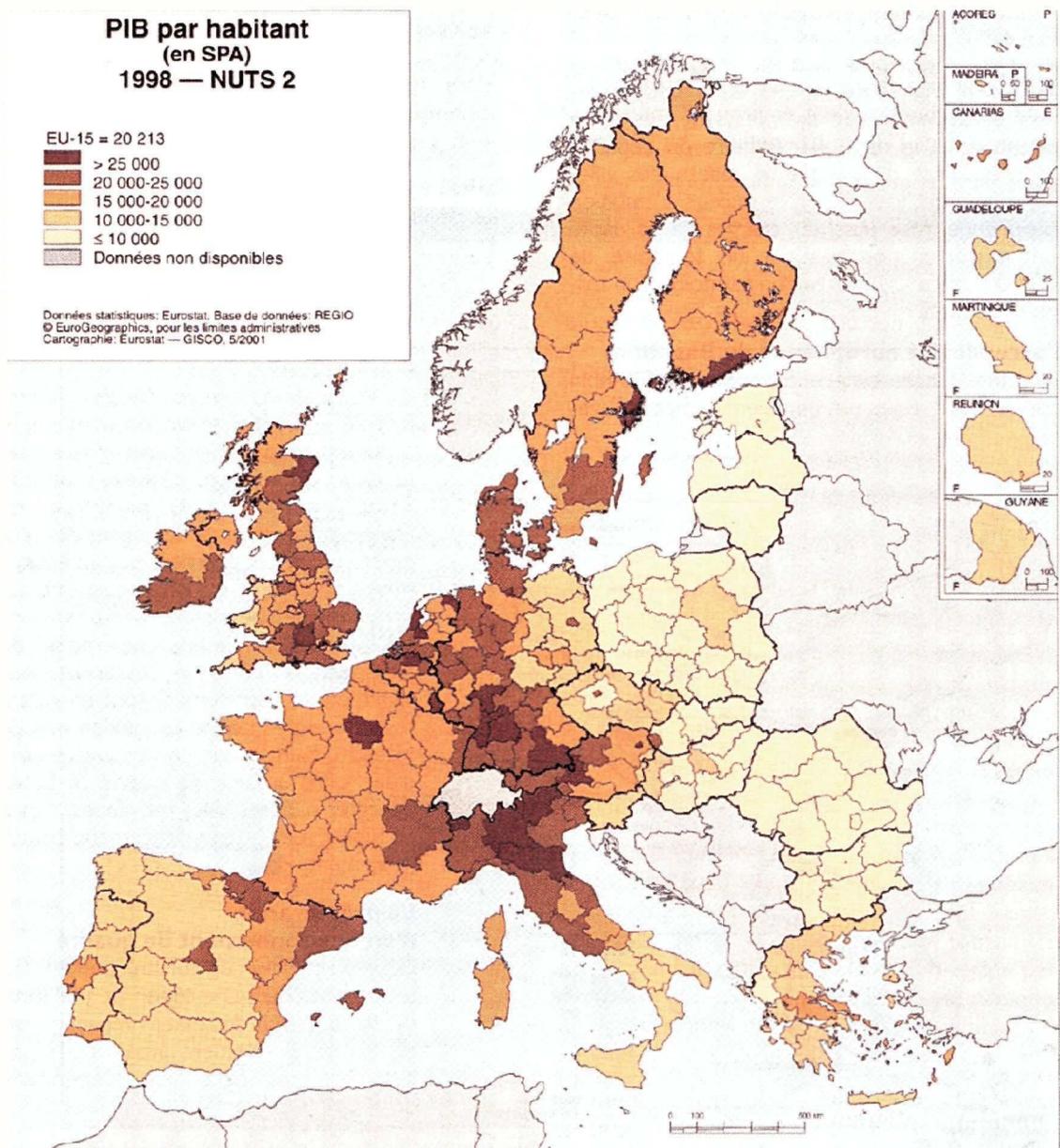
Dans le domaine des transports, le Conseil général mène une politique très affirmée en faveur des transports collectifs en participant fortement au financement du TGV Est-Européen, et développant des projets innovants de transport routier guidé (tramway sur pneu sur un territoire périurbain vers l'ouest de Strasbourg) dans le prolongement de ses compétences dans le domaine des transports routiers interurbains. Le Conseil général a également mené depuis de nombreuses années des actions en faveur des modes de transports alternatifs et le Bas-Rhin dispose maintenant d'un excellent réseau d'itinéraires cyclables interurbains (300 km).

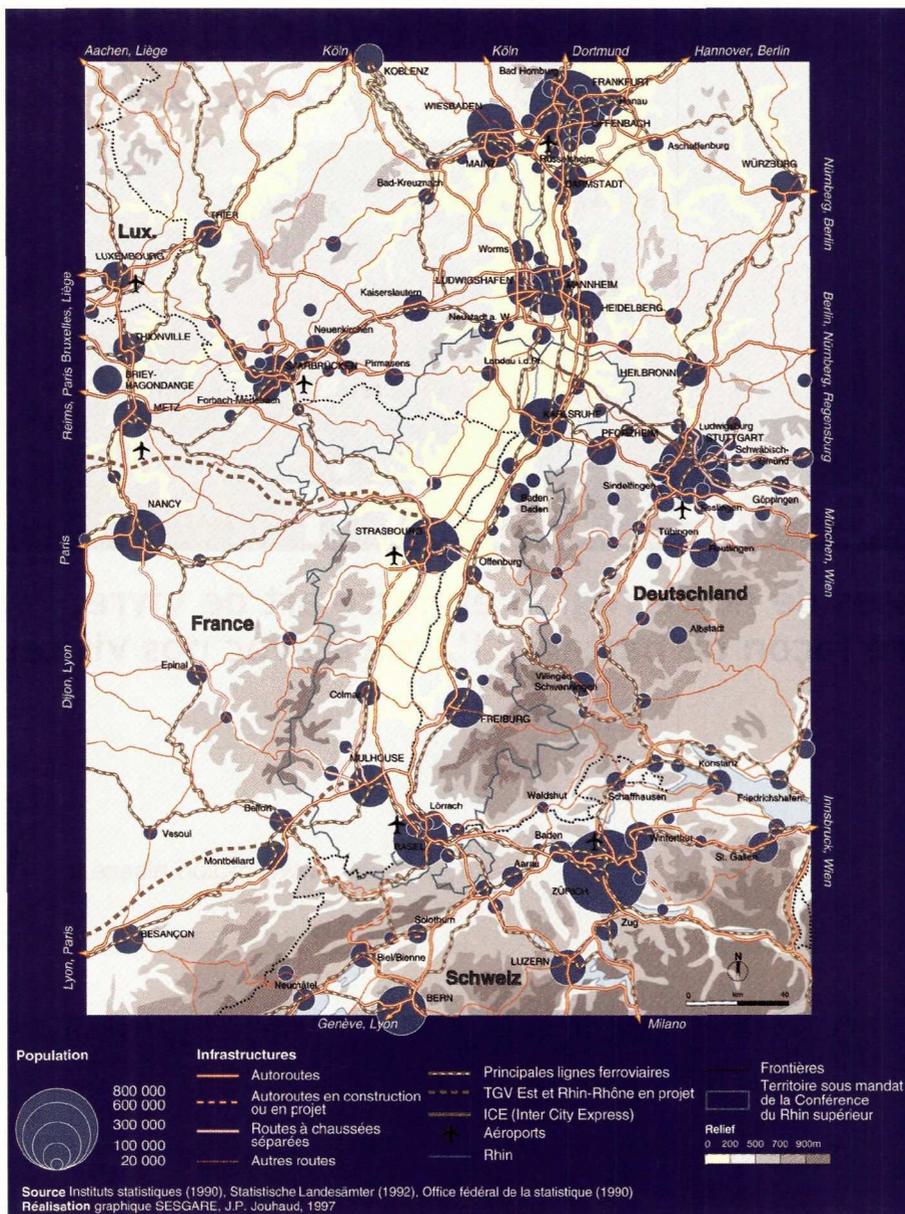
Dans le domaine économique, le Conseil général fédère les initiatives des intercommunalités à travers son dispositif de plates-formes départementales d'activités qui permet de répartir les recettes fiscales sur plusieurs structures intercommunales en contrepartie d'un soutien renforcé du Conseil général aux projets les plus ambitieux.

PIB par habitant (en SPA) 1998 — NUTS 2



Données statistiques: Eurostat. Base de données: REGIO
© EuroGeographics, pour les limites administratives
Cartographie: Eurostat — GISCO, 5/2001





Dans le domaine de l'environnement le Conseil général conduit des démarches pragmatiques pour une gestion écologique des bassins versants, qui devancent et complètent utilement le dispositif des SAGE, et participe très fortement aux réseaux d'assainissement et d'adduction d'eau potable. Les efforts se portent maintenant vers des mesures permettant de faire évoluer les pratiques agricoles afin de protéger la nappe phréatique.

L'aménagement du territoire demande d'une part des études, des réflexions générales, mais à une

échelle comme celle du département du Bas-Rhin cela demande surtout de constituer des partenariats solides entre les collectivités dans un principe général de subsidiarité. Malgré certaines rivalités qui demeurent, entre ville et campagne par exemple, la forte accroche territoriale d'une collectivité comme le Conseil général et la forte tradition du consensus en Alsace permettent de progresser vers une conception partagée de l'aménagement du territoire.

Région Alsace
... plus proche de vous

Faire découvrir

les richesses de notre région et notre art de vivre,
c'est notre façon de partager l'Alsace avec nos visiteurs

crédit photo : Hampé/Région Alsace



www.region-alsace.fr

Un groupe régional de services



ÉLECTRICITÉ DE STRASBOURG

Distributeur
d'électricité



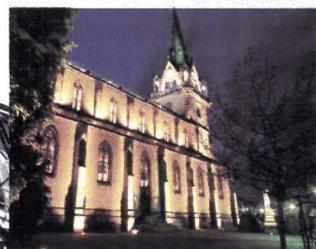
EST VIDÉOCOMMUNICATION

Opérateur
de vidéocommunication



PROTIRES

Opérateur
en valorisation énergétique



ECOTRAL

Assistant
à maître d'ouvrage



SOFIDAL

Gestionnaire
immobilier

**ELECTRICITE DE
STRASBOURG**

www.electricite-strasbourg.fr

Quel développement urbain pour Strasbourg ?

Strasbourg a su profiter d'une notoriété liée notamment à une image de ville dynamique et à son statut de capitale européenne qui l'a mise aux premières places des villes françaises malgré une taille d'agglomération correspondant plutôt à celle d'une ville moyenne de province. Son développement doit aujourd'hui répondre aux évolutions sociétales et territoriales. La ségrégation sociale, les phénomènes de regroupement spatial (apparition de ghettos de riches ou de pauvres) se traduisent par la spécialisation du territoire de la ville, et Strasbourg pas plus qu'une autre, ne saurait y échapper. Pour garantir une croissance durable de nouveaux objectifs d'aménagement du territoire sont à mettre en œuvre comme par exemple des échanges plus efficaces entre la ville-centre et sa périphérie ou encore une plus grande cohésion sociale qui implique une meilleure répartition des services (équipements, espaces verts, emplois).

Ce nouveau type de croissance doit bien entendu être dirigé vers un urbanisme moins consommateur d'espace, qui limite l'étalement urbain et qui valorise le patrimoine paysager (l'eau, les espaces verts et agricoles) ainsi que le patrimoine bâti.

Le défi pour Strasbourg réside dans sa capacité à développer une stratégie urbaine volontaire qui, tout en organisant son renouvellement urbain par des opérations centrales, assure des échanges avec sa périphérie par un réseau de transport multimodal maillé permettant de concentrer les nouvelles urbanisations.



Joël FABERT
ICPC 89

Directeur de l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise



Philippe RALUY

Chef du SUA à la DDE du Bas-Rhin

La planification intercommunale avec le Schéma de Cohérence Territoriale de la région de Strasbourg (SCOTERS)

Le périmètre du "SCOTERS" couvre 141 communes et compte une population de 600 000 habitants. L'aire urbaine de Strasbourg ne cesse de s'agrandir et se diffuse à travers la plaine d'Alsace jusqu'aux premières couronnes des agglomérations de Haguenau au nord, Saverne à l'ouest et Sélestat au sud.

L'extension de l'aire urbaine de Strasbourg correspond non seulement à une périurbanisation qui diffuse de plus en plus loin au-delà de la CUS, voire du périmètre du SCOTERS, vers les communes périphériques de Strasbourg mais aussi vers des communes de plus en plus éloignées du centre sur l'ensemble du territoire du SCOTERS. Il s'agit d'un processus en croissance constante depuis 1960. Pour toutes les raisons bien connues d'engorgement des modes de transport, de protection de l'environnement, ce mouvement de périurbanisation doit être maîtrisé et géré. Cette gestion du développement passe entre autres par une politique foncière forte ainsi que par une planification concertée de la localisation des types de logements visant à une répartition équilibrée des différents types de population, en cohérence avec le développement des transports publics.

Une attractivité plus homogène de l'ensemble des territoires du SCOTERS semble être l'objectif à atteindre, basée sur l'identification de pôles intermédiaires et sur une meilleure reconnaissance des fonctions de centralité de Strasbourg et notamment la consolidation de son rôle international et de métropole.



Le paysage constitue une identité forte permettant de lier entre elles les différentes centralités urbaines. Il doit être valorisé pour assurer les continuités entre les territoires. Les interventions futures consisteront aussi à améliorer la qualité des relations entre les paysages agricoles et naturels avec les espaces bâtis.

Des projets de transport "plurimodaux" et des infrastructures qui ne soient pas vecteur d'étalement urbain

Les actions sur les déplacements sont primordiales pour limiter la périurbanisation et ses effets ; aujourd'hui, on sait déjà que le réseau routier est et restera saturé ! Peu de moyens existent pour y remédier à long terme : seule, une meilleure répartition des activités, de l'habitat et des équipements à proximité des infrastructures routières et de transport en commun afin d'optimiser les déplacements est à même d'apporter une réponse.

A court et moyen termes, plusieurs actions sur la périphérie de Strasbourg sont à intégrer dans un système de transport "pluriel, partagé et simultané" pour inverser les effets de la périurbanisation. Ces projets connus et partagés par les collectivités visent :

- premièrement à compléter le réseau d'infrastructures régional avec la réalisation du grand contournement Ouest de Strasbourg pour assurer le trafic de transit ;
- en second lieu à concevoir un tram-train entre Strasbourg, la vallée de la Bruche et le piémont des Vosges pour assurer une liaison performante entre la ville centre et des pôles urbains en développement mais aussi entre la gare SNCF de Strasbourg et son aéroport international ;

- troisièmement à établir des liaisons efficaces avec l'aéroport de Strasbourg Entzheim qui doit rester accessible par la route et par les transports en commun pour conforter la seule porte d'entrée internationale de l'agglomération ;

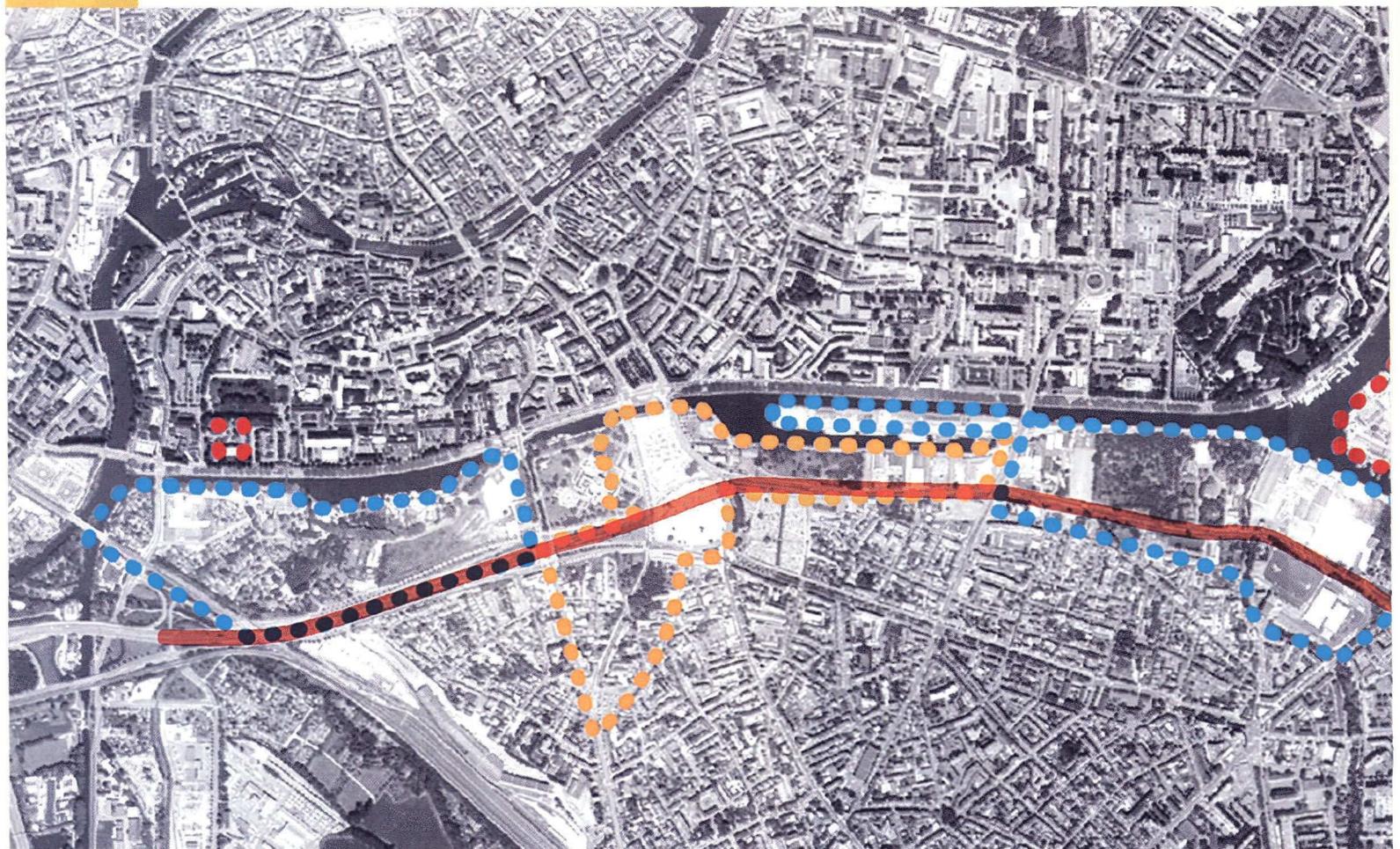
- enfin à étendre et à mailler le réseau de tramway de la CUS vers sa périphérie pour faciliter les déplacements domicile-travail et domicile-étude vers la métropole.

Renouvellement urbain et opérations urbaines centrales

L'agglomération de Strasbourg doit impérativement assurer sa croissance et renforcer sa position métropolitaine. Le maillage des déplacements et la maîtrise de la périurbanisation alliés à une politique de renouvellement urbain devraient permettre de freiner les départs de population et d'activités économiques vers sa périphérie. Parallèlement, la ville de Strasbourg doit aussi garantir son développement démographique et urbain sans grandes disponibilités foncières. Sa stratégie principale est donc liée au renouvellement urbain de friches industrielles et militaires ainsi qu'à une meilleure organisation de ses quartiers d'accueil de familles des catégories socioprofessionnelles intermédiaires.

Les secteurs centraux d'ouest en est

Les principaux secteurs de développement disponibles sont situés aux abords de la RN4 d'Haute-Pierre à l'ouest jusqu'au secteur Vauban - Kehl à l'est près du Rhin. Les "opérations phares" se situent au centre de cet axe avec les fronts de Neudorf où l'on verra la réalisation d'ici 5 ans de la ZAC de l'Etoile et dans la foulée l'urbanisation du secteur Churchill - Ziegelwasser avec une importante mixité urbaine liant à la fois l'habitat et l'activité tertiaire. Il s'agit d'opérations de couture



urbaine entre le centre historique et les quartiers Sud (Neudorf).

Au centre-ville le secteur de la gare se développera à l'occasion de l'arrivée du TGV en 2006 et des potentialités d'aménagement de l'arrière-gare. Les secteurs de HautePierre, du Heyritz, des Hospices civils et des abords du Jardin des Deux Rives constituent les derniers sites importants de renouvellement urbain à moyen terme. L'ensemble de ces opérations permettront également de redonner un développement Est-Ouest à une agglomération jusqu'ici très marquée par des extensions Nord-Sud.

Le quartier européen

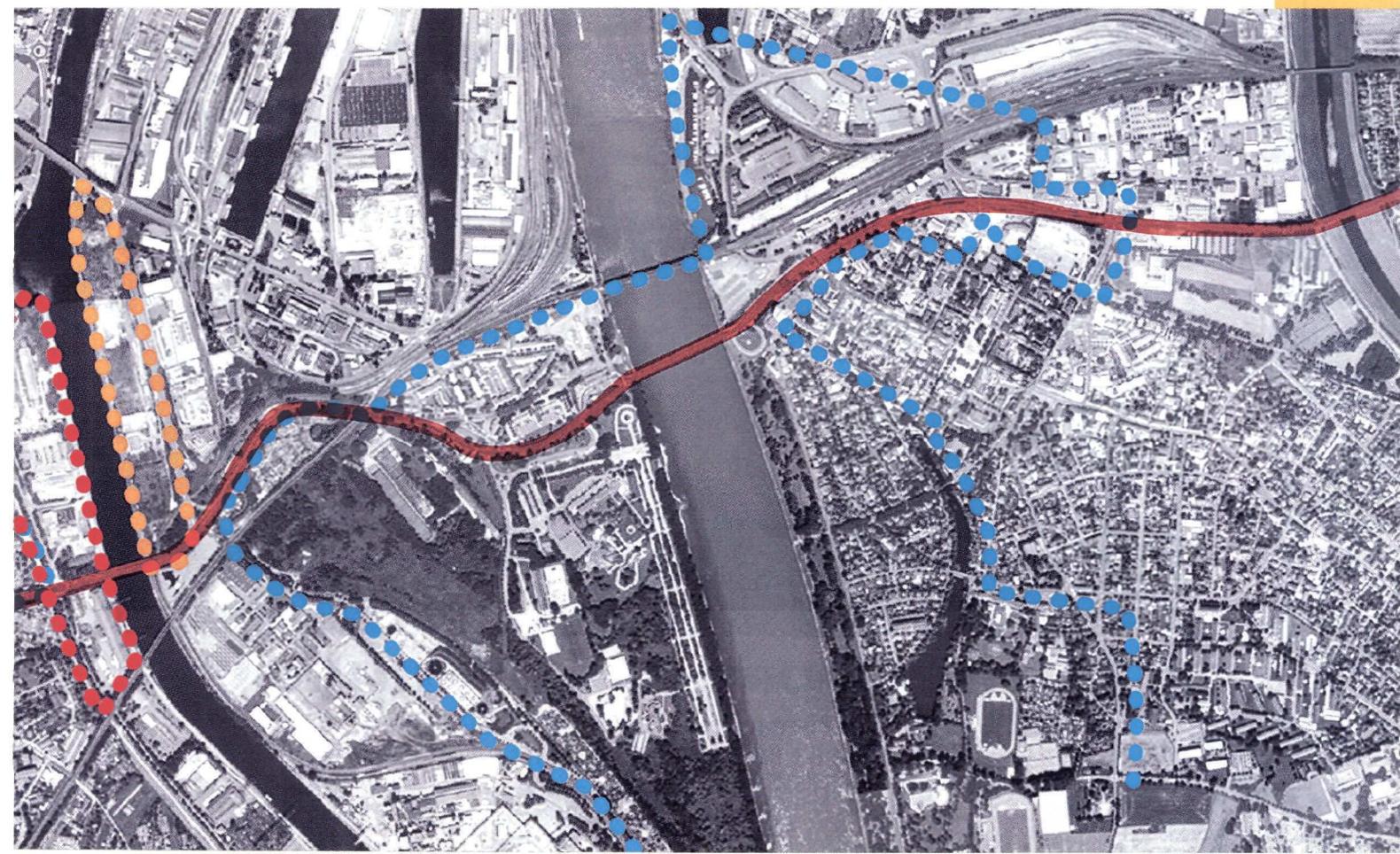
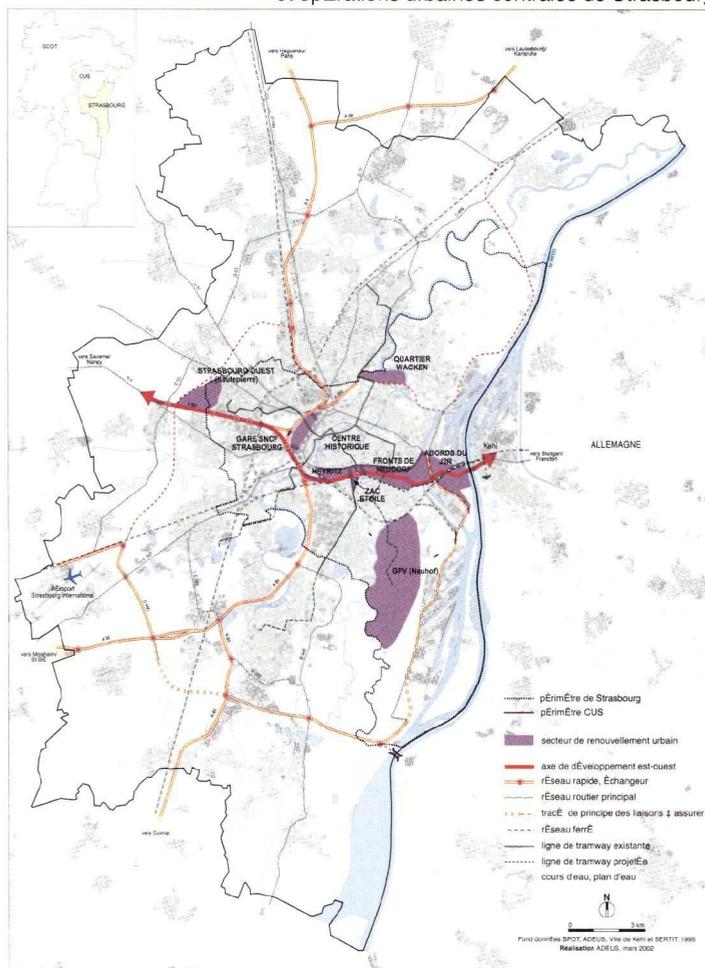
En complément de ces principaux secteurs de développement, le quartier du Wacken bénéficiera aussi de modifications importantes. Le déplacement des activités de la patinoire et de la foire-exposition rend disponible du foncier qui permettra le développement de nouvelles fonctions pour le quartier européen et facilitera la mise en place d'une cohérence spatiale pour affirmer l'image et la représentation de l'Europe à Strasbourg.

Le grand projet de ville du Neuhof

L'opération de GPV sur le quartier du Neuhof constitue, simultanément, une grande opportunité de développement des derniers terrains disponibles sur la ville et d'intégration de ce quartier d'accueil aux prises depuis plusieurs années avec des problèmes sociaux. La restructuration des espaces libres et bâtis donnera une meilleure lisibilité des différents secteurs de ce quartier pour donner aux populations en place la reconnaissance de leurs espaces de vie et faciliter leurs intégrations sociales. L'ensemble des restructurations et aménagements envisagés, ainsi que les potentialités de développement de l'urbanisation alliés à l'arrivée du tramway dans le quartier en 2006 doivent être

pleinement utilisés pour participer à la reconstruction de la ville sur elle-même et concourir par ailleurs à la lutte contre l'étalement urbain. ■

Secteurs de renouvellement urbain et opérations urbaines centrales de Strasbourg



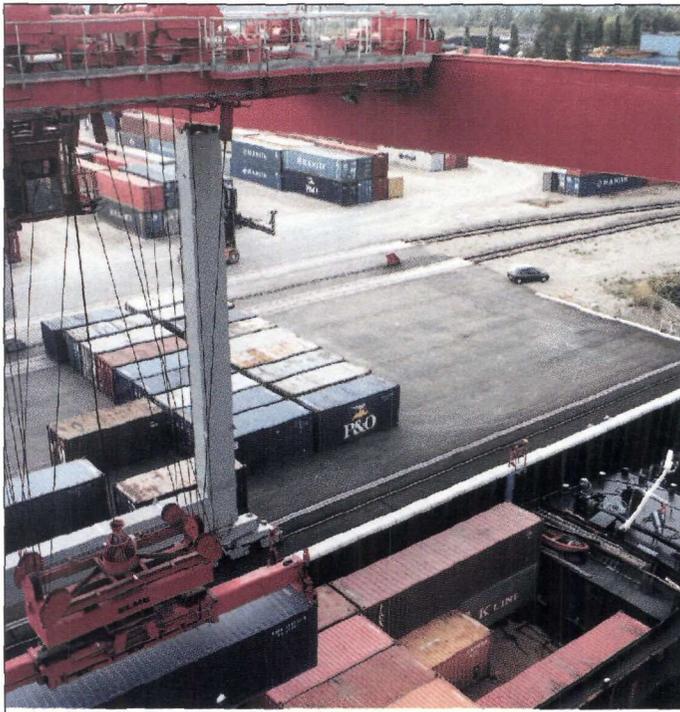


plate-forme logistique sur le Rhin international

port autonome
de strasbourg



25, rue de la Nuée Bleue • BP 407 R/2
67002 STRASBOURG Cedex
Tél. 03 88 21 74 74 • Fax 03 88 23 56 57
e-mail : pas@strasbourg.port.fr
Internet : <http://www.strasbourg.port.fr>

J.H. Q 05 02/92



seegmuller



TRANSPORTS seegmuller

44 chemin Haut - 67200 STRASBOURG
Tél. : 03 88 26 88 88 - Fax : 03 88 29 73 32

Le port de Strasbourg : toujours à la mode

...ou plutôt au carrefour des modes. Strasbourg, 2^e port fluvial français et parmi les premiers ports rhénans, avec 9,6 Mt de trafic fluvial en 2001, constitue un important pôle industriel et logistique (plus de 300 entreprises, 12 000 emplois directs) au point de rencontre avec les différents modes de transport terrestres. Il est aussi au carrefour de préoccupations urbaines et de développement économique.



André BAYLE
ICPC 81

Directeur Général du Port Autonome de Strasbourg



Martial GERLINGER
IPC 95

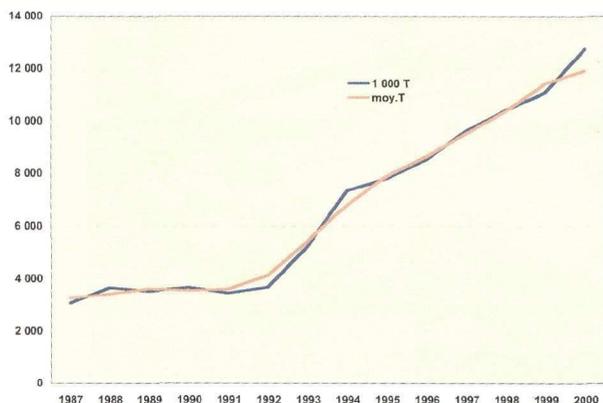
Directeur adjoint
Port Autonome de Strasbourg

Un contexte général renouvelé

Les dernières années ont permis de constater une volonté réaffirmée de renforcement des modes alternatifs à la route dans les échanges de marchandises : livre blanc au niveau européen, schéma collectif de transport au niveau national, directive nationale d'orientation du Ministère de l'équipement, du logement et des transports, mobilisation autour de la relance de la voie d'eau après la création de Voies Navigables de France en 1991... Pour autant, la place de la voie navigable n'est pas toujours bien connue : aussi n'est-il pas inutile de rappeler qu'à Lauterbourg (frontière franco-allemande au Nord de l'Alsace, à plus de 600 km des ports de mer) le trafic sur le Rhin est déjà de 30 Mt/an, soit celui d'une autoroute à saturation.

L'essor du Rhin comme infrastructure majeure de transport remonte au 19^e siècle, avec les accords internationaux établissant un régime de totale liberté entre les Etats riverains pour l'exercice de la navigation.

Depuis, la navigation rhénane s'est constamment modernisée. D'une capacité globale de 10 Mio t environ, elle dispose aujourd'hui d'équipements



Transport de produits manufacturés sur le Rhin (source : Commission Centrale pour la Navigation du Rhin).



Convoi automoteur plus barge sur le Rhin Supérieur.

(radar, radio, timonerie escamotable...) lui permettant de naviguer par tous temps, avec une capacité toujours en augmentation : automoteurs de 110 m x 11,40 m d'une capacité allant jusqu'à 3 000 t, convois pour le trafic de conteneurs jusqu'à 350 EVP (EVP = conteneurs équivalents vingt pieds, soit l'équivalent de 175 semi-remorques), et maintenant automoteurs de nouvelle génération – toujours pour les conteneurs – de 135 m x 17 m d'une capacité de 400 EVP (200 semi-remorques)...

Le dynamisme des opérateurs rhénans, qui se sont très tôt positionnés pour piloter la totalité de la chaîne logistique "terrestre", a également contribué à renforcer la place de la voie d'eau dans des domaines, comme celui des produits manufacturés, où elle était depuis longtemps peu présente.

L'évolution de la prestation assurée sur le bassin rhénan dans ce domaine illustre le chemin parcouru depuis une dizaine d'années.

Ces quelques éléments montrent bien que la navigation fluviale n'est pas un mode du passé et qu'elle a au contraire toute sa pertinence – en premier lieu – pour des transports massifiés, sur courte ou longue distance.

Pour que les régions traversées puissent bénéficier de l'atout de compétitivité qu'elle représente, il faut bien sûr que l'accès au fleuve reste possible. La difficulté est alors de concilier les différentes préoccupations, compte tenu des multiples enjeux le long du fleuve et notamment des enjeux environnementaux. De manière tout à fait légitime, d'importantes actions de restauration des milieux alluviaux sont en cours ou en projet, notamment sous l'égide de la Commission Internationale pour la Protection du Rhin (CIPR) dans le cadre du programme Rhin 2020. En même temps est réaffirmé le souhait de maintenir la fonction du Rhin comme voie navigable à un niveau élevé. Pour cela, il est bien nécessaire de ménager, de manière mesurée et sur des

sites appropriés, des possibilités d'accès à la voie d'eau. L'expérience montre que les débats ne sont pas toujours simples et qu'il est donc nécessaire de progresser collectivement dans une approche de plus en plus globale : faut-il raisonner sur les "seuls" milieux alluviaux ? Comment intégrer d'autres aspects : lutte contre l'effet de serre, coûts externes... ?

Dans le domaine ferroviaire également – question que nous ne développerons pas ici – la volonté de rééquilibrage est également réaffirmée ; les ports intérieurs, lieux d'interface privilégiés entre modes car disposant souvent d'une bonne connexion ferroviaire, sont là aussi en première ligne.

Le rôle d'un acteur local

Le Port de Strasbourg, établissement public original (créé par l'Etat et la Ville de Strasbourg en 1926) s'efforce dans ce contexte d'apporter une contribution active au développement de l'intermodalité, sur les différents sites qu'il gère le long de la façade rhénane du Bas-Rhin. Il a défini une politique d'investissement soutenue – 40 M€ sur la période 2001/2004 – autour des axes suivants :

- poursuivre le développement de la zone portuaire strasbourgeoise dans sa continuité Nord-Sud ;
- lancer une extension de la zone portuaire de Lauterbourg (sur 60 ha) ;
- développer la fonction de centre de transport combiné, avec l'aménagement d'un 2^e terminal conteneurs au Bassin du Commerce.

Développer le transport combiné

Le terminal conteneur actuel, développé par l'établissement à partir de la fin des années 60 dans la partie Sud du port, est arrivé à saturation.

Le lancement d'un nouvel équipement, permettant au moins de doubler à terme la capacité de traitement, apparaissait donc nécessaire.



Terminal à conteneurs actuel.

La présence dans la partie centrale du port de terrains à restructurer et très bien placés tant du point de vue fluvial (chargement possible des bateaux à 4 couches alors que les ponts entre Strasbourg et Kehl limitent les possibilités à 3 couches plus en amont) que ferroviaire (proximité immédiate de la gare de triage permettant de développer le combiné avec le ferroviaire) était à prendre en compte.

Au terme d'une analyse des différents sites envisageables, le choix a été fait de réaliser un nouvel aménagement sur un terrain de 8 ha à l'Ouest du Bassin du Commerce. Il représente un investissement de 20 M€ HT à terme, 9 M€ en première phase. Le projet est soutenu par l'Etat et les collectivités (Région, Département, Communauté Urbaine) dans le cadre du contrat de plan, ainsi que par VNF. Les travaux devraient débuter prochainement pour une mise en service de la première phase début 2004.

Des enjeux de reconversion urbaine

Les enjeux "ville-port" sont également très présents à Strasbourg ; outil de développement éco-

nomique, le port est aussi très proche de la cité. Le long de l'axe Strasbourg-Kehl, qui relie les deux agglomérations française et allemande situées de part et d'autre du Rhin, le souhait des deux collectivités est de parvenir à une meilleure continuité urbaine.

Dans ce contexte, une attention particulière doit être apportée par l'établissement portuaire à l'aménagement des terrains de sa circonscription situés le long de cet axe.

A proximité du centre-ville de Strasbourg, au droit des "Fronts de Neudorf", l'orientation est même celle d'une reconversion urbaine totale avec le souci de tirer parti de sites remarquables : ainsi sur le môle Seegmuller (site de 3 ha, dans la continuité de la ZAC de l'Etoile, comportant un ensemble de trois anciens bâtiments industriels : silo et magasins), la Ville de Strasbourg a-t-elle lancé le projet de réalisation d'un équipement culturel phare au niveau de l'agglomération (nouvelle grande bibliothèque-médiathèque), qui sera le moteur de la reconversion du site autour d'une programmation urbaine diversifiée.



Le môle Seegmuller : un site privilégié à proximité du centre-ville.

Trois thèmes prioritaires pour les transports

▪ Véhicules propres ▪



▪ Transport combiné de marchandises ▪



▪ Transports alternatifs ▪

(plans de déplacements entreprises, multi voiturages, modes doux non motorisés,...)



L'Agence
de l'Environnement
et de la Maîtrise
de l'Énergie
met à
votre disposition :

▪



De la méthodologie

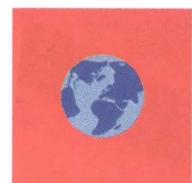
▪

Des opérations de
référence

▪

Un soutien financier
aux études et
à l'investissement

ADEME



Agence de l'Environnement
et de la Maîtrise de l'Énergie

Délégation Régionale Alsace
8, rue Adolphe Seyboth - 67000 STRASBOURG
Tél. : 03 88 15 46 46 - Fax : 03 88 15 46 47
Contact : Mikaël LUX - Tél. : 03 88 15 58 92
E.mail : mikael.lux@ademe.fr

Tram-train et route

Un projet global et innovant pour les déplacements



François LENOEL
ICPC 71

1995 à juin 2002 : Directeur Départemental de l'Équipement du Haut-Rhin
De 1989 à 1995 : Directeur Départemental de l'Équipement d'Eure-et-Loir
De 1985 à 1989 : DDE adjoint de l'Isère
De 1980 à 1985 : Chef UDC à la DDE du Loiret
Entré au Ministère de l'équipement en 1971 comme Chef de l'Arrondissement Territorial de Reims (DDE de la Mame)

Le contexte : une vallée encaissée et très urbanisée – un projet routier ambitieux – une voie ferrée

Dans la vallée encaissée de la Thur, les déplacements sont nombreux. La route nationale 66, utilisée par 25 000 véhicules/jour est l'épine dorsale d'une agglomération de 35 000 habitants et la source majeure de bruit et de difficultés pour le fonctionnement des communes : coupure entre les quartiers, insécurité routière, mal-vivre des riverains.

Un projet routier ambitieux avait été étudié, concerté et sa mise en œuvre rapide était localement espérée. Ce projet de grandes déviations alternait tunnels, viaducs, terrassements de grande ampleur. Mais le coût global de plus de 3 milliards de francs apparaissait hors de portée pour une réalisation rapide.

En janvier 2000, le ministre de l'Équipement a demandé aux services locaux de l'État, et en premier lieu à la DDE du Haut-Rhin d'abandonner ce projet routier ambitieux pour rechercher, en concertation avec les collectivités de nouvelles solutions pour les déplacements dans la vallée.

Dans le cadre du schéma de service, quatre axes ont été mis en évidence pour un nouveau parti d'aménagement :

- diminuer le trafic des poids lourds dans la vallée. Comme dans tous les cols vosgiens, les poids lourds de transit sont maintenant interdits et seuls les déplacements très locaux sont autorisés de nuit. Nous avons ainsi pu supprimer plus du tiers des poids lourds qui passaient au col de Bussang ;
- favoriser la sécurité et le fonctionnement de la route actuelle par des opérations de sécurité et d'aménage-



ment urbain menées en plein accord avec les communes ;

- favoriser la desserte locale non par des opérations ambitieuses qui pourraient favoriser l'augmentation de la circulation de transit, mais par des déviations plus modestes, plus adaptées au tissu urbain existant et à l'environnement de qualité ;
- utiliser pleinement l'intérêt des transports collectifs et notamment du projet de tram-train.

Un renforcement de l'offre ferroviaire ?

Le Conseil régional d'Alsace, en plein accord avec le Conseil général du Haut-Rhin, le Syndicat de transport de l'agglomération de Mulhouse (SITRAM) et l'État a décidé de renforcer l'offre ferroviaire pour les déplacements locaux.

Dans un premier temps la voie ferroviaire et le matériel roulant existants ont été modernisés. Les horaires ont été établis en fonction des besoins recensés. Le train express régional TER a été mis en œuvre en fin 2000.

Dans un deuxième temps le projet est encore plus ambitieux : il s'agit de mettre en place un tram-train, avec des rames qui circuleront sur le réseau urbain de Mulhouse comme un tramway. Elles emprunteront une ligne spécifique parallèle à la voie ferrée en sortie de l'agglomération mulhousienne, puis la voie ferrée existante Mulhouse-Thann-Kruth.

Le contrat de plan Etat-Région Alsace 2000-2006 prévoit le financement de cette importante opération, dont RFF, avec l'appui de la SNCF assure la maîtrise d'ouvrage.

Une DDE très impliquée dans ce nouveau projet de développement durable

La DDE 68, depuis 2 ans et demi, a utilisé pour faire émerger ce nouveau parti, le dialogue et la concertation, tout en pilotant les études techniques nécessaires.

Je souhaiterais évoquer deux actions qui montrent à la fois l'ouverture recherchée et l'ambition de transparence et d'innovation.

L'analyse de la valeur entre route et tram-train

La route et le tram-train sont deux projets complémentaires dont les interactions sont fortes pour l'utilisateur bien sûr, mais aussi dans l'espace. Une "analyse de la valeur" a été engagée à l'initia-

tive de la DDE 68 avec tous les acteurs techniques de la route et du tram-train pour mieux définir les interfaces, la conception des franchissements, les normes à utiliser dans le cadre d'une meilleure sécurité des infrastructures.

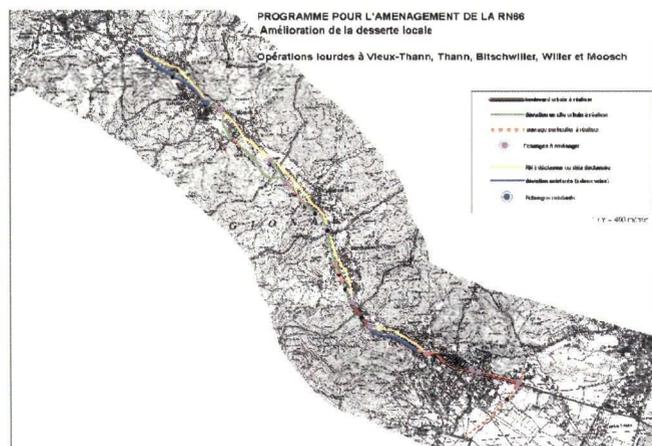
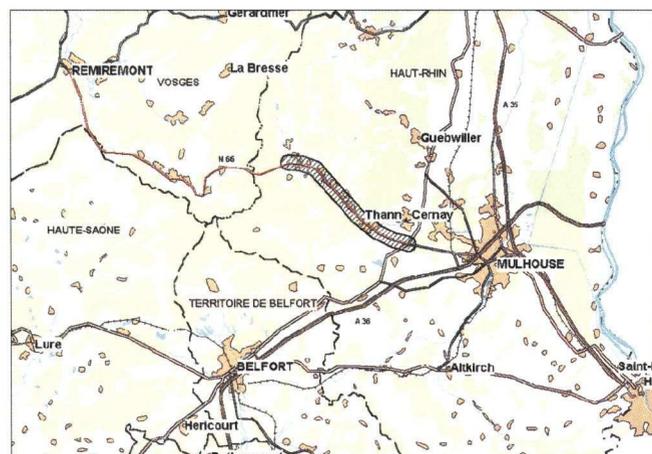
Une information-débat ambitieuse, dans l'esprit de la récente loi démocratie de proximité

Des réunions publiques, une large information, un site Internet, 24 réunions d'information, puis d'écoute de groupes de citoyens, d'élus locaux, d'associations, de socioprofessionnels viennent de permettre à ces multiples acteurs de s'exprimer sur les déplacements dans la vallée et sur les projets d'infrastructure envisagés. Ainsi, les idées progressent ou sont abandonnées, dépassant les prises de position initiales de chacun. Le consensus ne peut être atteint entre tous bien sûr, mais ce dialogue est le plus sûr moyen pour que la décision à prendre par l'Etat maître d'ouvrage soit la plus proche possible de "l'intérêt général".

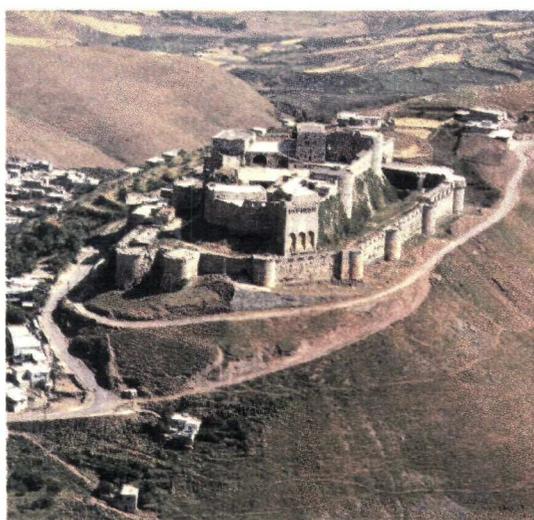
Il s'agit dans tout cela de passer de solutions classiques, tranchées, bien connues (un grand projet routier, une voie ferrée...) à des solutions plus complexes : un tram-train associant transports collectifs urbain et ferroviaire, une route moins ambitieuse, mais sans doute plus réaliste avec des interfaces nombreuses avec le transport collectif, une maîtrise des déplacements des poids lourds, une programmation plus rapide des améliorations de sécurité.

Et tout cela dans un dialogue approfondi avec l'ensemble des acteurs et la population.

La concertation, le développement durable, sont deux notions fortes aujourd'hui. Dans ce dossier du tram-train et de la RN 66 nous les avons privilégiées et continuerons à le faire. ■



CLUB DES PONTS



Mardi 1^{er} octobre à 19 heures 30
Amphi Caquot
ENPC - 28, rue des Saints-Pères - Paris 7^e

“Châteaux d’Orient (Liban - Syrie)”

Jean MESQUI (77)
Délégué Général de l’Association des Sociétés
Françaises d’Autoroutes :

Renseignements et inscriptions : 01 44 58 24 18



POUR UN DEVELOPPEMENT DURABLE AU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT



LINGENHELD SA



**TERRASSEMENT
ROUTE
ASSAINISSEMENT
VRD
RECYCLAGE**

DABO - Ste CROIX en PLAINE - METZ - WOLFISHEIM



Hemmerlin S.A.
TRANSPORT - LOGISTIQUE



SIEGE SOCIAL :

12, rue des Cévennes - 68390 SAUSHEIM
Tél. 03 89 61 94 19 - Fax : 03 89 61 94 21
E-mail : hemmerlin@wanadoo.fr - Internet : <http://www.hemmerlin.fr>

AGENCES :

Bât.5 - Extension cellule n°3
rue de Rotterdam
ZI Bordeaux-fret
33520 BRUGES
Tél : 05 56 43 86 99
Fax : 05 56 43 84 61

9, rue de Gamand / CRT
59810 LESQUIN
Tél : 03 28 55 39 60
Fax : 03 28 55 39 69

Château d'Yvours
35, rue d'Yvours
69540 IRIGNY
Tél : 04 72 66 81 20
Fax : 04 72 66 81 29

BLONDEL
TRANSPORT-LOCATION

VETTER
GENERAL CARGO

STATION DE LAVAGE DE CITERNES «APLICA»
CENTRE D'EPREUVE DE CITERNE

*un spécialiste de qualité pour tous
vos transports de matières dangereuses
en vrac ou conditionnées*

ZONE INDUSTRIELLE - VIEUX THANN - 68800 THANN
Tél. : 03 89 38 69 70 - Télécopie : 03 89 37 05 14
Certifiée BVQI ISO 9002 n° 74413A
Internet : www.blondel.fr - E-mail : eugene.schnebelen@blondel.fr



**CONSEIL
GENERAL
DU BAS-RHIN**



STRIEBIG

8 ROUTE DE LAUTERBOURG-67160 WISSEBOURG-TEL : 03 88 54 19 30
198 AVENUE DE STRASBOURG-67170 BRUMATH-TEL : 03 88 51 19 49
RUE GUTENBERG-67690 HATTEN-TEL : 03 88 05 01 00
LOCHFELDSTRASSE 34-76437 RASTATT-TEL : 0049 7222 5 30 44



Pour vos transports de marchandises,

Entreposage, Emballage, Distribution

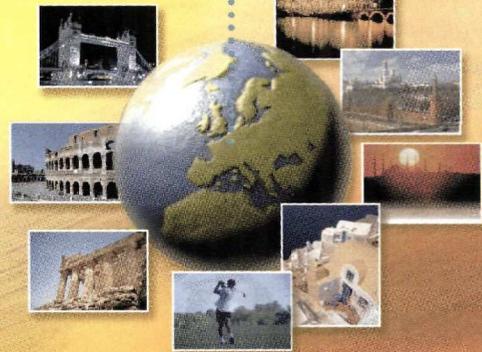


Pour vos transports de voyageurs

LE monde EST AU DÉPART DE STRASBOURG

Aujourd'hui, de nombreuses destinations sont accessibles par vols directs au départ de l'Aéroport International Strasbourg.

Mais pour vous ouvrir plus grand encore le ciel du monde, nous vous proposons également des vols qui vous relieront aux plus grandes plates-formes de correspondances, qu'il s'agisse de vos voyages d'affaires ou d'agrément.



L'Aéroport International Strasbourg vous souhaite d'agréables voyages.

Accueil-informations

03 88 64 67 67

www.strasbourg.aeroport.fr

 **AÉROPORT
INTERNATIONAL
STRASBOURG**

ANNUAIRE DES PONTS ET CHAUSSEES 2002

Il paraît tous les ans et regroupe les 8 400 anciens élèves de l'Ecole des Ponts et Chaussées.

C'est un instrument indispensable pour entrer en relation avec les Ponts, aussi bien à titre amical qu'à titre professionnel.

C'est un "plus" quand on approche une société d'y découvrir un camarade.

Les mises à jour sont effectuées quotidiennement.

- La parution de l'édition 2002 est prévue pour début octobre 2002.

ANNUAIRE DES PONTS - 28, rue des Saints-Pères - 75007 Paris

Construction sociale dans le Bas-Rhin : la relance

Jacques LE BERRE

IPC 97

DDE du Bas-Rhin
Chef du service habitat et construction



Le constat de la carence en logements locatifs sociaux dans le département du Bas-Rhin est réitéré depuis plusieurs années. La part de logements sociaux y est inférieure à la moyenne nationale (12,5 % des résidences principales contre 16,5 % en moyenne). Ce parc est composé essentiellement de logements collectifs, construits avant 1975. Il a surtout pour principal défaut d'être concentré dans les zones urbaines sensibles de l'agglomération strasbourgeoise. Dans ce domaine, le département a donc du retard à rattraper.

Des études menées par la DRE Alsace confirment ce constat et concluent à un besoin en financement d'environ 1 000 logements PLUS ou PLA-I et 150 logements PLS par an, localisés de façon adaptée. Cet effort, correspondant à une augmentation annuelle de 2 % du parc actuel, permettrait de satisfaire plus rapidement les 15 000 ménages, demandeurs en attente de l'attribution d'un logement social (ou d'un changement de logement).

Or, de 1996 à 1999, le nombre de logements financés a chuté, passant de 750 à 250 logements financés. En cette année 1999, plusieurs projets ont été abandonnés en raison des réactions de rejet des riverains. Dans une petite ville au Nord de Strasbourg, les habitants ont défilé pour s'opposer à un projet de quelques logements. Le contexte était donc particulièrement défavorable.

La DDE et ses partenaires (principales collectivités, CDC, professionnels du bâtiment et bailleurs sociaux), réunis régulièrement en comité de suivi des aides au logement, ont réagi et se sont efforcés de lever les principaux obstacles rencontrés par la promotion sociale. Il a été décidé d'engager une action sur deux terrains : le montage administratif et financier des projets et surtout leur acceptation par les riverains.

Le montage des opérations, facilité dès 2000 par la mise en place des PLUS, a été considérable-

ment amélioré par les contrats de relance du logement social signés au printemps 2001. 14 bailleurs ont alors contractualisé avec l'Etat, et la somme de leurs engagements a été fixée de telle sorte que la production de 1 000 logements sociaux soit atteinte dès 2003. La loi Solidarité et renouvellement urbain, qui impose à 15 communes du département la construction de 300 logements par an, conforte dès 2002 cet objectif.



PLA Sand (Bas-Rhin).

L'accès des opérateurs sociaux au foncier, particulièrement rare et cher dans le Bas-Rhin, a été favorisé par la mise en place de dispositifs d'aide, négociés entre l'Etat d'une part, la communauté urbaine de Strasbourg et le Conseil général du Bas-Rhin d'autre part.



PLA-I Schweighouse-sur-Moder (Bas-Rhin).

Mais c'est surtout sur l'image du logement social et sur son acceptation dans les communes qu'a porté l'effort de la DDE. Elle a formé et mobilisé son réseau territorial pour qu'il puisse intervenir auprès des maires et les convaincre de l'intérêt de développer une offre locative sociale mieux répartie sur le territoire. Cette action des subdivisionnaires, initiée il y a 2 ans seulement, a déjà démontré son efficacité. Enfin, la DDE vient de produire un film à l'attention des maires, qui vise à convaincre par l'exemple.



PLA-I Brumath (Bas-Rhin).

Aujourd'hui en effet, plusieurs opérations démontrent qu'il est possible d'intégrer des petites opérations locatives sociales dans des petites villes ou dans des quartiers résidentiels de Strasbourg. Grâce aux moyens engagés, et à l'investissement d'un partenariat motivé, le renversement de tendances constaté en 2000, s'est poursuivi en 2001 (700 logements financés) et devrait se poursuivre en 2002 (850 logements programmés).

Nouveau franchissement du Rhin au sud de Strasbourg Pont Pierre Pflimlin



Alain DEMARE

*Directeur Général Adjoint de la Région
Alsace, Chargé des directions techniques*

Contexte

Difficilement franchissable, le Rhin a de tout temps constitué une frontière naturelle entre les territoires riverains. De Bâle à Karlsruhe distantes de 200 km, on dénombre seulement une dizaine de franchissements routiers du fleuve.

Le pont de l'Europe entre Strasbourg et Kehl constitue actuellement l'unique liaison entre la France et l'Allemagne au droit de ces agglomérations. Cet ouvrage supporte un trafic d'environ 30 000 véhicules/jour soit plus du quart des

échanges routiers entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg. Ce trafic important génère des encombrements préjudiciables aux échanges transfrontaliers, à la circulation urbaine dans les deux agglomérations, à la desserte de la zone portuaire sud et de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. Les premiers franchissements rencontrés sur le Rhin sont situés respectivement à 15 km au nord (barrage de Gamsheim) et à 25 km au sud (barrage de Gerstheim), le moindre incident survenant aux abords du pont de l'Europe paralyserait les échanges entre les deux rives.

Par un traité signé le 5 juin 1996, la France et l'Allemagne ont décidé de réaliser un nouveau franchissement du fleuve, au sud de l'agglomération, entre Altenheim (Allemagne) et Eschau (France).

Cet ouvrage participera au développement de l'activité économique de Strasbourg et de Kehl et contribuera à réduire les nuisances (bruit, pollution, transports de matières dangereuses) dans la traversée de ces agglomérations.

Il constituera aussi une nouvelle liaison transversale directe entre les deux axes majeurs du couloir rhénan que constituent les autoroutes A5 (Hambourg-Francfort-Bâle) côté Allemagne





et A35 (Karlsruhe-Strasbourg-Mulhouse) côté France. Cet ouvrage revêt un caractère vital pour l'aménagement des territoires d'Alsace et du pays de Bade.

Quelques repères

Près d'un demi-siècle se sera écoulé pour l'aboutissement de ce projet esquissé au cours des années cinquante. En 1973, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de l'agglomération strasbourgeoise propose la réalisation d'une voie nouvelle depuis l'autoroute A35 qui réalisera une ceinture au sud et assurera la desserte de la zone portuaire avant de franchir le Rhin. Cette proposition est reprise par le schéma d'orientation et d'aménagement de l'Alsace adopté en 1976.

– En 1977 les Etats valident le principe d'un nouveau franchissement du Rhin au sud de Strasbourg.

– En 1984 le choix définitif du tracé est acté au sud de Strasbourg.

– En 1996 Helmut Kohl et Jacques Chirac signent le traité franco-allemand pour la construction du pont, et déclaration d'utilité publique côté France.

– En 1997 Déclaration d'utilité publique côté Allemagne.

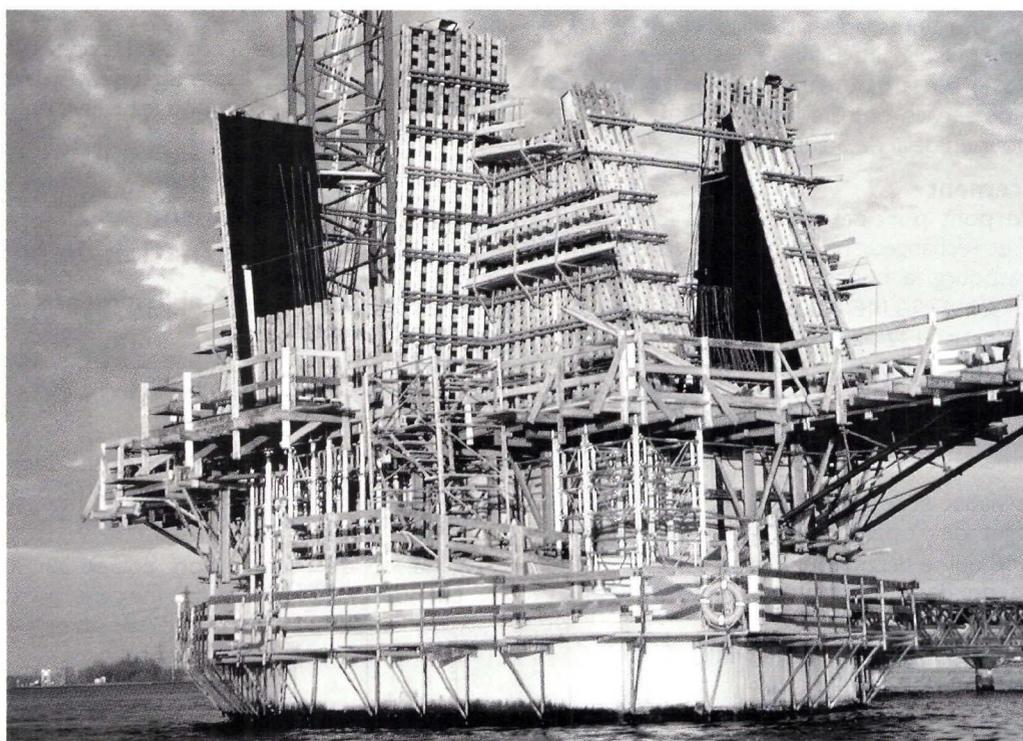
– En 1998 les travaux préparatoires côté France commencent.

– En 1999 les travaux préparatoires côté Allemagne commencent également.

– En 2000 les travaux du pont et des viaducs d'accès démarrent.

– En 2001 les principaux ouvrages sont en voie d'achèvement.

– En 2002 la mise en service est prévue à l'automne.



Description des ouvrages du franchissement

Quelques données techniques

Le nouveau franchissement reliant la rocade sud de Strasbourg et la route B36 en rive droite, est composé de deux viaducs d'accès et d'un pont principal sur le Rhin.

Les ouvrages supportent une chaussée à deux voies de circulation, une piste cyclable et piétonne et un passage de service, soit une largeur totale de 14,75 m.

Les ouvrages sont conçus pour résister à d'éventuels séismes de magnitude 7 sur l'échelle de Richter.

Pont principal sur le Rhin

– Ce pont d'une longueur de 457 m comprend une travée centrale de 205 m au-dessus du chenal réservé à la navigation et deux travées de rive de 121 et 131 m.

– Les appuis dans le fleuve sont conçus pour résister aux chocs de bateaux et ne pas provoquer des affouillements du lit et des berges du Rhin.

– L'étanchéité et la stabilité des digues du Rhin sont renforcées à l'aide de rideaux en palplanches.

– Le tablier est constitué d'une poutre-caisson en béton précontraint construite par encorbellements successifs.

– Le béton du tablier est un béton à hautes performances B65 (résistance à la compression supérieure à 650 kg/cm³).

Viaduc d'accès côté France

L'ouvrage, d'une longueur de 216 m comporte quatre travées de 54 m. Le tablier est construit sur le remblai d'accès et mis en place par poussages successifs.

Viaduc d'accès côté Allemagne

L'ouvrage, d'une longueur de 295 m, est découpé en six travées dont les plus grandes atteignent 64 m. Il est coulé en place sur cintres et étalements.

Appel d'offres européen

Les marchés de travaux concernant le pont principal sur le Rhin et le viaduc d'accès côté France ont été attribués après appel d'offres européen au groupement solidaire Bilfinger + Berger - Max Früh (RFA) sur la base d'une solution béton. Les ordres de service ont été délivrés en septembre 1999 pour un délai de 3 ans.

Financement

Pour le pont principal, le viaduc d'accès côté France et l'échangeur routier avec la rocade Sud de Strasbourg le budget de l'opération est de 310 MF soit 47,26 M€ qui se décomposent ainsi :

- Etat français : 122 MF soit 18,6 M€.
- Région Alsace : 57 MF soit 8,7 M€.
- Département du Bas-Rhin : 57 MF soit 8,7 M€.
- Land de Bade-Wurtemberg : 60 MF soit 9,1 M€.
- Communauté Européenne : 14 MF soit 2,1 M€.

Pour le viaduc et la route d'accès côté Allemagne, le budget de l'opération est de 115 MF soit 17,53 M€ qui se décomposent ainsi :

- Land de Bade Wurtemberg : 104 MF soit 15,9 M€.
- Communauté Européenne : 11 MF soit 1,7 M€.

Partenariat franco-allemand réussi

Avec sa travée centrale de 205 m, le pont sur le Rhin s'inscrit parmi les grands ouvrages d'art construits. Le recours aux bétons à hautes performances pour les tabliers, la prise en compte du séisme en Alsace, les contraintes fortes liées au fleuve et à la navigation (affouillements, étanchéité des digues, chocs de bateaux...) ont nécessité des études poussées dans différents domaines. Au-delà du défi technique imposé par les caractéristiques inhabituelles de la brèche, ce projet transfrontalier entre la France et l'Allemagne est également une affaire peu ordinaire du point de vue du travail en partenariat entre les intervenants de chaque pays. L'élaboration et la mise au point du projet ont nécessité une très étroite coopération entre les maîtrises d'ouvrage et maîtrises d'œuvre issues de chaque rive. De nombreuses réunions d'échanges auxquelles ont parfois été associés les experts de chaque pays, ont été nécessaires pour comprendre les "différences de l'autre", aplanir et harmoniser les points de vue parfois divergents sur certains aspects réglementaires.

Aux difficultés de communication propres à la langue, se sont ajoutées les différences liées aux règlements, aux cultures, aux traditions et aux mentalités. La transparence, la confiance, le respect et la cordialité entre les partenaires ont prévalu en toutes circonstances. Ce franchissement constitue une étape importante en matière de rapprochement et de coopération des administrations, des bureaux d'études et des entreprises des deux pays. Il participe en quelque sorte à la construction de l'Europe.

Un nom de baptême symbolique de l'Europe pour le nouveau franchissement

C'est officiel, le nouveau franchissement du Rhin s'appellera désormais Pierre Pflimlin, ce choix a fait l'unanimité auprès des responsables politiques des deux rives du Rhin.

Pierre Pflimlin (1917-2000), président du Conseil, ministre de l'Agriculture, maire de Strasbourg, a également été l'une des grandes figures de la construction européenne.

Ainsi, 40 ans après le "Pont de l'Europe" qui relie Kehl et Strasbourg, l'Europe est à nouveau à l'honneur pour désigner un nouveau lien entre les deux pays.

Communication autour du chantier - Information du public

Partenariat avec les établissements d'enseignement

Ce grand chantier d'ouvrage d'art constitue un événement en matière de génie civil à l'échelle régionale.

Aussi la DDE du Bas-Rhin a souhaité ouvrir les portes du chantier à un large public (écoles, étudiants, professionnels, futurs usagers...).

La maison de l'information, édifiée sur le site même des travaux, sur la rive française, abrite une exposition permanente et accueille de nombreux visiteurs.

Des panneaux d'information et des vidéos films réalisés en français et en allemand expliquent les objectifs du projet et le déroulement des travaux en cours. Les internautes peuvent suivre le chantier en direct en consultant le site Web spécialement créé à cette occasion. Ce site est aujourd'hui intégré dans le site de la DDE : www.bas-rhin.equipement.gouv.fr

Enfin des partenariats sous forme de "chantiers-écoles" ont été noués avec différents établissements d'enseignement supérieur et notamment avec la filière génie civil de l'Ecole Nationale Supérieure des Arts et Industries de Strasbourg (ENSAIS).

Maison de l'information : plus de 47 000 visiteurs accueillis sur le chantier

Cette maison de l'information, a connu un vif succès tout au long du chantier.

Dans le cadre du partenariat passé avec l'ENSAIS, les permanences assurées chaque dimanche par les élèves ingénieurs du département Génie civil et les personnels de la DDE ont permis à un très large public de venir s'informer sur les objectifs de l'opération, les techniques de génie civil mises en œuvre, le déroulement des travaux et les métiers de la construction.

Après la 1^{re} journée portes ouvertes du 25 mars 2001 au cours de laquelle plus de 7 000 visiteurs ont pu découvrir les travaux, une deuxième jour-

née portes ouvertes a permis à 14 000 visiteurs de traverser le pont.

Le site Internet a été visité par 10 000 internautes.

Le traité franco-allemand

La construction du pont sur le Rhin entre Eschau et Altenheim a fait l'objet d'un traité signé entre les deux états riverains le 5 juin 1996 précisant les engagements et obligations de chaque partie.

Ce traité précise notamment que le pont principal sur le Rhin est financé à parts égales par les deux états, que la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre pour la construction sont assurées par la France, que l'ouvrage sera conçu et réalisé suivant les règles et règlements en vigueur en France, que chaque état a obligation de réaliser les accès (viaducs et voies routières) au pont principal.

Il fixe par ailleurs les principales caractéristiques techniques du projet, les limites territoriales (les emprises allemandes concernées par les travaux sont considérées comme territoire français pendant la durée du chantier), les régimes de fiscalité applicables, les dispositions douanières particulières, le fonctionnement et les compétences de la commission mixte chargée de la gestion du projet à l'échelon local, enfin les modalités de mise en place des fonds nécessaires par les états.

Bibliographie

Revue "Travaux" n° 760 (janv. 2000) - n° 775 (mai 2001) - n° 779 (oct. 2001) - n° 783 (fév. 2002). ■





**TERRASSEMENT – DEMOLITION - ENROCHEMENT
VRD – PAVAGE - ENROBES**

ISO 9002



Tél. 03 88 58 37 20
Fax 03 88 82 55 26
E-Mail VOGEL.60@wanadoo.fr
Site www.vogel-sa.com

Système Qualité Certifié

14, rue St Wolfgang

67750 SCHERWILLER

demathieu & bard
TRAVAUX PUBLICS • BATIMENTS
Une tradition de la qualité

17, rue Venizélos • BP 80330 • 57953 Montigny-lès-Metz CEDEX • t. 03 87 66 73 11 • f. 03 87 63 84 06 • e-mail : infos@demathieu-bard.fr • www.demathieu-bard.fr



Société alsacienne d'équipement routier et téléphonique

11, rue de la Scheer - 67150 HIPSHEIM
Tél. : 03 88 64 35 36 - Fax : 03 88 64 23 28
E-mail : saert@club-internet.fr

Département Béton :

- Réparation de structure
- Béton-maçonnerie
- Projection Béton
- Passerelles, O.A. O.H.

Département Equipement :

- Glissière de sécurité métallique / bois
- Garde-corps - clôture
- Signalisation verticale
- Serrurerie
- Mini-guard - City-guard

**TRANSPORTS
LOGISTIQUE**



FRERES & CIE



transports.klinzing@wanadoo.fr

Citernes - Savoyardes - Porte Conteneurs - National - International

tél 03 89 52 99 11 fax 03 89 62 07 76

La nouvelle DRDE

Un montage original pour un projet très attendu

L'éclatement sur de nombreux sites du siège des directions Régionale et Départementale de l'Équipement a conduit inévitablement à de multiples difficultés, d'organisation et de communication, de gestion et surtout de management. D'organisation et de communication d'abord, avec des questions difficiles à résoudre comme la localisation de l'accueil, ce qui paraît anachronique dans le contexte actuel de volonté d'amélioration des relations entre l'administration et les usagers. De gestion ensuite, où les nécessaires redondances indispensables au fonctionnement de sites multiples rendent plus lourds les développements d'actions telle la mise en réseau de l'ensemble des services fonctionnels. De management surtout, où l'éclatement territorial rend plus difficile la coordination des différentes unités.

Alain TOUBOL
IPC 97

Secrétaire Général de la DDE du Bas-Rhin



Inutile d'aller plus loin pour se convaincre de l'intérêt, sinon de l'absolue nécessité de réunir sur un même site les sièges des deux directions.

Ce constat a été dressé depuis de nombreuses années, mais si le problème est évident, sa résolution s'est heurtée à l'impossibilité de trouver en location sur Strasbourg 8 000 m² de surface brute, dont 4 600 m² de bureaux pour réunir 350 personnes. D'autres pistes ont naturellement été explorées comme la réutilisation de locaux existants. Après une tentative infructueuse, il est apparu clairement que la seule solution était de construire un bâtiment neuf.



La difficulté a été alors d'envisager une telle hypothèse représentant un montant de 8 millions d'euros HT de travaux, dans un contexte où les disponibilités budgétaires du Ministère de l'équipement ne permettaient pas de dégager un tel volume d'investissement immobilier sur deux ou trois ans. Il était donc indispensable de finaliser un autre montage financier qui intègre en outre l'interdiction de l'Etat de recourir au crédit-bail.

Le montage retenu repose sur une procédure d'autorisation d'occupation temporaire assortie de la constitution de droits réels au profit d'un investisseur privé, comme le permet la loi n° 94-631 du 25 juillet 1994. L'Etat, propriétaire du terrain, met celui-ci à disposition d'un investisseur (procédure d'AOT) qui construit un bâtiment dont il est propriétaire (droits réels) et qu'il loue à l'Etat. A la fin de l'AOT (25 ans en l'occurrence), le bâtiment devient propriété de l'Etat.

Cette procédure d'AOT-bail a rarement été utilisée par le Ministère de l'équipement pour mener à bien une opération immobilière d'une telle ampleur. Elle a requis l'accord express de la secrétaire d'Etat au budget obtenu en août 2001. Sa réussite repose sur la prise de risque de l'investisseur (la SERS - Société d'Equipement de la Région de Strasbourg) pour rentabiliser son investisse-

ment. L'entrée dans les lieux est aujourd'hui prévue pour début 2005.

Au-delà de son montage original, le projet de nouvelle DRDE se veut également symbolique.

Symbolique pour les agents, en donnant une nouvelle traduction à la synergie entre la DRE et la DDE. Symbolique en matière d'implantation, à proximité immédiate des grandes voies de communications routières (A35) et du tramway : le site se situe en effet à une station de la gare, afin de favoriser au maximum l'usage des transports en commun pour les déplacements domicile-siège. Symbolique enfin pour le renouvellement de l'urbanisation d'un quartier de Strasbourg.

Le futur bâtiment a en effet vocation à constituer un signal d'entrée dans le quartier du vieux Cronembourg et doit donner le départ d'une urbanisation nouvelle de son entrée. Cet élément majeur de perspective d'urbanisme a été décisif pour obtenir l'accord des autorités strasbourgeoises sur le site d'implantation de la future DRDE.

Toutes les conditions sont aujourd'hui remplies pour que ce projet soit un succès. Nul doute que les inévitables difficultés qui ne manqueront pas d'apparaître sauront être franchies. ■



Est

La route avance

**TRAVAUX ROUTIERS - TRAVAUX PUBLICS
TERRASSEMENT - GENIE CIVIL**

SIEGE SOCIAL

6, rue André Kiener - BP 1440
68014 COLMAR Cedex

Tél. 03 89 20 75 00 - Fax 03 89 20 75 01

CENTRE BAS-RHIN

15, route du Petit Rhin - BP 40
67017 STRASBOURG Cedex

Tél. 03 88 45 30 00 - Fax 03 88 45 30 01

CENTRE HAUT-RHIN

171, route de Richwiller - BP 50098
68260 KINGERSHEIM Cedex

Tél. 03 89 51 09 55 - Fax 03 89 57 21 59

Avant de voler, l'Airbus A 380 prendra la mer

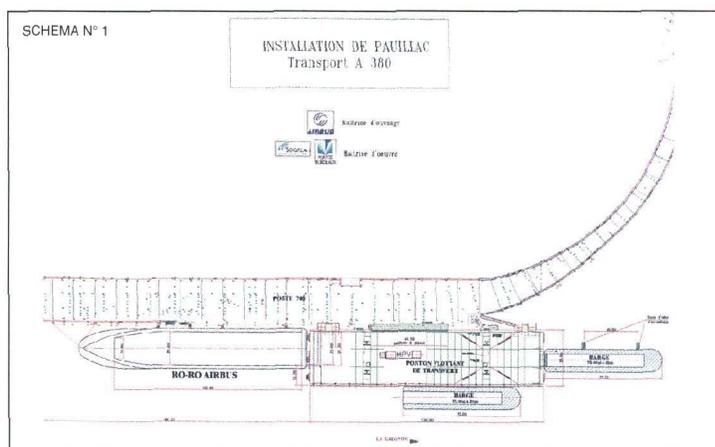
Le consortium européen Airbus a retenu son usine de Toulouse pour assembler le futur avion gros porteur A 380. Aucun avion n'étant susceptible de transporter les différents éléments, il a été décidé que cela se ferait par la voie terrestre. Les études menées sur le dirigeable, l'aérotrain et la voie ferrée ont, en effet, conduit à des impossibilités dans les délais prescrits. Cette décision a entraîné la mise en place d'une logistique très particulière recourant aux voies maritime, fluviale (entre Pauillac, à 50 km à l'aval de Bordeaux et Langon, à 50 km à l'amont) et routière pour acheminer les éléments construits dans ses différents sites industriels de l'Union (Allemagne, Angleterre, Espagne et France).



Yves GAUTHIER

IGPC 78

Directeur général du Port autonome de Bordeaux



Il y a peu, le gouvernement a officialisé le tracé d'une route à grand gabarit à aménager entre Langon et Toulouse. Airbus, de son côté, a révélé avoir confié à des filiales de Louis Dreyfus Armateurs et du norvégien Leif Høegh, leur acheminement maritime depuis les différents ports européens.

Ainsi, Bordeaux, port le plus proche de Toulouse occupe-t-il une position primordiale dans cette stratégie logistique, à l'interface entre le transport maritime et le transport fluvial (pour lequel l'armement sélectionné doit être connu à la fin de l'été). Venus de Nantes-Saint-Nazaire, de Hambourg, de Mostyn (Grande-Bretagne) et de Cadix, les premiers éléments de l'Airbus A 380 arriveront à Pauillac à la fin 2003.

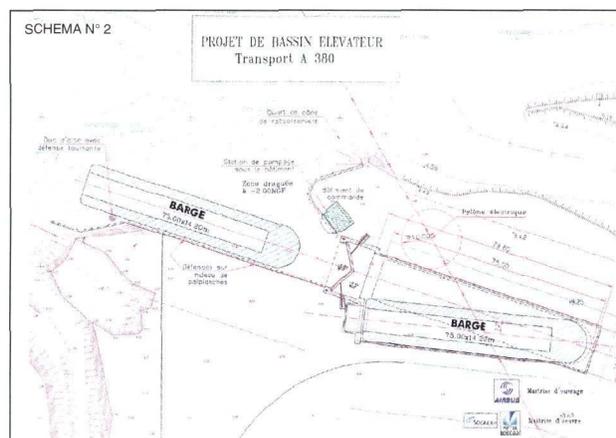
Pour l'établissement portuaire girondin, il s'agit là d'un dossier important, tant en termes d'image qu'en termes de trafic (100 escales de navire par an).

Un voyage délicat

45 m de longueur pour les ailes, 9 m de hauteur pour le fuselage, sont des dimensions nécessitant une telle logistique. Le choix de l'apportement de Pauillac (voir schéma n° 1) a été justifié par une réduction des investissements nécessaires, car le site se prêtait mieux, à la fois aux rotations rapides des navires de mer et aux évolutions ultérieures envisageables par Airbus. Les éléments de l'avion emprunteront, ensuite, le fleuve jusqu'à Langon

avant transbordement sur des moyens terrestres pour rallier Toulouse. Un voyage de 7 à 8 heures, à 15 km/h environ, à raison de 4 rotations/semaine pour les barges lorsque la production sera au rythme prévu d'un avion par semaine.

Les études des ouvrages nautiques de Pauillac et de Langon sont en cours d'achèvement. Lancée au dernier trimestre 2002, leur construction s'achèvera un an plus tard. Elle porte, à Pauillac, sur une plate-forme flottante et ballastable, de 150 mètres de long par 35 de large en béton armé et précontraint ou en structure mixte béton/métal, qui permettra un transfert direct des pièces, du navire à la barge. En amont de Langon, un petit bassin à flot (voir schéma n° 2) élèvera la

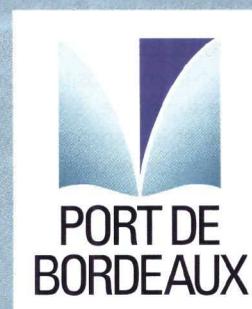


MOUVEMENT PERPETUEL

Développer
des solutions
de transport
en préservant
l'environnement

Le Port de Bordeaux est le port du Sud-Ouest. Il a un rôle prépondérant pour l'exportation des produits agricoles ainsi que pour l'importation des produits chimiques et pétroliers qui garantissent l'approvisionnement énergétique de la région. L'importance des investissements, le développement du trafic conteneurs et la création de plates-formes logistiques témoignent de sa vitalité.

Le Port de Bordeaux propose un transport «propre» équivalent annuel à 400 000 camions. Par une gestion respectueuse de l'environnement, il s'affirme comme un acteur important du développement durable.



AU RYTHME
DU MONDE

www.bordeaux-port.fr

Tél. 05 56 90 58 00

barge au niveau du quai. Le stockage se fera à 400 mètres de là, alors qu'à Pauillac est prévue une plate-forme de transit des éléments au cas où les crues de la rivière empêcheraient toute navigation. L'ensemble des manutentions s'effectuera par roulage des colis, à l'aide d'engins porteurs multi-roues qui se glisseront sous les éléments et les soulèveront.

Le port de Bordeaux a, également, participé à la définition des barges ballastables. Leur conception tient compte des spécificités de la navigation locale et des contraintes imposées par le passage sous le Pont de Pierre, à Bordeaux, pour lequel des simulations de navigation ont été effectuées avec le concours des pilotes de la Gironde et des bateliers. Ce passage s'effectuera aux environs de la renverse de courant qui suit la basse mer pour disposer d'une hauteur suffisante (entre 9,5 m et 12 m par rapport à la voûte du pont) et passer au moment où le courant est faible, donc lorsque la manœuvre est la plus aisée. Le tirant d'air de la barge chargée du colis le plus haut (élément central du fuselage) variera entre 9 m et 7,9 m selon son ballastage (voir schéma n° 3). Par contre il faut

dont le financement des travaux, supporté par l'Etat, ressort à environ 6,1 M€. Ces opérations doivent être menées très rapidement car les premiers éléments de l'A 380 circuleront fin 2003.

Protection rapprochée du pont

En raison des difficultés techniques représentées par le franchissement du Pont de Pierre, le préfet de la Gironde a constitué un Comité technique, présidé par l'Ingénieur général Claude BOIS et comportant des représentants de la Direction départementale de l'Équipement, de la Communauté urbaine de Bordeaux, du Port autonome et des experts des domaines concernés. Ils avaient pour mission d'examiner la faisabilité du franchissement fluvial du Pont de Pierre et d'en définir les modalités techniques.

Sous son égide, un programme d'études a été mené sur les bases suivantes :

- Modélisation hydraulique/numérique des écoulements dans le secteur concerné aux différents instants de la marée et avec plusieurs débits fluviaux et coefficients.

- Définition des caractéristiques principales des barges transportant les éléments de l'avion par l'architecte naval mandaté par Airbus.

- Simulations de franchissements du pont à l'aide d'un logiciel de navigation, avec le concours des pilotes de la Gironde et de bateliers.

- Etudes des conséquences d'un choc entre la barge et une pile du pont et examen des possibilités de renforcement et de protection de l'ouvrage.

- Etude de risque sur l'ensemble du dispositif, réalisée par un consultant spécialisé, à partir d'une analyse des modes de défaillance et de leurs effets.

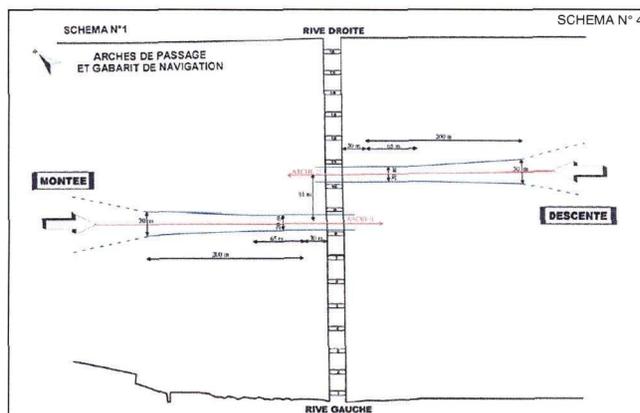
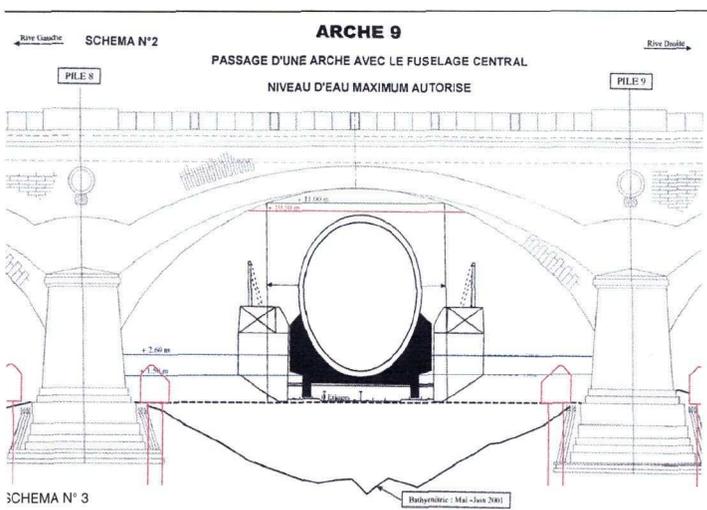
Ce programme d'études a conduit le Comité technique du Pont de Pierre à confirmer la faisabilité du franchissement fluvial. Il a également préconisé la définition d'une procédure de navigation (comportant le respect d'une fenêtre temporelle de franchissement correspondant à l'étalement de basse mer, définie par des valeurs maximales de courant, de niveau du plan d'eau et de vent traversier) et nécessitant une autorisation de franchissement et un contrôle par la Capitainerie du Port.

Par ailleurs, le Comité a sélectionné les arches de passage les plus adaptées, arche n° 9 à la montée et n° 11 à la descente (voir schéma n° 4). Il a, également, défini des aides à la navigation dont doit être équipée chaque barge et des exigences de fiabilité associées aux sous-systèmes de chacune.

dra être vigilant sur son bon alignement puisqu'elle n'aura que 6 m de chaque côté par rapport aux piles du pont. Des aides à la navigation très précises (GPS différentiel ou laser) et un système de protection du pont et de guidage physique de la barge sont prévus. Un logiciel spécifique sera utilisé et, comme un avion en procédure d'atterrissage, l'équipage bénéficiera de diverses informations : sens et force du vent, courant et hauteur d'eau, position, distances, etc. Le passage sous le pont se fera selon une procédure précise permettant de garantir que toutes les conditions fixées par le Port, en tant qu'autorité chargée de la navigation, sont remplies. Lors des crues supérieures à 2 000 m³/s (environ 10 jours/an), le trafic fluvial sera interrompu.

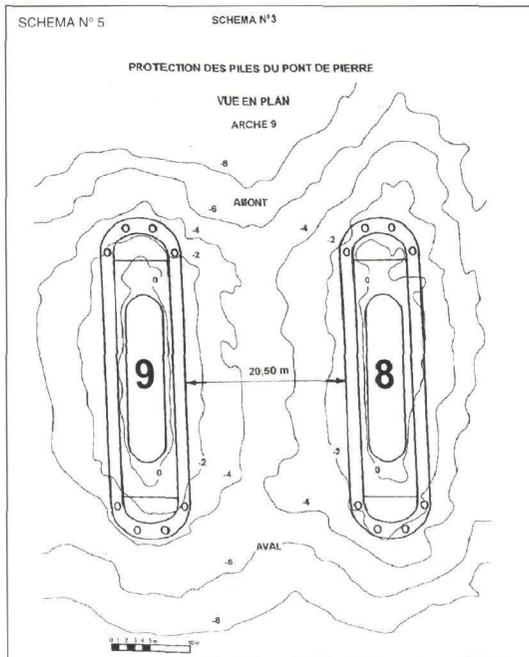
Airbus investira sur les ouvrages de Pauillac et de Langon 18 à 20 M€ puisqu'il s'agit d'installations privées. Le Port de Bordeaux assure la maîtrise d'œuvre et les études complémentaires pour ces infrastructures, dans le cadre d'un groupement solidaire, avec Sogreah-Praud. Il réalisera, aussi, les travaux de réhabilitation de l'appontement public de Pauillac et ceux de création d'un poste d'amarrage Roro, estimés à 2,6 M€.

Au Port revient, aussi, la maîtrise d'ouvrage du dispositif de protection des piles du Pont de Pierre



Enfin, une protection des piles du pont doit être réalisée en vue de satisfaire les objectifs de sécurité définis dans l'étude de risque sur la base d'approches probabilistes.

Après une étude de faisabilité réalisée par le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement du Sud-Ouest, le dispositif retenu prévoit la réalisation d'une poutre en béton armé ou caissons métalliques dont la hauteur sera de 2 m, calée au niveau du zéro hydrographique (niveau de basse mer de vive eau en période d'étiage). Cette poutre ceinturera les piles concernées, tout en restant mécaniquement indépendante de celles-ci



et sera fondée sur huit pieux (voir schéma n° 5). Elle aura une section de 2 m par 1,6 m et disposera d'un pan coupé sur sa face susceptible d'entrer en contact avec la barge de façon à lui permettre de monter sur le rail et de dissiper ainsi une partie de l'énergie sous forme d'énergie potentielle. Les surfaces de contacts étant revêtues d'un matériau à faible frottement, ce dispositif permettra, également, de jouer un rôle de guidage en rectifiant de légers écarts de trajectoire de la barge.

L'intégration paysagère et architecturale du dispositif dans le site a fait l'objet d'une réflexion avec l'architecte des Bâtiments de France en raison de la sensibilité du site. Cela a conduit à minimiser la hauteur et le volume de la protection qui sera immergée pendant 70 % du temps. Des photomontages ont été réalisés et semblent rassurants sur son impact visuel, néanmoins, à tous les stades ultérieurs des études, ces réflexions seront poursuivies avec l'architecte des Bâtiments de France.

L'avion du futur

La famille de l'A 380 repose sur un avion capable de transporter 555 passagers en équipement commercial classique et jusqu'à 840 en équipement charter avec un rayon d'action de l'ordre de 15 000 km. Airbus fait, actuellement, état d'une centaine de commandes fermes, le premier avion devant être livré en 2006.

Vue aérienne de Pauillac



Bordeaux : le Pont de Pierre.



Port de Dunkerque : une croissance record après 10 ans de mutation

Au cours de l'été 2002, Dunkerque aura fêté le 10^e anniversaire de la réforme de la manutention portuaire : 10 ans qui auront vu une mutation d'une ampleur sans précédent parmi les ports français et qui permettent aujourd'hui à Dunkerque de reprendre pied dans la compétition très rude entre les grands ports d'Europe du Nord.



Bruno VERGOBBI
ICPC 79

Directeur Général du Port Autonome de Dunkerque

La réforme de la manutention

Les grands conflits sociaux qu'a connus le port de Dunkerque à la fin des années 80 ont certainement joué une influence déterminante dans le processus de réforme de la manutention portuaire et le vote de la loi du 10 juin 1992. Il convient de rappeler que Michel Delebarre était, à l'époque, ministre des Transports et maire de Dunkerque et qu'il a joué avec Jean Yves Le Drian, alors secrétaire d'Etat à la Mer, un rôle déterminant dans le processus de préparation de la loi.

Plusieurs facteurs ont contribué à une mise en place exemplaire de la réforme à Dunkerque :

- Une prise de conscience de l'effondrement des parts de marché du port dans un contexte concurrentiel particulièrement violent, lié à la proximité des ports du Benelux, qui sont les plus puissants d'Europe.
- L'émergence d'un nouveau syndicat des ouvriers dockers, favorable à la réforme de 1992 et adhérent à un processus de dialogue social permanent avec les entreprises de manutention.

Port Ouest de Dunkerque : le terminal à conteneurs et le "dry port".
photo : PAD/BDL



DUNKERQUE

Services de cabotage européen **RO-RO**

Parc logistique pour très grands entrepôts **LOGISTIQUE**

14,20 mètres de tirant d'eau
Octobre 2003

CONTENEURS

un port au sens large...

PORT AUTONOME DE DUNKERQUE Direction Commerciale
 tél. : 33 (0)3 28 28 77 21 - Fax : 33 (0)3 28 28 77 27 - Email : commercial@portdedunkerque.fr

nos nouveautés

Riedisheim

Résidence Leonardo
Rue de Mulhouse

Au sommet de Riedisheim, à quelques pas des commerces du centre-ville, la résidence «Leonardo» s'ouvre sur une jolie cour intérieure. Agrémentée de profondes terrasses, cette résidence à l'architecture soignée offrira de belles vues sur les Vosges.

RENSEIGNEMENTS SUR RENDEZ-VOUS

Du 2 au 5 pièces, chauffage gaz individuel, ascenseurs, très belles prestations.

Pfastatt

Résidence La Houblonnière
Rue du Houblon

Face aux Vosges, proche du centre, une résidence à taille humaine nichée dans un parc de 50 ares richement paysagé. Un fabuleux compromis entre bien-être et tranquillité.

Du 2 au 5 pièces duplex, chauffage gaz individuel, ascenseur, larges baies vitrées, grandes terrasses.

Mulhouse - Dornach

Résidence Central Park
28, avenue de Lutterbach

Mulhouse proche universités
Vend Coquet F2 de 50 m2
type loft, finitions irréprochables
asc., chauff. gaz indiv.
A PARTIR de 76 500 €

QUARTIER CALME DORNACH, proximité commerces et bus. Vend magnifique F4 de 92 m2 superbe séjour, gde cuisine et chambre, terr. de 14m² SUD, 1^{er} étage avec asc., carrelage, ch. gaz indiv., garage
A SAISIR A 148 400 €

DORNACH, Ambiance Jardins
Beau 3 pièces, th agencé, séjour lumineux poss. garage, carrelage, parquet, gde terrasse
SEULEMENT 95 500 €

nos disponibilités

Habsheim

Résidence Saint-Simon
83, rue de la Délivrance

Habsheim, ambiance bordelaise
superbe 2 pces de 53 m2
gde terrasse dalle, orientée S-O
poss. garage, chauff. gaz indiv.
OPPORTUNITÉ 91 000 €

Présent sur place tous les mercredis de 16h30 à 18h30

Lutterbach

Résidence Kappelgarten
Chemin du Kappelgarten

Vend. sur Hauteurs LUTTERBACH dans un magnifique Parc. Appart. F3 de 75 m2 orienté S/O, terr. sur jardins, chauff. gaz indiv., garage.
OPPORTUNITÉ A 148 500 €

HABSHEIM, coeur du village.
Très beau 4S P de 95 m2
1^{er} étage, au calme dans un écrin de verdure, terr. S/O chauff. gaz indiv., garage.
SEULEMENT 186 200 €

MAGNIFIQUE DERNIER ÉTAGE !!
au centre du village, ds quartier très calme
5 PIÈCES - 117 m2 au sol
th agencé, 2 terrasses, asc., chauff., gaz indiv., th finitions.
A SAISIR 211 920 €

MAGNIFIQUE 2 PIÈCES
ds site except., splendide vue sur Forêt Noire, dern. étage, gde terrasse, ch. gaz indiv., poss. garage, asc., constr. th qualité
A SAISIR 106 000 €

OPERA construction
l'architecte de votre patrimoine

BESSON PENSEZ-Y I

ETUDE HOENNER
03 89 65 11 11



Port Ouest de Dunkerque : le terminal à conteneurs, le terminal ro-ro et la zone logistique. Photo : PAD/BDL

– Une très forte cohésion entre les milieux économique et politique face à cet enjeu majeur pour l'avenir du port.

La réforme de 1992 a eu pour premier effet un retour à la fiabilité sociale qui s'est confortée d'année en année : pas un seul jour de grève dans la manutention portuaire en dix ans !

Elle a permis également des efforts importants de productivité par une modification complète des méthodes de travail, accompagnées d'une réduction de près de la moitié des effectifs d'ouvriers dockers.

Les opérateurs "unifiés"

Mais cette réforme a constitué également le point de départ d'une autre évolution structurelle fondamentale, tout à fait novatrice parmi les ports français : la création d'opérateurs de manutention dit "unifiés" sur les grands terminaux.

A la différence des grands ports du Nord de l'Europe, les ports français se caractérisent par un éclatement de responsabilité entre, d'une part, les entreprises de manutention, employeurs des ouvriers dockers et titulaires des contrats de manutention signés avec les armateurs ou les chargeurs, et, d'autre part, les établissements publics portuaires (ports autonomes ou Chambres de commerce et d'industrie concessionnaires) qui exploitent avec leur propre personnel les grues et portiques de quai.

Cet éclatement de responsabilité soulève plusieurs problèmes :

– Il en résulte fréquemment des dysfonctionnements dans le service rendu aux clients liés à des problèmes de coordination entre les deux partenaires, voire à des organisations du travail différentes : disponibilité des moyens, politique de maintenance, horaires de travail...

– Cette dilution de responsabilités est mal perçue par les clients qui souhaitent, dans toute prestation de service de type industriel, avoir un interlocuteur unique responsable au plan commercial et opérationnel de la totalité des opérations.

– La présence sur un même terminal de deux entreprises (une publique et une privée) disposant chacune de son propre encadrement et de sa structure administrative, génère des surcoûts importants, qui expliquent en partie la perte de compétitivité des ports français, en particulier pour les trafics de conteneurs qui sont les plus soumis à la concurrence internationale.

Depuis le 1^{er} décembre 1999, sur le grand terminal à pondéreux du port Ouest de Dunkerque (Quai à Pondéreux Ouest ou "QPO") et le 1^{er} mai 2001 sur le terminal à conteneur du même port Ouest, les opérations de manutentions sont assurées par des opérateurs dits "unifiés" qui regroupent, dans une même structure de droit privé, les activités précédemment éclatées entre l'entreprise de manutention et le port autonome de Dunkerque.

La création de ces opérateurs a donné lieu à une prise de participation minoritaire du Port autonome de Dunkerque dans chacune des deux sociétés, en échange de l'apport des équipements nous appartenant : portiques de déchargement des navires, bandes transporteuses, bâtiments :

– Le GIE Sea Bulk créé entre le groupe belge Sea Invest (60 %) et le PAD (40 %) qui exploite le QPO.

– La société par actions simplifiée SAS NFTI créée entre le groupe belge IFB (60 %) et le PAD (40 %) pour le terminal à conteneurs.

La création des opérateurs unifiés s'est accompagnée du transfert d'une centaine de salariés du PAD (conducteurs d'engins, personnel de maintenance, encadrement) vers ses sociétés, ces personnes étant désormais employées comme les ouvriers dockers dans le cadre de la convention collective de la manutention portuaire.

Il convient de souligner que cette mutation importante (démission de salariés d'un établissement public pour devenir salariés de sociétés de droit privé) a pu se réaliser dans un consensus social, par appel au volontariat dans le cadre d'un protocole d'accord signé avec les organisations syndicales représentatives.

Une bonne compréhension du contexte concurrentiel particulièrement violent auquel est soumis le port de Dunkerque, situé à 120 km d'Anvers, et la pression des clients a indiscutablement facilité l'acceptation par les salariés de l'établissement public de cette évolution. La gestion par des opérateurs intégrés s'est d'ailleurs imposée, aujourd'hui, comme le modèle de référence des grands terminaux, notamment à conteneurs, dans la plupart des pays d'Europe et du monde, notre pays étant quelque peu en retard face à cette évolution dictée tant par les exigences de performance que par les contraintes de financement qu'impose le développement de l'activité.

En effet, le développement de ces grands terminaux exige des capitaux considérables que les établissements publics n'ont pas la capacité financière de fournir.

Il en résulte d'ailleurs un vieillissement actuel du parc des grues et portiques français, préjudiciable à la productivité des opérations et qui pourrait même poser des problèmes de sécurité des personnels travaillant sur les ports.

Le recentrage du port autonome sur ses missions de base

La création des deux opérateurs "unifiés" permet au port autonome de se recentrer sur ses missions régaliennes de base : aménagement du port, construction et entretien des infrastructures, gestion des accès nautiques et des écluses, capitainerie, sécurité, préservation de l'environnement...

Elle permet, en outre, parallèlement, une modernisation accélérée du parc de grues, qui reste géré par le Port autonome sur les terminaux de taille plus réduite où la création d'un opérateur intégré ne se justifie pas au plan économique, la prestation de service par le PAD permettant au contraire une affectation optimale des moyens techniques et humains en fonction de l'évolution des trafics.

Près de 20 M€ auront été investis sur le QPO par Sea Bulk en l'espace de deux ans, permettant une croissance de 45 % de l'activité de 4,8 à 7 millions de tonnes de minerai de fer et charbon.

Un programme de près de 40 M€ en équipements de superstructures (portiques de quai et de parc, informatique...) est engagé parallèlement sur le terminal à conteneurs.

Le Port Autonome investit par ailleurs massivement dans le développement des infrastructures, notamment sur le terminal à conteneurs où 600 m de quai à grande profondeur sont en cours de construction pour une mise en service en fin 2003.

Le montant annuel des investissements du port autonome, qui était en moyenne 15 M€/an au cours des années passées, atteindra – sur la période 2001 à 2006 – environ 40 M€ par an, l'effort global d'investissement étant démultiplié par celui des opérateurs privés.

Il convient de souligner que les activités d'exploitation par le port des outillages étant très fortement déficitaires, la création des opérateurs "unifiés" contribue largement au rétablissement de la capacité d'autofinancement de l'établissement public sans lequel cet effort d'investissement ne serait pas possible.

Un port européen

Le partenaire du PAD dans chacun des deux opérateurs "unifiés" est un groupe belge.

Cela traduit sans doute un intérêt croissant des grands opérateurs belges pour un port situé à proximité de leur pays et qui offre des complémentarités évidentes avec leurs propres ports : accessibilité nautique exceptionnelle, espace disponible...

Cela constitue, incontestablement, une marque de confiance vis-à-vis d'un port qui retrouve sa crédibilité dans l'arène européenne.

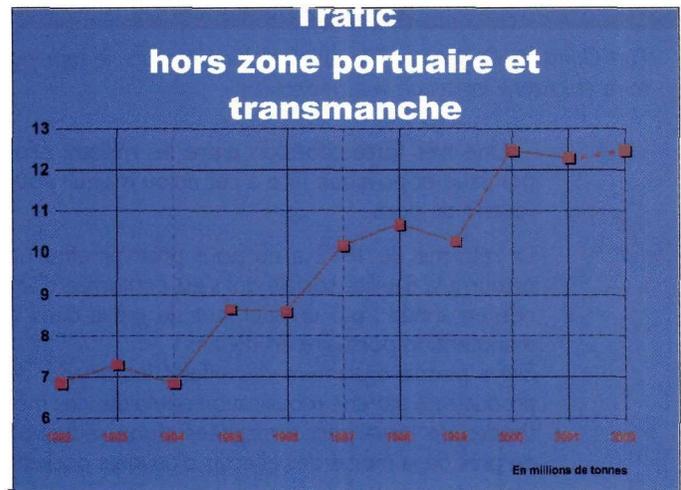
Les records de trafics que connaît le port depuis deux ans (cf. graphiques joints) en sont la meilleure preuve.

Mais ces investissements étrangers ne se limitent pas à la manutention.

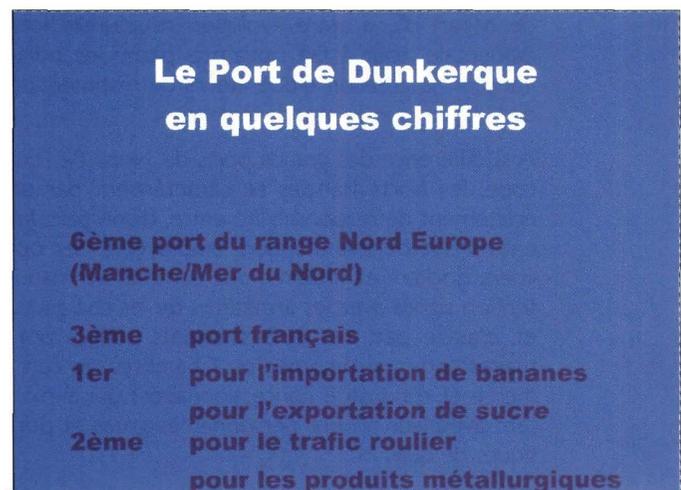
L'intérêt croissant des opérateurs logistiques vis-à-vis du port de Dunkerque doit nous permettre de réussir un de nos prochains défis : le développement d'une grande plate-forme logistique adjacente au terminal à conteneurs et au terminal "short sea", assurant les liaisons avec la Grande-Bretagne. Cette plate-forme sera très bien reliée au fer à l'échelle européenne tant par la proximité du tunnel sous la Manche que grâce à l'artère ferroviaire nord-est (Dunkerque-Lorraine) qui offre des capacités importantes en matière d'acheminement

de marchandise, en attendant que la création de Seine-Nord nous permette enfin d'étendre notre hinterland fluvial, ce qui reste un grand atout de nos concurrents du Benelux.

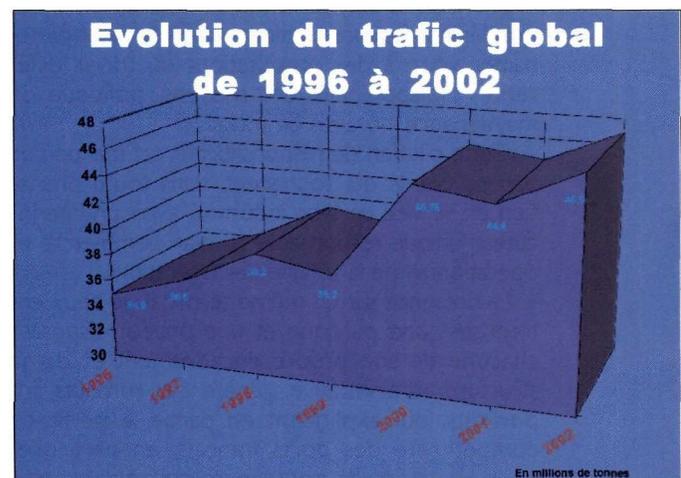
Ce développement logistique, qui a bien démarré avec la mise en service, en l'espace de 3-4 ans, de près de 60 000 m² d'entrepôts attenants au terminal à conteneurs, est essentiel : c'est là que se situe le vecteur principal de développement de l'emploi sur les ports en greffant une forte valeur ajoutée au transit portuaire. ■



Port Autonome de Dunkerque



Port Autonome de Dunkerque



Port Autonome de Dunkerque

Le Port autonome de Paris : un atout pour l'agglomération parisienne

Beaucoup de Franciliens ne le savent pas, mais Paris et l'Île-de-France ont un port. Discret, il permet tout de même le transit de plus de 50 millions de tonnes de marchandises par an, sur dix plates-formes multimodales desservies par de bonnes infrastructures de transport (pipeline, fleuve aménagé à grand gabarit, fer, routes) et soixante ports urbains.

Il est géré par un établissement public de l'Etat, le Port autonome de Paris.

Les installations portuaires de l'Île-de-France constituent un atout majeur de cette région. Elles permettent de maintenir et de développer des entreprises en Île-de-France malgré la saturation des réseaux routiers. Elles permettent de combiner les modes de transport, en tirant le meilleur profit des avantages de chacun, pour approvisionner la région la plus riche d'Europe, assurer au moindre coût la logistique urbaine et permettre d'exporter sa production.

Au cœur d'une région aussi dense, les espaces portuaires font sans cesse l'objet de réhabilitation de manière à assurer leur intégration urbaine. Il s'agit bien souvent de répondre à des besoins renouvelés en rétablissant le droit de passage des piétons sur les ports publics, de manière à améliorer le rapport urbain entre "ville" et "port".



Pascale RIBON

IPC 92

Directrice de l'agence portuaire des boucles de la Seine, chef de l'arrondissement du même nom au service de navigation de la Seine.



Gilles LEBLANC

ICPC 86

Directeur général du Port Autonome de Paris

Les ports intérieurs, un atout pour la politique européenne des transports

Nombre de réseaux de transport européens sont saturés. Nous sommes à l'heure des choix. A l'échelle européenne, les ports intérieurs sont des atouts importants : implantés au cœur des régions de production et de consommation européenne, ils sont, pour la plupart d'entre eux :

- en étroite relation avec les ports maritimes auxquels ils sont reliés en voie fluviale à grand gabarit (Danube, Rhin, Rhône, Seine...).
- bien desservis par les réseaux ferroviaires comme par les réseaux routiers.

Les ports intérieurs permettent d'organiser des transports sans rupture de charge entre les principaux ports maritimes et les autres ports intérieurs européens. Les caboteurs fluvio-maritimes assurent déjà une part significative du marché des transports entre les pays situés autour de la Baltique, de la Mer du Nord et de la Méditerranée.

Les installations portuaires, un atout majeur pour l'Île-de-France

Le Port Autonome de Paris est un établissement public de l'Etat associant étroitement les collectivi-

PORT AUTONOME DE PARIS

1^{er} port fluvial français, 2^{ème} en Europe, 70 sites partout en Ile-de-France



Le Port autonome de Paris c'est : 13 % de l'approvisionnement de l'Ile-de-France par la voie d'eau avec 19 millions de tonnes de fret. Un port touristique majeur avec 6 millions de passagers. 10 plates-formes multimodales desservies eau, fer route, 60 ports urbains sur 1000 hectares d'espaces portuaires. 300 000 m² d'entrepôts et locaux d'activités. 600 entreprises implantées représentant 10 000 emplois directs et 60 000 induits.



PORT AUTONOME DE PARIS
*Le port de Paris
et de l'Ile-de-France*

2, quai de Grenelle 75732 Paris Cedex 15
Tél : 01.40.58.29.99 Fax : 01.45.78.08.57
e-mail : pap@paris-ports.fr web : www.paris-ports.fr

HERRMANN TRAVAUX PUBLICS

- Travaux publics, voirie, pavage, assainissement, transport et location de semi-remorques et engins TP
- Plate forme de recyclage des déchets BTP
- Griblage de matériaux
- Enlèvement de déchets par containers

Tél. : 03 88 80 73 13

14, rue du Général Leclerc ● 67250 LAMPERTSLOCH ● Fax : 03 88 80 74 66



Port de Gennevilliers : le centre de conteneurs Paris Terminal SA et la ligne régulière de transports de conteneurs Logiseine (Paris-Gennevilliers/Le Havre). Photo : Port Autonome de Paris / vu d'oiseau

tés territoriales franciliennes, les principales filières industrielles et les opérateurs de transport.

Pour répondre aux besoins de l'Île-de-France, il s'attache à améliorer la répartition modale de transport de marchandises, en privilégiant les modes fluvio-maritimes, ferroviaires et fluviaux, de manière à rendre le transport routier terminal supportable.

2^e port intérieur européen, il voit transiter plus de 50 millions de tonnes de marchandises, dont plus de 20 millions par la voie fluviale.

La moitié de ses trafics sont intrarégionaux. En zone urbaine dense, les entreprises ont en effet besoin de services de transport fiables, y compris sur de courtes distances. Les installations portuaires leur permettent d'organiser leurs transports sans être tributaires de la route. Pour les constructeurs automobiles, pour les professionnels du bâtiment et des travaux publics, et pour d'autres grands chargeurs, la logistique fluviale est une longue tradition. Les collectivités territoriales et leurs opérateurs, ainsi que les hôpitaux et de nombreux industriels, commencent à s'y intéresser pour mieux organiser la logistique des déchets urbains.



Le môle 2/3 au port de Gennevilliers (92). Photo : Port Autonome de Paris / Gérard Halary

L'essentiel du commerce international francilien transite par les ports maritimes du Havre (60 % des marchandises transitant sur ce port ont l'Île-de-France comme origine ou destination), d'Anvers, de Rouen (premier port céréalier), et, dans une moindre mesure, de Dunkerque, Nantes et Marseille.

Or la part modale du fleuve dans ces échanges est très faible : de l'ordre de quelques %, alors qu'elle attend 30 % quand il s'agit de desservir l'hinterland du port d'Anvers.

Pour soulager les réseaux routiers, qui permettent de relier les ports maritimes du Havre et de Rouen à l'Île-de-France, le Port Autonome de Paris met donc en œuvre une politique s'inscrivant dans le plan de déplacement urbain de l'Île-de-France, et le livre blanc de la commission européenne.

Il a ainsi favorisé le plan de développement du transport combiné Logiseine ; ce service permet de massifier le transport fluvial de conteneurs entre Le Havre et Paris dans un contexte de croissance (+ 20 % par an). Il s'agit que l'augmentation des trafics prévue sur les nouveaux terminaux de PORT 2000, ne provoque pas la saturation des réseaux routiers jusqu'au ras-le-bol des populations concernées.

Implanté pour l'instant à Gennevilliers (Hauts-de-Seine), ce service devrait pouvoir être prochainement prolongé jusqu'à Bonneuil (Val-de-Marne), puis jusqu'à Evry (Essonne).

Un autre service est à l'étude entre Le Havre, et les ports de Saint-Ouen-l'Aumône et Bruyères-sur-Oise (Val-d'Oise).

Des installations portuaires performantes

Une desserte multimodale optimale

Le Port Autonome de Paris a renforcé ses partenariats avec les gestionnaires exploitant les réseaux fluviaux (VNF) et ferroviaires (RFF). Il contribue à améliorer la desserte de ses installations de manière à permettre aux opérateurs maritimes, ferroviaires, routiers et fluviaux de développer les services dont les entreprises ont besoin.

Une couverture de l'ensemble de la région Île-de-France

En disposant d'un chapelet de ports urbains répartis sur l'ensemble des huit départements franciliens, plus



Port de Limay-Porcheville (78)

Photo : Port Autonome de Paris / La précision photographique

particulièrement dans l'agglomération dense, structuré par 10 plates-formes multimodales situées sur la Seine à l'amont et à l'aval de Paris, ainsi que sur l'Oise et la Marne, le Port de Paris permet une desserte de proximité de l'ensemble de la région, adaptée aux besoins des entreprises et de la logistique régionale. Deux projets de plates-formes, à Vigneux (Essonne) à l'amont, et à Achères (Yvelines) à l'aval de Paris, à la confluence Seine-Oise, sont à l'étude afin de compléter la couverture actuelle.

Une exigence de qualité urbaine

Le maintien de certaines installations portuaires urbaines, ardemment souhaité par les chargeurs, nécessite leur réhabilitation et des efforts importants d'investissement, de la part du Port comme des entreprises amodiataires des terrains portuaires.

Il s'agit de concilier les exigences quelquefois contradictoires de la logistique urbaine et de l'aménagement de quartiers calmes.

L'agence portuaire des boucles de la Seine, est confrontée au quotidien à cette problématique : elle exploite 14 ports urbains, et 5 plates-formes multimodales : Nanterre (Hauts-de-Seine), Conflans-Sainte-Honorine (Yvelines), sur la Seine, Saint-Ouen-l'Aumône et Bruyères-sur-Oise (Val-d'Oise), Limay (Yvelines). Ce sont plus de six millions de tonnes de marchandises qui y transitent annuellement par voie fluviale, délestent d'autant les routes d'Ile-de-France. La croissance des trafics fluviaux est soutenue.

Malgré cela, l'intérêt des installations portuaires n'est pas toujours perçu par les populations riveraines : le port de Gennevilliers, emblématique avec ses 400 ha, leur semble en effet pouvoir répondre à l'ensemble des besoins.

Aujourd'hui, les collectivités cherchent à maîtriser les berges d'un fleuve qu'elles ont longtemps délaissées. Ces espaces font en effet l'objet d'un fort réinvestissement de la part de popula-



La réhabilitation du port d'Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne) en a fait un morceau de ville exemplaire.

Photo : Port Autonome de Paris / La précision photographique

tions urbaines quelquefois frustrées d'espaces naturels ouverts.

Pour répondre à l'ensemble des enjeux et mettre en œuvre une véritable politique de développement durable, les services du Port s'attachent à concilier l'ensemble des attentes par une démarche d'intégration urbaine des installations existantes ; en agissant sur les aménagements, mais aussi sur les modes d'exploitation, un compromis peut ainsi être trouvé, au cas par cas, pour assurer la pérennité des installations, et répondre ainsi à une demande sociale forte.

Ce travail, souvent de longue haleine nécessite une concertation approfondie avec les acteurs locaux de l'aménagement et du transport, au-delà des entreprises "clientes" du port. Une meilleure connaissance des enjeux des uns et des autres, l'apprentissage du dialogue, permettent au fil du temps de construire des projets qui répondent à l'ensemble des besoins.



Le service Logiseine permet d'éviter de nombreux camions entre Le Havre et la région Ile-de-France

Photo : Port Autonome de Paris / Antoine Maier

C'est ce type de démarche qui permettra d'aboutir à un réaménagement complet du port de Clichy, en association avec l'entreprise bénéficiaire des installations portuaires. Sécurisée sur son avenir, elle va pouvoir investir dans la réhabilitation de ses propres installations, en contrepartie d'une convention de longue durée. Ainsi le nouveau port va s'insérer dans le réaménagement urbain du quartier, pour offrir à ce secteur une façade fluviale de qualité.

Des démarches du même ordre sont en cours, à Argenteuil, Saint-Ouen, Courbevoie, Pontoise, etc.

Parallèlement, un travail attentif très orienté vers la logistique, s'effectue à partir des plates-formes multimodales qui ont vocation à contribuer au désengorgement routier des agglomérations d'Ile-de-France.



Le port de Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne) dispose de remarquables infrastructures ferroviaires et fluviales.

Photo : Port Autonome de Paris / La précision photographique

Ainsi le développement du port de Saint-Ouen-l'Aumône, pourrait permettre, grâce à des services de transports combinés, de diversifier la logistique de l'agglomération de Cergy-Pontoise. Pour atteindre cet objectif, un groupe de travail associant les collectivités territoriales a permis une prise de conscience collective de l'ensemble des enjeux qui s'attache à une politique maîtrisée des transports.

Le transport de marchandises est un sujet parfois nouveau pour des élus locaux, longtemps condamnés à subir la pression routière sans pouvoir agir. L'élaboration, puis la mise en œuvre du plan des déplacements urbains de la région Ile-de-France a changé la donne. Des établissements publics comme VNF, RFF, la SNCF et le PAP, sont devenus des outils que les collectivités locales mobilisent pour construire l'avenir du transport de marchandises.

La loi "solidarité et renouvellement urbain" et

les schémas de services collectifs ont permis de clarifier les perspectives en matière de transport de marchandises et de capitaliser de précieux résultats (+ 24 % de transport fluvial en 3 ans).



Caboteur fluvio-maritime dans Paris

Photo : Port Autonome de Paris / Antoine Maier

Cependant un travail pédagogique collectif est encore à faire pour que tous les responsables de l'aménagement et la population des grandes agglomérations puissent mieux comprendre pourquoi la localisation des zones d'activités sur des sites peu ou mal embranchés fer et voie d'eau est contre-productive par rapport à des objectifs de qualité de vie urbaine.

Un temps considéré en France comme un mode de transport charmant mais obsolète, le fluvial est en train de montrer qu'il a su s'adapter, et qu'il peut désormais être en France, comme ailleurs en Europe, une réponse d'avenir à nos problèmes de saturation urbaine. ■

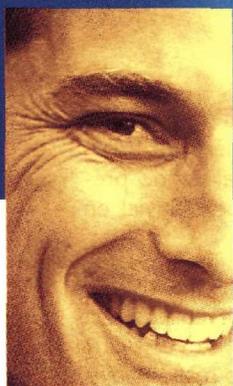
Faire de la banque autrement

Centre de contacts :

 N° Indigo 0 825 00 40 00

(0,15 € TTC la minute d'un poste fixe).

à votre disposition de 9h à 19h



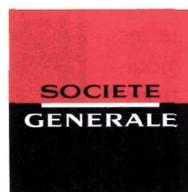
Née de la volonté conjointe de la Mutualité Fonction Publique et de ses Mutuelles affiliées, la Banque Fédérale Mutualiste est une Banque différente des organismes financiers traditionnels.

Elle vous propose, en partenariat avec la Société Générale, une gamme de produits aux meilleures conditions :

- **Prêts à la consommation** : Prêts mutation. Prêts personnels Mutualistes.
Pas de frais de dossier, pas de retenue ni frais d'adhésion.
- **Prêts à l'habitat** (prêts consentis par le partenaire bancaire) : Taux fixes ou variables. Taux d'assurance spécifique. Frais de dossier réduits. Possibilité de transfert sur une nouvelle acquisition.
Possibilité de caution de votre Mutuelle, évitant la prise d'hypothèque.
- **Le Livret BFM Avenir** : Une épargne disponible avec possibilité d'un prêt Mutualité à taux privilégié.

Et l'accès à l'ensemble des produits et services de la Société Générale

Pour en savoir plus venez rencontrer
le Conseiller Banque Fédérale Mutualiste
présent dans chaque agence Société Générale



Rouen : 10 ans de la vie d'un port

L'avenir est ouvert

10 ans de la vie d'un port ? Les évoquer en quelques pages est évidemment une gageure, tant la vie portuaire est riche et changeante. Par-delà simplifications et autres omissions, qu'on y voie avant tout le vécu, le senti d'un homme de terrain de la France portuaire d'en bas.



René GENEVOIS

IGPC 71

Directeur Général du Port Autonome de Rouen

Rouen, port maritime intérieur à 120 km de la mer par la Seine, occupe une position stratégique de carrefour terrestre et maritime à proximité de la plus importante concentration humaine, industrielle et agricole de la France :

- Paris à 120 km et 1 heure de temps (route - fer).
- 20 millions d'habitants dans un rayon de 200 km, le proche hinterland le plus dense et le plus riche de France.
- Le Bassin Parisien, grenier agroalimentaire de la France.

Le Port de Rouen, comme tout port d'estuaire (Anvers, Hambourg, Montréal, Shanghai, Buenos Aires, etc.) offre à la marchandise et au chargeur, tout proches, une économie importante sur les coûts d'approche terrestre (le transport maritime est 20 à 30 fois moins cher que le transport terrestre) et optimise le coût logistique de bout en bout. Mais, à la différence des ports côtiers

comme Le Havre, Dunkerque et Rotterdam, ports d'accès rapide, ouverts sans contrainte de marée aux plus grands navires, Rouen est tributaire de sujétions d'accès maritimes : avec 10 à 11,50 m de tirant d'eau, soit des navires de 35 000 tpl à pleine charge et de 150 000 tpl à mi-chargement, il ne saurait répondre à tous les types de trafics. Son positionnement commercial couvre une gamme importante de domaines et de trafics privilégiés en rapport avec la capacité de ses accès, arbitrés en permanence par les clients chargeurs et armateurs. Il traite actuellement 20 à 24 Mt/an, à l'exclusion de tout pétrole brut, dont 80 % à Rouen et 20 % dans les sites aval de Saint-Wandrille, Port-Jérôme et Honfleur, unis par la Seine.

Tourné vers la marchandise et les chargeurs, remarquable site intermodal (mer, fleuve, route, fer), désormais ouvert, grâce à la réussite de la réforme de la manutention de 1992, à tous les développements de logistique-distribution à proximité du 1^{er} marché français, le Port de Rouen apparaît ainsi, bien sûr à son échelle, comme un petit Anvers français.

1992 : Nouvelle loi sur la manutention portuaire

Nouvelle donne

La réussite de Rouen

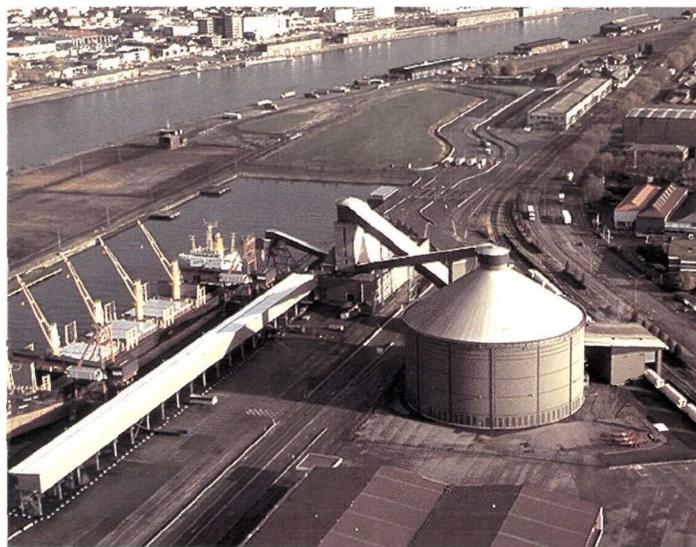
La réforme a marqué profondément le paysage portuaire français. Les ministres successivement chargés des ports ont abondamment cité Rouen et Dunkerque comme les "bons élèves" dans la mise en œuvre, port par port, de la loi du 9 juin 1992 et de ses grands objectifs :

ROBUST - Le terminal sucrier du Port de Rouen (1997).

140 MF d'investissements privés (UCACEL) - 60 000 t de capacité de stockage vrac - Outillage privé spécialisé (descenseurs) - Ensachage opéré dans des conditions de droit commun.

30 MF d'investissements publics (rempiètement quai, voiries et dessertes).

La part de marché de Rouen, qui avait chuté à 8 % en 1996, est remontée à 27 %. Rouen est à nouveau le 2^e port sucrier français, récupérant par exemple des exportations de sucre de la région Centre qui filaient sur Anvers.





Le terminal forestier de Rouen,

ses 1 400 m de quai et ses 6 nouveaux hangars (5 privés - 1 public) de 10 000 m² chacun, spécialement conçus pour le trafic de papiers et pâtes, construits depuis la réforme de 1992. On notera leur taille comparée à celle des anciens hangars publics conventionnels et, au 1^{er} plan, le terminal de l'anversois Westerlund.

- mensualisation et vie d'entreprise : à Rouen 250 dockers au lendemain de la réforme (contre 800), mensualisés à plus de 80 % ; un plan social d'environ 200 MF (part locale), entièrement financé fin 1999,
- réduction des coûts de manutention et fiabilité.

A Rouen, la "rupture culturelle" a été complète, les entreprises ont veillé à bien intégrer les ouvriers, à développer la vie et les accords d'entreprise (en évitant les sociétés écrans de main-d'œuvre ou les discussions paritaires "de place portuaire" s'intercalant entre l'entreprise et la convention de branche). Survivance du passé, un petit BCMO à l'ancienne, fort encore d'une vingtaine d'intermittents, inutile complication sans avenir : l'avenir proche, c'est la mensualisation complète et le droit commun.

Cette nouvelle donne a permis un renouveau complet de l'action commerciale dans le domaine des lignes régulières et marchandises diverses.

Quels résultats concrets ? Quelques exemples illustrés valent mieux que de longs discours

- *Le développement de la logistique en bord à quai : Rouen Vallée de Seine Logistique*

Les portuaires d'avant 1992 connaissaient bien les contraintes de la "2^e zone" qui stérilisaient de fait de précieux hectares du domaine portuaire. A Rouen, ces contraintes ont disparu : groupeurs, logisticiens liés très étroitement (groupage des marchandises sur DOM-TOM et lignes Nord-Sud) ou partiellement (parfums, produits pharmaceutiques)

au port, peuvent désormais opérer dans des conditions de droit commun à proximité immédiate du Terminal Conteneurs, évitant ainsi de coûteux brouettages routiers. L'implantation se fait par investissement direct ou contrats de location via un montage original transposé de celui mis en œuvre à Roissy par SOGARIS et Aéroports de Paris.

- *L'arrivée d'opérateurs belges, révélateur de la nouvelle compétitivité du Port*

Le Terminal Forestier avec WESTERLUND, 1^{er} opérateur européen (1994).

La KATOEN NATIE à Radicatel (1999).

- *La confiance retrouvée génère implantations nouvelles et diversification des trafics*

Usine de trituration et diester (en plusieurs étapes). Terminal Sucrier (1997).

OCG à Grand-Quevilly (fèves de cacao - chocolaterie - 180 MF - 1998).

Malterie SOUFFLET (1999).

LAFARGE - CALCIA (importation de laitier et broyage - redistribution fluviale vers les cimenteries, de Montereau au Havre - 100 MF - 2001).

Quelques chiffres

Croissance sur 1993/2001 (hors Transmanche, affecté par la mise en service du lien fixe) :

marchandises diverses : + 44 %

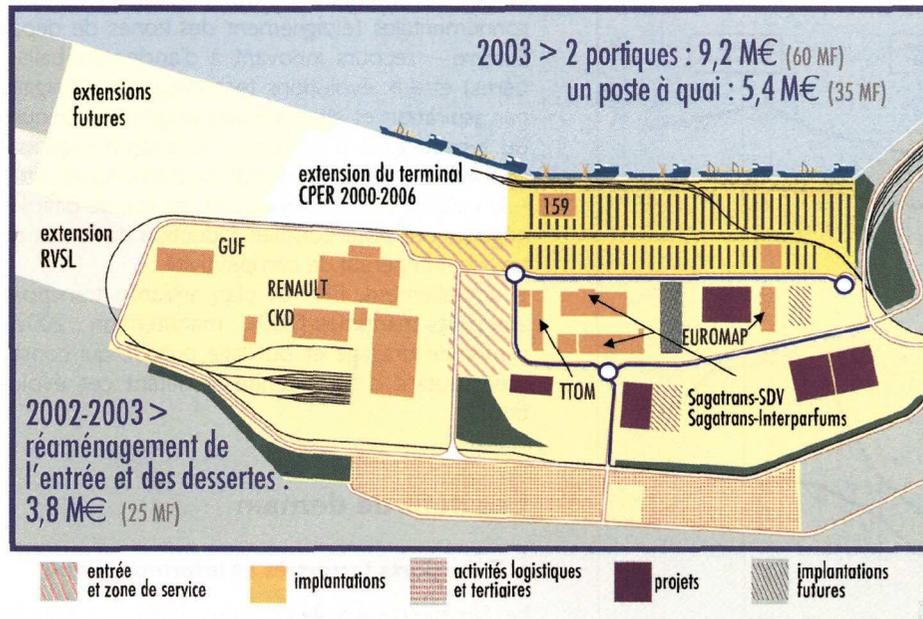
lignes régulières : + 85 %

conteneurs : + 125 % en EVP (+ 10,7 % par an)

Terminal Conteneurs de Grand-Couronne : triplement (+ 15 % par an)

Rouen : évolution des parts de marché	1993	1995	2000	Rang en France
Farines export	34 %	53 %	57 %	n° 1
Sucres export	20 %	10 %	27 %	n° 2
Papiers import	45 %	65 %	71 %	n° 1
Malt export	18 %	47 %	72 %	n° 1

terminal conteneurs et divers



Plan masse
de l'ensemble Terminal Conteneurs plate-forme logistique (200 ha).
Situation actuelle, projets et extensions.

Les autres grands événements de la période

International et mondialisation : toujours plus présents, pressants, et souvent imprévisibles.

On ne le dira jamais assez : un port maritime international est non seulement exposé à la concurrence des autres ports du range (et Dieu sait s'ils sont nombreux en Europe) et aux multiples distorsions qui subsistent entre Etats membres (fiscales, sociales, réglementaires, administratives, etc.), mais totalement tributaire de la santé de l'économie mondiale, de ses grandes évolutions géopolitiques, de ses humeurs ou de ses aléas. L'établissement portuaire, gestionnaire d'infrastructures lourdes, a des charges quasi fixes, alors que ses recettes sont pour l'essentiel variables

(sans navires, ni droits de port navire ou marchandise, ni location d'outillage). Seules sont "fixes" les recettes domaniales (environ 12 % du total) et les remboursements de l'Etat au titre de ses obligations d'entretien des accès maritimes (environ 14 %, qui s'érodent malheureusement).

Un seul exemple, qui touche profondément Rouen comme 1^{er} port céréalier d'Europe, sortie naturelle du Grand Bassin Parisien et de ses remarquables productions de blé et d'orge : l'évolution de la PAC. Jusqu'au début des années 90, les exportations céréalières au départ de Rouen étaient un long fleuve tranquille : 7 à 9 Mt/an, des clients réguliers, massifs (pays de l'Est), pas trop exigeants sur la qualité. Les évolutions géopolitiques de l'Europe de l'Est, qui ont brutalement tari ces échanges, la 1^{re} réforme de la PAC de 1992 et les vives discussions dans le cadre de

Le Terminal Conteneurs de Grand-Couronne/Moulineaux

(120 000 TEU en 2001 contre 40 000 en 1993),

et, à droite,

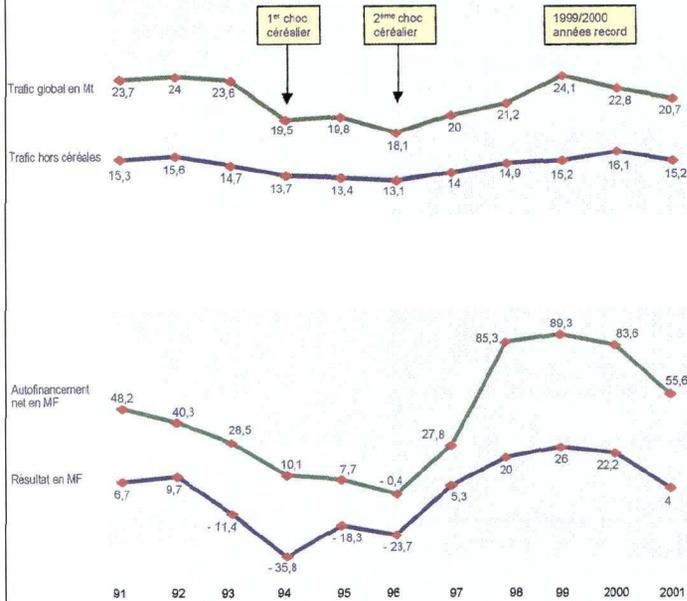
le développement de la logistique bord à quai, désormais opérée dans des conditions de droit commun.

On voit une partie (30 000 m²) des entrepôts de la **plate-forme Rouen Vallée de Seine**

Logistique, donnant lieu, soit à des investissements privés directs, soit à des montages locatifs (les 2 entrepôts au centre, réalisés par la SCI filiale de SOGARIS à 60 % et P.A.R. à 40 %).



TRAFIC, AUTOFINANCEMENT ET RESULTAT



1991 - 2001 : Comment gérer un établissement public portuaire et investir malgré les à-coups du trafic global et la pression permanente des clients à la baisse tarifaire ?

© P.A.R.-RCI(01).2002

l'OMC (Marrakech, Berlin, etc.), les objectifs bruxellois d'économies budgétaires, la disparition progressive des centrales publiques d'achats, les exigences croissantes de qualité des céréales et de traçabilité – sans parler des aléas météorologiques – ont bouleversé tout cela : depuis 1994, les exportations sont éminemment variables, de 4 à 8 Mt d'une campagne céréalière à la suivante, ce qui pose de redoutables problèmes aux opérateurs et au port. Et ce n'est pas fini, avec l'élargissement prochain de l'Union aux pays de l'Est, la réapparition de certains (Ukraine, Russie, Hongrie) comme producteurs et exportateurs, le plan BUSH et ses larges subventions aux agriculteurs américains, les propositions de juillet 2002 du Commissaire FISCHLER et les vagues qu'elles provoquent...

Il faut gérer et décider en avenir de plus en plus incertain.

Plans d'entreprise et réformes structurelles

Dans ce double contexte, la période de 10 ans écoulée a été riche d'évolutions structurelles, voulues ou subies, qui ont exigé beaucoup d'engagement, de conviction et de patience de la part des dirigeants et de l'encadrement, mais aussi beaucoup d'efforts, de compréhension des vrais enjeux et de solidarité de la part des personnels et de leurs représentants syndicaux. Ceci tant au sein des entreprises qu'au port autonome. Citons successivement :

- le Plan 2000 du PAR (février 1995) : combinant vigoureuse action commerciale et restructurations internes imposées par l'impact de la 1^{re} réforme de la PAC de 1992 et l'exigence de compétitivité ;
- le Plan 2000+ de 1998, actualisation du précédent, mais qui a dû intégrer un nouveau défi, lourd pour un port d'estuaire, la restructuration complète de son activité dragage : fin des travaux

neufs de dragages de la Seine effectués en régie directe depuis des dizaines d'années (d'où réduction d'activité de 1/3) – bouleversement des techniques de dragage lié à des considérations environnementales (éloignement des zones de dépôt à terre – recours innovant à d'anciennes ballastières) et aux évolutions technologiques (dragage par aspiration et abandon des engins mécaniques du type drague à godets) – évolution organisationnelle aux niveaux national et interportuaire, etc. ;

- le passage aux 35 h en 2000, source de difficiles négociations pour concilier réduction du temps de travail et impératif de compétitivité ;
- actuellement, PRP et plan amiante transposé aux ports maritimes (2001 : manutention ; 2002 : centre de dragage et outillage public), qui constituent autant d'opportunités facilitant ces évolutions.

Les défis de demain

• Transports terrestres et intermodalisme

Le fameux adage des années 1985 "La bataille maritime se gagne à terre" a souligné toute l'importance de la desserte terrestre de l'arrière-pays comme maillon fondamental de la logistique de bout en bout. L'amélioration des coûts de passage au port, grâce à la réforme de 1992, donne encore plus de poids au maillon terrestre.

S'y ajoute un autre impératif, à la fois national et local : freiner le développement du "tout routier", voire inverser la tendance, développer les autres modes de transport et le transport combiné étendu au fluvial et au maritime :

- **Le fluvial** : le bassin de la Seine offre de vastes potentialités – avec là aussi retour au droit commun et action commerciale renouvelée –. Rouen, déjà le plus fluvial des ports maritimes français, avec 15 % de part d'acheminement fluvial (mais beaucoup moins qu'au Benelux), aspire à faire beaucoup mieux : c'est sur les diverses et les conteneurs, entre l'Ile-de-France et Rouen, qu'il faut travailler et innover, mais aussi sur l'Oise et sur la Champagne.



Le transbordement direct sur navire de mer de farines préacheminées par barges fluviales de 2 000 t depuis la région parisienne. La part du fluvial dépasse 50 % pour ce trafic, grâce à la mise en œuvre d'une logistique de bout en bout : chargeur, transporteur fluvial, grue longue portée, forte puissance du Port Autonome de Rouen (1998) avec l'aide de financements VNF, FEDER et régionaux. 24 t à chaque coup de grue contre... 1,2 t avec des grues classiques au cours des années 80.

– **Le ferroviaire** : le ferroviaire a perdu des parts de marché au cours des deux dernières années, faute de compétitivité et de moyens. Il faut redonner au fret les moyens de sa politique et ses lettres de noblesse par rapport au trafic voyageurs.

Il faut résoudre le problème de la Grande Ceinture ferroviaire de Paris et de la cohabitation fret/voyageurs, enjeu vital pour les ports de la Basse Seine : de mauvaises décisions d'investissements nuiraient au fret et feraient de fait le jeu du transport routier.

– **Le développement du cabotage maritime** : Rouen, avec déjà près de la moitié de son trafic opérée en "short sea shipping" au sens large y compris Baltique et Méditerranée, en connaît bien les enjeux, les vastes potentialités, mais aussi les difficultés concrètes au regard des facilités du routier. Ne rêvons pas, il faudra beaucoup d'efforts et de patience et travailler tout le long de la chaîne.

– **Les systèmes d'intervention publique** (Europe-Etats) : ils doivent privilégier l'aide à la rupture de charge, dans un cadre simple, équitable et non distorsif, créant durablement les conditions favorables nécessaires aux ports et opérateurs économiques ; à terme, on n'évitera sans doute pas des mesures fiscales et réglementaires.

• **Directives européennes** **Règles du jeu et concurrence équitables**

2 directives sont particulièrement importantes pour les ports : la directive "transparence", déjà transposée, sur les relations financières entre établissements publics et Etat, qui analysera les flux financiers au regard des différentes missions ; le projet de directive "services", objet d'un accord politique entre Etats membres en juin, qui touchera les services au navire et la manutention (donc indirectement l'outillage public des ports).

Une fois la "transparence faite", une fois officialisé le constat, par exemple, du déficit de l'outillage public (en gros 50 %) dans les ports français, ou

Céréales - Réforme de la PAC - Agro-industrie et diversification.

Au départ, un des grands silos céréaliers du port de Rouen, avec (au fond) ses stockages verticaux et ses postes de chargement navire, le plus performant d'Europe (3 portiques x 1 200 t/h), fruit de la PAC. Au cours des 10 dernières années, bien visibles, s'appuyant sur la logistique et les compétences du silo (UCACEL, devenu SENALIA) :

– 2 grands stockages à plat, dédiés désormais à la logistique des fèves de cacao pour le compte de grands industriels (import en vrac ou conteneurs, stockage),

– l'usine de trituration SAIPOL, en cours de doublement (750 000 t de capacité), traitant colza et tournesol,

– l'usine de diester (1995 - doublement en cours) et son poste de chargement maritime et fluvial.

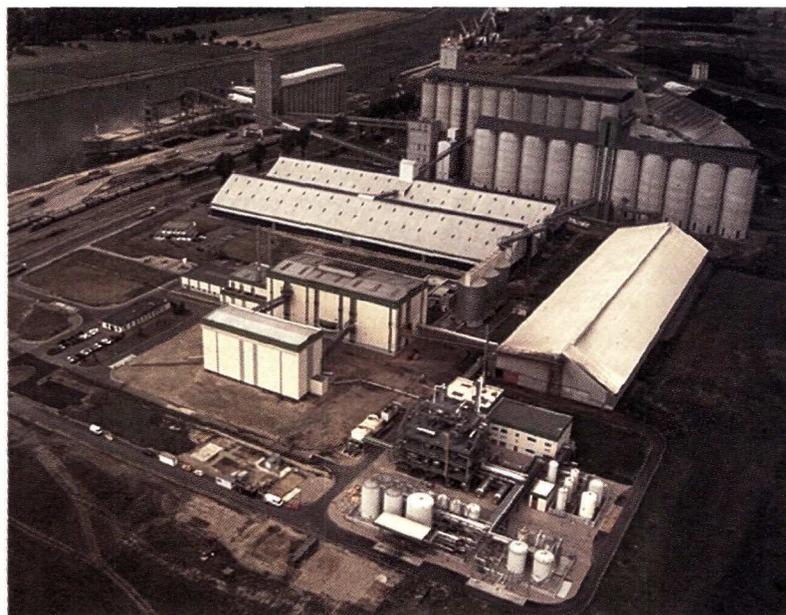
L'autre exemple remarquable de diversification est celui du silo céréalier Soufflet (1971) avec la création d'un moulin portuaire (1985) et d'une malterie portuaire (1999 - 110 000 t de capacité - 200 MF d'investissements), entièrement tournés vers l'exportation maritime.

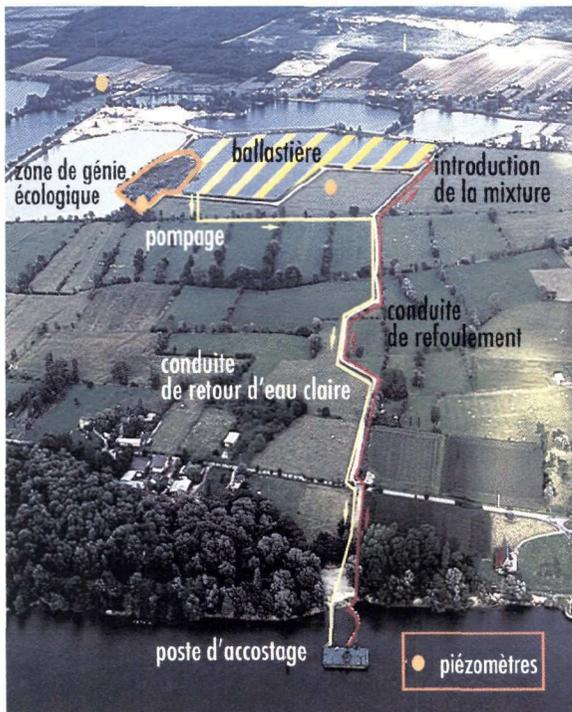
l'avantage concurrentiel dont disposent les ports belges, hollandais et allemands dans la prise en charge totale par les pouvoirs publics de leurs accès maritimes (les dispositions de la loi de 1965 sur les ports autonomes français s'étant érodées), que fera-t-on ? Un constat n'est pas une politique : quelles seront les règles du jeu en matière de financements, de subventions à l'investissement, de tolérance ou non de déficits d'outillages publics ? Quelles en seront les conséquences organisationnelles pour les terminaux portuaires et les relations public/privé ? En résultera-t-il une concentration encore accrue des trafics sur des ports et des terminaux performants, au détriment des autres ? On touche là à des dossiers fondamentaux et sensibles et aux conditions mêmes de l'exercice d'une concurrence saine et harmonisée entre ports et terminaux européens, quel que soit leur statut. Sans parler des conséquences en termes d'emploi et d'aménagement local.

Ces perspectives, aux contours encore mal définis, orientent déjà les projets d'organisation très actuels des grands terminaux à conteneurs de Port 2000 au Havre ou de Marseille, où l'unicité de commandement s'impose à l'évidence en référence aux standards très performants des grands ports européens, mais elles auront progressivement des conséquences sur l'ensemble des autres ports autonomes sur leur organisation et leurs missions. L'important, maintenant, c'est un affichage clair des règles du jeu à venir, permettant une véritable mise en perspective à partir de laquelle chacun évoluera, à son rythme, dans son contexte et sa diversité.

• **Ports et environnement**

Vaste sujet, celui du "développement durable" auquel sont confrontés tous les ports : il y a 30 ans, le balancier penchait excessivement en faveur des ports et des enjeux économiques ; il est reparti à toute allure en sens inverse. Aujourd'hui, la multiplication de zonages environnementaux (ZNIEFF, ZICO, etc.), l'alourdissement et l'allongement des procédures et, récemment, les conséquences de la catastrophe de Toulouse (périmètres Z1 et Z2 SEVESO en cours de redéfinition) qui pèsent lourdement sur les disponibilités foncières des ports et leur attrait auprès des investisseurs étrangers.





ballastière d'Yville : un remblaiement innovant

- un partenariat élargi
- un suivi scientifique rigoureux

Port Autonome de Rouen / RCI 58 - C-Pressé 02-2002

Comment concilier dragage et environnement ?

Les chambres de dépôt traditionnelles en bord de Seine, malgré toutes les améliorations apportées, sont de plus en plus mal supportées.

D'où le recours innovant à d'anciennes ballastières de la boucle d'Anneville pour y déposer les alluvions apportées chaque hiver par la Seine et draguées dans le port. L'expérience pilote, désormais réussie et validée, va être étendue et systématisée à près de 80 % des dragages d'entretien du port amont. Il s'agit, comme disent les écologistes, de "mettre les tas dans les trous".

Le bon équilibre est à trouver. La conciliation durable des missions économiques des ports et de leur bonne insertion écologique et territoriale est désormais un facteur clef de succès. Un port d'estuaire comme Rouen, qui s'insère sur 120 km de Seine dans des espaces sensibles et très variés, en est particulièrement conscient. 2 exemples trop brefs :

- L'aménagement de l'estuaire de la Seine autour de PORT 2000 : pendant 3 ans, Ports Autonomes du Havre et de Rouen, DIREN, experts scientifiques, ont travaillé dur en liaison étroite avec leurs partenaires territoriaux, pour définir ensemble les mesures appropriées d'accompagnement de ce grand projet et de réhabilitation de l'estuaire. Un premier programme vient d'être acté et sera réalisé au cours des 3 prochaines années. C'est une première, tant pour la démarche commune que pour ses résultats.
- Interface ville-port : les quais urbains de Rouen et l'Espace des Marégraphes, au cœur de l'ARMADA.

Elus des villes portuaires et urbanistes ont abondamment glosé sur les "friches portuaires" "gelées" par les autorités portuaires tout près des centres-villes et sources de fréquents litiges. Les mœurs ont heureusement changé, grâce à de nouvelles règles du jeu saines et équilibrées (loi de 1994 et décrets), volet complémentaire de la réforme de 1992, qui ont créé les conditions d'un nouveau partenariat : les terrains, auparavant revendiqués gratuitement, ont retrouvé leur vraie valeur marchande, avec un intéressement des ports autonomes, qui récupèrent 90 % du produit de la vente.

C'est dans ce cadre qu'à Rouen, à proximité de la préfecture et de la nouvelle faculté de Rouen, une charte d'objectifs a été conclue en novembre 1999 entre la Ville et le Port : de remarquables aménagements sont mis en œuvre en bord de Seine, qui valoriseront à la fois la ville, le fleuve et le port.

• Les missions des établissements portuaires au regard des évolutions public/privé et des perspectives nouvelles de décentralisation

Les missions des établissements portuaires vont continuer à évoluer.

La décentralisation apparaît comme une des priorités majeures de la nouvelle législature, avec l'arrivée d'un nouvel acteur dans le domaine portuaire : la région (ou interrégion ?). Etat, Région, Département : il faudra a fortiori définir, mieux qu'aujourd'hui, de nouvelles régulations économiques et financières dans le respect du traité de Rome et des directives européennes.



Rouen : aménagement des quais urbains Avenue Pasteur et Espace des Marégraphes (vue à 3 ans). Au droit de la nouvelle faculté et du siège du Port Autonome, une partie des terrains portuaires, déclassés et vendus à la Ville, se transforment en espaces verts et un îlot loti. Bord à quai aménagé et anciens hangars conventionnels soigneusement réhabilités en amont du futur 6^e franchissement vont constituer l'Espace des Marégraphes.

Mais tout ceci n'est peut-être pas l'essentiel. L'essentiel, c'est de créer les conditions durables d'un renouveau du tissu portuaire français dans toutes ses composantes publiques et, surtout, privées.

- L'enjeu est important : pour la communauté d'agglomération de Rouen, ce sont 10 000 emplois portuaires directs pour moitié industriels, pour moitié tertiaires ; ce sont, chaque année, quelque 1,5 à 2 milliards de F d'investissements industriels et logistiques.

- Dans nos ports, le tissu industriel est généralement puissant, organisé et sain, mais tel n'est pas le cas du tissu tertiaire, en pleine recomposition et restructuration depuis plusieurs années dans une perspective européenne : il comporte outre plusieurs grands groupes français et européens un nombre important de PME, dont les agences portuaires (agences maritimes, transit, consignation) n'ont généralement pas les moyens humains et financiers suffisants pour investir et se diversifier commercialement en sortant des niches commerciales et tâches quotidiennes. La manutention française, quant à elle, recouvre quelques groupes importants, mais encore loin des standards nord-européens, et de multiples PME sans grande capacité d'investissement et à l'avenir incertain, héritage de la situation d'avant 1992, mâtiné d'un peu de sang neuf belge là où la réforme, bien mise en œuvre, apporte de nouvelles opportunités (Dunkerque : vracs solides et conteneurs ; Rouen, plus modestement, dans le domaine des produits fo-

restiers et des conteneurs short-sea) : ces entreprises n'ont-elles pas, en effet, quelque souci à se faire quand elles voient ce qui arrive à leurs grands consœurs de Rotterdam et d'Anvers, Anvers tout particulièrement et son fleuron de grandes entreprises de manutention renommées, les Natie, où la plus grande d'entre elles, la Hesse-Noord Natie, vient de se faire racheter par des capitaux extrême-orientaux (Singapour). Où sont les centres de décision ?



La vie portuaire rouennaise, au cours de la décennie écoulée, on le voit, n'a rien eu "d'un long fleuve tranquille". A peine tournée la page réussie de la réforme de 1992, de nombreux autres défis attendent Rouen et les ports français. De nouvelles pages à écrire, chacun dans sa diversité, avec ses atouts, ses capacités propres d'initiative et d'innovation. Dans un contexte économiquement changeant, peu lisible et institutionnellement évolutif, la vie portuaire est difficile, mais ô combien passionnante.

Comme le disait, il y a une dizaine d'années, le regretté Fernand Suykens, ancien directeur général du Port d'Anvers et président de l'ESPO : "si, comme disent les Français, l'ennui naquit un jour de l'uniformité, alors les ports européens ne sont pas près de s'ennuyer..."

En effet, retroussons nos manches !

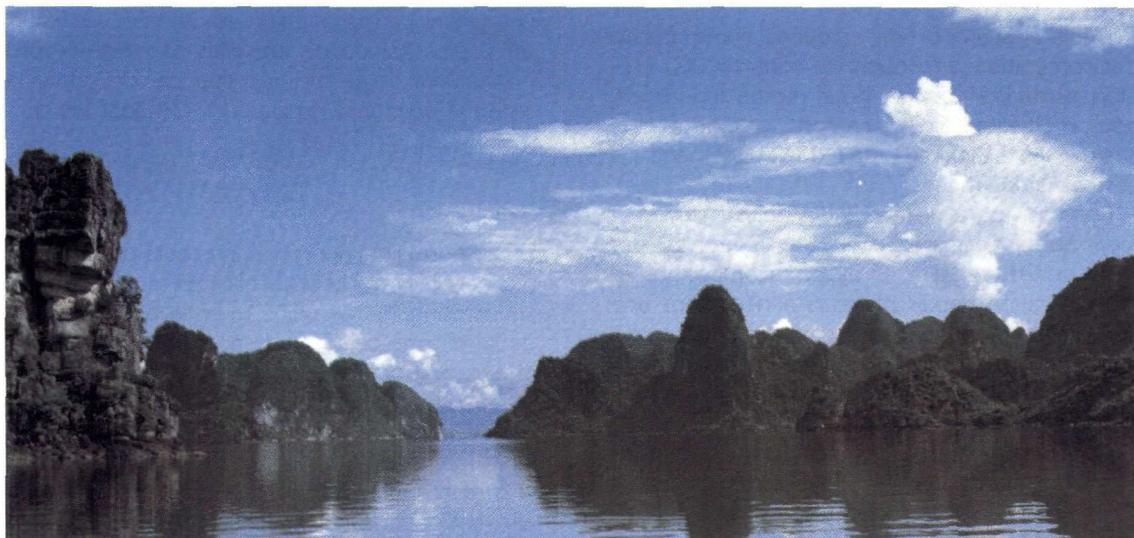


ROUEN
UN GRAND PORT MARITIME

PORT DE ROUEN
VALLEE DE SEINE

www.rouen.port.fr

Démarrage d'une Association "Asie" des Anciens Elèves en Grandes Ecoles



Le vendredi 5 juillet 2002, se réunissait dans un restaurant asiatique typique du XIII^e arrondissement de Paris, un groupe d'anciens élèves de grandes écoles d'ingénieurs d'origine française et d'origine asiatique incluant de jeunes diplômés, des ingénieurs avec une dizaine d'années d'expérience professionnelle – notamment en Asie – et des cadres plus expérimentés. Plusieurs points communs les réunissaient : leur attrait pour l'Asie, l'envie de mettre leur énergie et leurs connaissances en commun afin de favoriser les échanges tant personnels que professionnels entre l'Asie et la France.

Depuis plusieurs années, l'Asie apparaît en effet comme un pôle fort pour les jeunes diplômés français, pour les entreprises françaises, et pour les cadres dirigeants, dont les missions sont aujourd'hui globales. Il en va de même pour les pays européens du côté des étudiants asiatiques.

Dans plusieurs grandes écoles, des associations (Intermines-Asie, X-Asie...) se sont ainsi naturellement créées pour favoriser les contacts entre anciens. Toutefois, il n'en existe pas encore dans toutes les écoles, et la taille de certains réseaux limite leurs possibilités d'action. Du reste, les informations échangées entre membres ne sont pas capitalisées.

Dans les universités asiatiques, les relations restent plutôt informelles entre diplômés. Là aussi, ce sont les relations de personne à personne qui priment. On note d'ailleurs une croissance régulière du nombre d'étudiants asiatiques dans les grandes écoles. Il apparaît donc évident qu'une mutualisation de l'information et des actions communes aux anciens des grandes écoles doivent être entreprises.

Les possibilités offertes par les technologies de l'information rendent aujourd'hui possible la mise en forme de réseaux virtuels d'une incroyable efficacité – ce qui ne pouvait être le cas il y a dix ans. La présence lors du dîner de cofondateurs des sites polytechnique.org, gadz.org et mines.org – dont Jean-Michel Yolin qui prône le développement de tels sites au niveau de l'ensemble des grandes écoles – a, sur ce plan, permis de donner un éclairage sur des outils déjà développés et les projets en cours. Une dynamique s'est donc engagée pour structurer une communauté "asiatique" à la fois réelle (rencontres) et virtuelle (réseau électronique) constituée des élèves actuels et des anciens des grandes écoles. La première réunion n'a rassemblé que des ingénieurs, mais des contacts sont déjà en cours avec les écoles de commerce. La réflexion ne fait que commencer et a reçu, en l'espace de quelques jours, des dizaines de marques d'intérêt. Si vous voulez participer ou en savoir plus, une adresse :

bureau.asie@asie.aaege.org

Pour AAEGE-Asie,

Henri HAY

henri.hay@ponts-chaussees.org

00 33 6 72 85 82 68

et

Raphaël SCHOENTGEN

raphael.schoentgen@mines.org

00 33 6 13 60 92 06



Michel ROSTAGNAT

CABINET DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Béatrice Humbert (PC 96), Conseiller Technique, Maîtrise Energie.
- Pierre Sallenave (PC 96), Conseiller Technique, Milieu Marin.

CABINET DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS

- François Marendet (PC 80), Conseiller Technique, Mer.

CABINET DU MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE DE LA RÉFORME DE L'ÉTAT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Michel Rostagnat (PC 80), Conseiller Technique, Aménagement Territoire.

SECRETARIAT D'ÉTAT AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Jean-François Thibous (PC 92), Conseiller Technique.

• Franck Agogue (PC 2002), est nommé à la DPSM, chef du bureau du contrôle de gestion.

• Binh Adjemian (Civ 2000), Vivendi Water Générale des Eaux, Ingénieur d'affaires.

• Maher Ameur (Civ 92), Orga Consultants, Manager.

• Michel Amilhat (PC 63) SANEF, est nommé Président d'ESCOTA.

• Isabelle Andrivon (PC 2002), est nommée à la DDE du Pas-de-Calais, chef du service Ingénierie Publique.

• Jean-René Argouarc'h (Civ 76), ELYO, Directeur Exploitation.

• Dominique Auverlot (PC 85), DTT, est nommé à la Direction des Routes, sous-Directeur de la planification et du budget.

• Sonia Barrière (Civ 98), PEA Consulting, Consultant senior supply chain.

• Annabelle Berenguer (Civ 2001), Orange France, Responsable Environnement.

• Charles-Josserand Billaud (Civ 2000), ABN AMRO Corporate Finance, Associate, Fondé de pouvoirs.

• Etienne Boucharlat (Civ 96), Alstom Transport, Chef de projet.

• Badr Boutaleb-Joutei (Civ 2001), Andersen Business Consulting, Consultant expérimenté.

• Bruno Brival (Civ 95), LGM Bureautique, Directeur général.

• Frédéric Carmillet (PC 2001), ENPC, est nommé à la DDE de Seine-Maritime, adjoint au chef du service des études et grands travaux.

• Jean-Marc Charoud (PC 84), Cofiroute, est nommé Directeur général délégué de Cofiroute.

• Olivier Chassagne (PC 92), DDE Réunion, Commission Européenne, DG Energie et Transports, Marché intérieur, services publics, concurrence et application du droit communautaire.

• Laurence Constans (PC 2001), est nommée à la DREE, chargée de mission au Bureau Financements Publics.

• Philippe Cousin (PC 70), OPAC de Metz, est nommé au Conseil général des Ponts et Chaussées.

• Kais Daly (Civ 74), Compagnie des Phosphates de Gafsa, Président-Directeur Général.

• Hervé Daudin (PC 94), METL, est nommé à la Compagnie Européenne d'Investissements EURIS, Directeur adjoint.

• Bertrand Desbazeille (PC 64), CGPC, est nommé au CGPC Coordinateur Prévention et Sécurité.

• Marc Desportes (PC 87), GIP PARIS 2008 est nommé chez Artemis, chargé de mission.

• Guy Devos (Civ 75), Cegelec Paris, Président-Directeur Général.

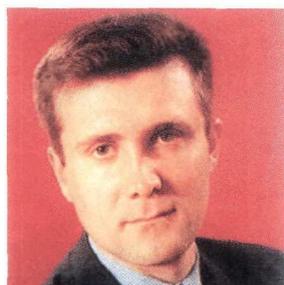
• Evelyne Dudeck (Civ 77), Nortel Networks, Services Pre-Sales & Marketing Manager.

• Bruno Dupety (PC 80), Freyssinet France, est nommé Directeur Général Adjoint de Vinci Construction et Président-Directeur Général de Freyssinet international STUP.

• Olivier Floris (PC 2001), est nommé à la Direction du Trésor, adjoint au chef du bureau "pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique Zone franc".

• Xavier Forestier (Civ 2002), DV Construction, Direction technique, service méthodes.

• Alain Garde (Civ 76), SNCF, Directeur de l'organisation et de la politique immobilière.



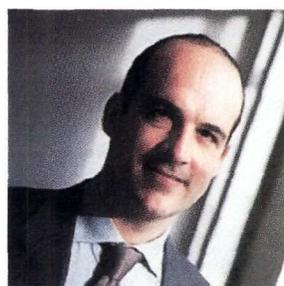
Jean-François THIBOUS



Jean-Marc CHAROUD



Olivier CHASSAGNE



Marc DESPORTES

- **Alain Gille** (PC 69), RTM, est nommé au Ministère de l'équipement, Directeur du Transport Maritime, Ports et Littoral.

- **Michèle Ghiringhelli** (Civ 93), GKN, Responsable qualité et sécurité.

- **Olivier-Jean Girard** (Civ 2000), AXIEM, Consultant.

- **Gilles Godard** (PC 93), DDE Isère, est nommé au SYTRAL (Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise), Directeur Général.

- **François Godleswki** (PC 69), DDE 78, est chargé de mission à la Direction Recherche Affaires Scientifiques & Techniques, DRAST.

- **Alain Gounon** (PC 95), Communauté Européenne, est nommé chez Ondéo-Degrémont, Chef de projet BOT.

- **Mohamed Haddoury** (Civ 90), Office National des Aéroports du Maroc, Chef de département auprès du Directeur Général.

- **Arnaud Hary** (Civ 93), SANEF, Chef du service Projets Nouveaux.

- **Alain Henry** (Civ 78), Agence Française de Développement, Directeur Infrastructures et Développement urbain.

- **Olivier Hervé** (Civ 99), TotalFinaElf Allemagne, Contrôle de gestion.

- **Stéphane Khelif** (PC 88), DAEI, est nommé au Ministère des affaires étrangères, République de Djibouti. Conseiller du ministre de l'Équipement et des Transports.

- **Tobias Krier** (Civ 2000), BNP Paribas, Analyste financier.

- **François Kress** (PC 91), Louis Vuitton, est nommé LVMH FASHIONS Président North America inc.

- **Michel Labrousse** (PC 92), SETRA, est nommé à la DDE des Yvelines, Chef du Département Sécurité Exploitation Equipements.

- **Hervé Le Corre** (PC 2001), est nommé à la Direction du Trésor, Adjoint au chef du Bureau "Endettement international et assurance crédit, secrétariat du club de Paris".

- **Sylvain Lefoyer** (PC 2002), est nommé à la DDE de Seine-et-Marne, Chef du service des études et prospective.

- **Marcel Linet** (PC 79), DDE Essonne, est nommé à la DDE des Deux-Sèvres, Directeur.

- **Guillaume Marbach** (PC 2001), est nommé à la DDE de l'Isère, Chef du service des Grands Travaux.

- **Claude-Cyril Martinand** (Civ 93), Creusot Forge Industrie, P.-D. G.

- **Jean-Michel Maurin** (PC 91), DDE Calvados, est nommé Directeur Délégué départemental de l'Équipement auprès du DRE de Basse-Normandie, et DDE du Calvados.

- **Jean-Louis Merveille** (PC 75), Plastic Omnium, est nommé chez Thales Communications, Directeur des achats.

- **Nicolas Monnet** (Civ 2000), Tomago Aluminium Company (Australie), Assistant technique.

- **Antoine Picon** (PC 81), ENPC, est nommé à l'Université d'Harvard, Professeur en histoire de l'architecture et des techniques.

- **Claude Pralraud** (PC 92), Ministère de la ville, est nommé à la Mairie de Paris, Cabinet du Maire, chargé de mission urbanisme.

- **Barthélemy Raynaud** (PC 68), Sophia, est nommé Président de CGW Gestion d'Actifs.

- **Stéphane Richard** (Civ 2001), EDF CIPN, Ingénieur études.

- **Thomas Rouckout** (PC 2001), est nommé au Ministère de l'économie, Direction du Trésor, adjoint au chef du bureau "transports et urbanisme".

- **Olivier Rousseau** (PC 95), METL, est nommé chez Ondeo Services, Chargé de mission en Chine.

- **Philippe Serain** (PC 86), GTM, est nommé chez Vinci, Directeur concessions infrastructures.

- **Gilles Tremey** (PC 68), Télécom Développement, Directeur de l'Interconnexion.

- **Isabelle Valade** (PC 2002), est nommée à la DDE du Maine-et-Loire, chef du service des grandes infrastructures.

- **Nicolas Westphal** (PC 99), BCG, Bain Capital, private equity.



Jean-Michel MAURIN



Jean-Louis MERVILLE



Antoine PICON



Barthélemy RAYNAUD



Philippe SERAIN

Retraites

- Michel Affholder (PC 60), le 1^{er} juillet 2002.
- Alain Gauthier (PC 63), le 1^{er} juillet 2002.

Nominations au grade d'ingénieur en chef des Ponts

- | | |
|--------------------------|------------------------|
| • Etienne Crépon | • Dominique Lagarde |
| • Denis Bertel | • Jean Laprevotte |
| • Claude Le Bris | • Thierry Laget |
| • Marie-Luce Bousseton | • Jean-Marc Picard |
| • Benoît Deleu | • Alain Pittavino |
| • Delphine Gény-Stephann | • Pierre Poinignon |
| • Philippe Jehiel | • Christophe Rabault |
| • Joël L'Her | • Richard Rouquet |
| • Stéphane Khelif | • Antoine Santos |
| • Jean-Bernard Kovarik | • Robin Sebille |
| • Didier Kruger | • Felipe Starling |
| • Michel Labrousse | • François Toutlemonde |

Ordination

- Stéphane Duteurtre (Civ 91), a été ordonné prêtre le 29 juin 2002.

Mariages

- Sophie Baron (Civ 2001) et Guillaume Garric (Civ 2000), le 3 août 2002 en l'église Saint-Thibaud de Brageac (Cantal).
- Yves Schoen (Civ 94), est heureux d'annoncer son mariage avec Mlle Tania Bertan, qui a été célébré dans l'intimité le samedi 4 mai 2002 au temple protestant de l'Oratoire du Louvre.
- Guilhem Tosi (PC 2002), fait part de son mariage avec Julie Grosjean, le 29 juin 2002.

Naissances

- Brigitte (Civ 86) et Bruno Chanut (Civ 87), sont heureux de vous annoncer la naissance de leur quatrième enfant, Louis, le 26 juillet 2002.
- Annick et Julien Custot (PC 98), font part de la naissance de Clotilde le 20 juin 2002.
- Matthieu Pélissié du Rausas (Civ 93), a la joie de vous annoncer la naissance de son troisième enfant Thomas, le 11 mai 2002.

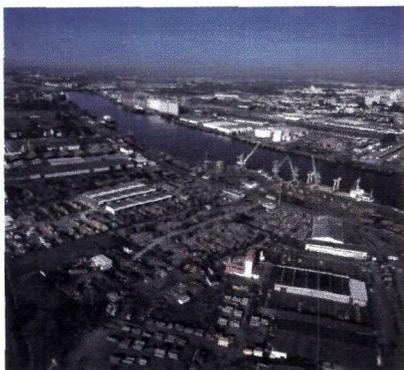
Décès

- Serge (PC 69) et Nicole Adam ont la douleur de faire part du décès de Christian Adam, leur fils, le 14 avril 2002 à l'âge de 40 ans.
- Jacques Arnoult (Civ 38)
- Joseph Bory (Civ 49), le 1^{er} novembre 2001.
- Guy Charreton (PC 78), juillet 2002.
- Noël Gotteland (Civ 28)
- Roger Roux (Civ 30), dans sa 96^e année.
- Julien Thomas (Civ 43), le 12 juin 2002.

NANTES SAINT-NAZAIRE : UN GRAND PORT MULTISPÉCIALISTE À L'OUEST DE L'EUROPE

En 2001, le trafic total du port de Nantes Saint-Nazaire a passé pour la troisième fois la barre des 30 millions de tonnes, confortant ainsi sa position majeure sur la façade atlantique européenne.

Le port de Nantes Saint-Nazaire a enregistré, sur les trente dernières années, la plus forte progression de tous les ports français : son trafic total a triplé. Il dispose d'un puissant socle énergétique, qui représente les deux tiers du trafic total. Le port approvisionne ainsi la deuxième raffinerie pétrolière française et possède le terminal méthanier le plus important d'Europe.



Le terminal produits forestiers de Cheviré, à Nantes.

Des terminaux spécialisés sur l'estuaire de la Loire

Connectés à tous les modes de transport, différents terminaux spécialisés sont exploités de Nantes à Saint-

Nazaire. Ils permettent l'accueil et le traitement de vracs liquides, solides, marchandises diverses, conteneurs, conventionnels... Le port possède la première place française de négoce pour l'importation de bois d'œuvre exotiques. Il est également leader français en matière d'importation d'aliments du bétail. Il dispose par ailleurs, sur son site nazairien, d'importantes infrastructures de construction et de réparation navale.

Plus de 120 entreprises, professionnels maritimes et portuaires, travaillent, en étroite collaboration avec le Port Autonome, à l'accueil de près de 3000 navires par an et au traitement de leur marchandise.

Au service du commerce international

Le port de Nantes Saint-Nazaire répond aux besoins de différents secteurs d'activité : approvisionnement en énergie, échanges liés aux activités agricoles, agroalimentaires et industrielles. Pour toute catégorie de marchandise, il propose une offre exhaustive et compétitive : entrepo-



Montoir de Bretagne : un port rapide, à l'aval de l'estuaire de la Loire.

Le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire est un établissement public qui gère les installations portuaires de l'estuaire de la Loire. Il a pour mission de créer, d'entretenir, d'améliorer et d'exploiter ces installations.

La surface du domaine portuaire s'élève à 20 580 hectares, dont 2 000 consacrés aux terminaux et plates-formes logistiques.

Le Port Autonome emploie environ 700 agents. Sur l'année 2001, sa production s'élève à près de 72 millions d'euros.

sage, transformation, distribution, services réglementaires... Il met à disposition des entreprises importatrices et exportatrices des régions du Grand Ouest des services de proximité qui permettent l'optimisation des coûts de transport. L'activité portuaire induit ainsi de nombreuses retombées économiques, directes ou indirectes : le port génère environ 24 000 emplois et 1,7 milliard d'euros de valeur ajoutée.

Plus de 60 millions d'euros d'investissements publics et privés ont été réalisés en 2001 pour anticiper les évolutions du marché. Les acteurs estuariens partagent une ferme volonté de développement ; ils ont adopté une attitude de dialogue et de concertation pour concilier au mieux économie et environnement.

En relation avec 380 ports, dans le monde entier

Les lignes maritimes qui desservent le port s'enrichissent constamment. Des armateurs (Andrew Weir, CMA-CGM, CNFA, Delmas, Maersk, Marfret, MSC, Safmarine, Seal, Vapores Suardiaz...) proposent des liaisons régulières avec de nombreux ports, sur les cinq continents, et offrent ainsi à l'économie régionale la plupart des grandes destinations internationales ■

LA ROCHE-JAGU 2002

Phares & Balises

Une exposition du 25 mai au 10 novembre 2002

Les Côtes-d'Armor et la Mer



Avec un littoral long de trois cent cinquante kilomètres et un paysage maritime alternant côtes et falaises, larges et profonds estuaires, baies évasées et estrans rocheux, le Département des Côtes-d'Armor offre un cadre remarquable pour montrer toutes les formes de balisage expérimentées sur la côte atlantique.

L'histoire de la signalisation maritime est à la fois riche de l'histoire des sciences et des techniques mais aussi de l'histoire des hommes.

Du point de vue de l'histoire des sciences et techniques, les Côtes-d'Armor ont constitué de tout temps un champ d'expérimentation idéal.

Le littoral costarmoricain a vu se développer un véritable réseau de balisage, de la tour à feu du Cap Fréhel du XVII^e, aux phares d'envergure du XIX^e, construits parfois en pleine mer, au prix de défis architecturaux incroyables, comme les Héaux de Bréhat ou les Roches Douvres. De l'invention de la lentille à échelons par Augustin Fresnel aux différentes énergies, pétrole, électricité, soleil puis à l'automatisation des phares, les progrès techniques n'ont cessé de bouleverser l'histoire des phares et balises.



La grande épopée des phares en Côtes-d'Armor est aussi riche en aventures humaines, à l'exemple du génie des architectes, du tour de force des ingénieurs et du talent des ouvriers travaillant dans les chantiers de construction, du courage des agents du service des phares et balises pendant la guerre, du labeur solitaire et répétitif des gardiens de phares, de l'ordinaire d'un quotidien confronté aux rumeurs de la mer et aux bouleversements technologiques.

Depuis toujours, la signalisation maritime a connu de nombreux bouleversements qui ne sont pas sans conséquence aujourd'hui sur le paysage maritime de nos côtes.

Une exposition patrimoniale dans un "Château phare"

Avec "Phares et balises", sont réunis des objets exceptionnels (optiques et lentilles de phares, matériels techniques...), des collections rares (cartes anciennes, maquettes...) et de nombreux témoignages inédits (sonores, vidéo...). Une mise en scène à la fois sensible, ludique et scientifique, illustre les origines du balisage en Côtes-d'Armor, l'évolution des sciences et techniques, dans le domaine de la lumière, de l'énergie ou de la construction des phares.

De nombreux partenaires au service de collections exceptionnelles

Parmi les grands noms du patrimoine maritime qui se sont associés à cet ambitieux projet, il faut citer le photographe Jean Guichard, le Musée National de la Marine, l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, le Musée des Phares et Balises du Parc Régional d'Armorique, le Musée des Arts et Métiers, ou encore le service historique de la Marine de Brest et divers collectionneurs privés.

A titre tout à fait exceptionnel, les subdivisions du Service des Phares et Balises nous ont ouvert également leurs portes pour offrir aux regards du public, quelques-uns de leurs plus beaux trésors.

Cette exposition est aussi l'occasion rêvée de présenter des œuvres contemporaines inspirées par le monde des phares : les créations sonores d'Alain Mahé, de Kamal Hanadache ou de Yann Paranthouën ; les installations lumineuses de Michel Caron ou encore les créations artistiques de Richard Texier, Jules Paessant, Julian Taylor, Michèle Barange, Loïc Hervé, François Jouas Poutrel ou d'Emmanuelle Marpaux...



objets
matériels
anciennes,
édits

nor,

RENSEIGNEMENTS :

Domaine de la Roche-Jagu - 22260 Ploëzal

Tél. 02 96 95 62 35

chateaudelarochejagu@cg22.fr

www.cotesdarmor.fr

Heures d'ouverture

Tous les jours du 25 mai au 10 novembre 2002

Hors saison

10 h 30 à 12 h 30 - 14 h à 18 h

Du 15 juin au 15 septembre

10 h à 19 h

Année 2002
Les stages scientifiques
Avril à juin



En présence d'Alain Neveü et de Jean-Jacques Colleu, Philippe Bergot, délégué général de la Fondation, a remis le 29 mars 2002, à dix-neuf élèves de première année, avant leur départ en stage scientifique à l'étranger, un chèque d'aide à projet.

Pour la première fois cette année, la Fondation a aussi soutenu deux stages en France.



Assis de gauche à droite : Florence Tagger (Université de Porto), Marie-Isabelle Colli-
gnon (Université de Trento), Barbara Kong (Université de Tong Ji à Shanghai), Sophie
Boursset (Université de Tong Ji à Sanghai), Cassandre Pignon (IRD à Dakar).

Debout de gauche à droite : Jean-Jacques Colleu (directeur de la formation alternée),
Alain Neveü (directeur du développement, responsable des relations internationales),
Anouar Adyel (Université de Trento), Alexandre Ayoub (Université de Perpignan), Régis
le Boucher d'Hérouville (Université Lomonossov, à Moscou), Nicolas Kuo Tsing Jen
(Université de Tongji à Shanghai), Adnane Alaoui Soulimani (IST Lisbonne), Florent Sal-
vaing de Boissieu (IRD à Dakar), Xavier Gondran (Université de Porto), Jérémie Poirer
(IRD à Niamey, Niger), Mohamed Draief (CIEMAT à Madrid), Jérémie Aubert (IRD à
Niamey, Niger), Maximilien Amphoux (université Lomonossov à Moscou), Kahlid Yaqobi
(Université de Southampton), Damien Bertail (Université de Mulhouse), Pierre Baudes-
son de Chanville (Centre de Calcul de l'Académie des Sciences de Russie à Moscou).

Sur cette photo, manquent : Mario Rizk (Université Tor Vergata à Rome) et Rani Antoun
(Université Technique de Budapest).

Nul doute que ces élèves de première année, qui il y a moins d'un an étaient des "tau-
pins" préparent leur concours d'entrée aux grandes écoles, sauront être les "ambassa-
deurs" de l'Ecole des Ponts permettant ainsi d'élargir les relations de l'ENPC avec les
établissements d'accueil.

A l'issue du stage, ces élèves rédigent un rapport. Peut-être certains d'entre eux se-
ront-ils retenus pour le prix annuel du "Meilleur stage scientifique de l'année" ouvert à
la centaine d'élèves de la nouvelle promotion.

Orientation-Carrière

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au 01 44 58 24 18

47210

CHARGE DE MISSION

Paris - niveau *confirmé*

ENTREPRISE :

RFF gère des infrastructures de transport ferroviaire. RFF a pour but de promouvoir le transport ferroviaire dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national. Pour l'exercice de ses missions, RFF doit disposer d'une stratégie à long terme d'évolution du réseau ferré national. Cette stratégie est un élément essentiel de la politique de développement durable et de desserte équitale du territoire.

MISSION

Placé auprès du P.-D. G. et du DG, le chargé de mission devra donc travailler en étroite collaboration avec l'ensemble des directions de RFF, selon un cadre et des principes qui seront fixés après avis du comité stratégique. Il nouera également des contacts externes nécessaires. Il devra dans un premier temps faire la synthèse de ce qui existe et dans un deuxième temps préciser et actualiser la démarche stratégique, à l'échelon géographique.

PROFIL

Expérience d'au moins 10 ans dans l'aménagement du territoire ou des études géographiques, économiques ou stratégiques acquises si possible dans le secteur du transport. Qualités requises : • bonne connaissance du secteur des transports • formation au raisonnement géographique et notamment à l'articulation des logiques de territoire et de réseau • capacité d'analyse et de synthèse et grande capacité à conduire des études stratégiques de haut niveau • excellentes capacités de communication écrite et orale • capacité à faire aboutir des études complexes dans des délais fixés.

Adresser votre candidature sous réf. : SONP10899 (nota : cabinet de recrutement) à :

Nathalie PICHAUD
PROGRESS
2, rue de la Paix
75002 PARIS
Tél. 01 53 45 16 54
Fax 01 53 45 16 76
e-mail :
npichaud@progress-search.com

47211

RESPONSABLE D'OPERATIONS SENIOR

Paris La Défense - niveau *confirmé*

ENTREPRISE :

Société foncière leader sur 3 grands pôles majeurs de l'im-

obilier commercial : bureaux, centres commerciaux et espaces de congrès-expositions.

MISSION

Au sein du département technique et réalisation (22 p.), il intègre une équipe en charge d'une importante opération de rénovation et de restructuration d'un centre commercial de premier ordre (restructuration de plus de 100 000 m²). En qualité de coordonnateur des opérations, il est le garant du bon déroulement de celles-ci et a pour missions : • la participation à la définition des programmes, budgets & calendriers de réalisation • la discussion, la mise au point et le suivi des contrats avec les différents prestataires (architectes, ingénieurs-conseil, bureaux de contrôle...) • la présentation devant les assemblées de propriétaires et d'investisseurs des programmes et préparation de leurs décisions • la coordination générale des opérations et contrôle de la conformité des études et travaux au programme • le suivi budgétaire.

PROFIL

Environ 35 ans. Expérience de 5 ans mini. en maîtrise d'ouvrage déléguée d'importants programmes immobiliers (centres commerciaux, bureaux, bâtiments industriels...). Maîtrise de l'anglais. Connaissance parfaite de la réglementation et des méthodes de construction ainsi que des marchés du bâtiment. Qualités d'analyse, de synthèse et d'animation d'équipe.

Adresser votre candidature sous réf. : ROP-JF (nota : cabinet de recrutement) à :

Jérôme FREMONT
UNIBAIL
Direction des Ressources Humaines
5, boulevard Malesherbes
75008 PARIS
Fax 01 53 30 35 84
e-mail : jerome.fremont@unibail.fr

47212

RESPONSABLE DE DIVISION INTERNATIONALE

International - niveau *confirmé*

ENTREPRISE :

Grande entreprise, leader dans une spécialité des travaux publics, faisant partie d'un très important groupe diversifié.

MISSION

L'entreprise recherche un responsable de division internationale (153 M€ environ) implantée en Europe, en Afrique, en Amérique du Sud et en Asie du Sud-Est par l'intermédiaire de filiales ou de gros projets. Dépendant du directeur général, sa compétence, sa personnalité et sa réussite doivent lui permettre d'accéder à une responsabilité de tout premier plan dans l'entreprise ou dans le groupe.

PROFIL

Ingénieur assurant déjà la direction globale (commerciale, études, pro-

duction, management) d'une entité d'une taille correspondante ou apte à la prendre et ayant l'expérience de l'international. Son origine est les travaux publics au sens large du terme, depuis environ une quinzaine d'années au moins. La connaissance de l'anglais est indispensable.

Adresser votre candidature (nota : cabinet de recrutement) à :

G. COMONT
C2RH VERMOTÉ CONSULTING
42, rue Poussin
75016 PARIS
Tél. 01 53 84 74 00
Fax 01 53 84 74 04
c2rh@noos.fr

47241

DIRECTEUR GENERAL

Afrique de l'Ouest - niveau *confirmé*

ENTREPRISE :

La plus grosse filiale d'un groupe français verticalement intégré. Secteur de l'exploitation forestière. 1 000 pers., CA de 53 M€.

MISSION

Le directeur général dispose d'une très large autonomie. Il est rattaché directement à la direction générale groupe et doit régir à la fois les relations avec le siège, celles concernant les autorités politiques et administratives locales et l'animation des équipes.

PROFIL

40-50 ans. Expérience de direction générale. Bonne sensibilité sectorielle à l'activité du groupe (exploitation forestière idéalement, ou, plus largement, industries pétrolières ou minières, agro-industrie...). Expérience des pays en voie de développement.

Adresser votre candidature sous réf. : 9110 (nota : cabinet de recrutement) à :

Thibaut RIMBAUD
EGON ZEHNDER INTERNATIONAL
54, avenue Marceau
75008 PARIS
Tél. 01 44 31 81 23
Fax 01 47 20 39 82
e-mail : thibaut.rimbaud@ezi.net

POUR NOUS CONTACTER :

WEBER BEINHEIM

60 route principale
67930 BEINHEIM - FRANCE

Tél. : 33 3 88 86 47 47

Fax : 33 3 88 86 45 35

et 33 3 88 86 19 89

et 33 3 88 86 27 00

e-mail : transports.weber@wanadoo.fr

WEBER NOYELLES LEZ SECLIN

2 rue Augustin Lhermitte
ZI A de Seclin

59139 NOYELLES LEZ SECLIN

Tél. : 33 3 20 97 40 40

Fax : 33 3 20 97 40 41

e-mail : weber.nord@wanadoo.fr



INSTALLATIONS

Autres avantages et ressources de Weber.

- **HELIPORT**
- **SITUATION CENTRALE** près de la frontière franco-allemande, au coeur de l'Europe
- **AUTRES SERVICES**
hôtel appartenant à la Société situé à proximité pouvant accueillir séminaires et conférences
- **SYSTEMES INFORMATIQUES**
stations de travail et groupes de travail configurés pour le logiciel EDP installé avec IFCSUM, standard EDIFACT
- **DISPONIBILITE**
accueil téléphonique 24 heures sur 24,
cabines des camions équipées de téléphones

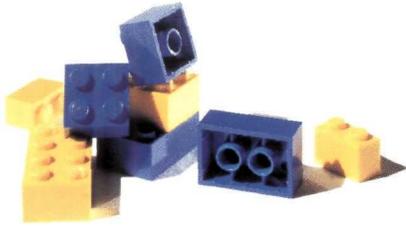
Weber c'est ...

- Une entreprise à la croissance soutenue
- L'engagement à la qualité
- La fiabilité, la souplesse, la sécurité

Profil de l'entreprise

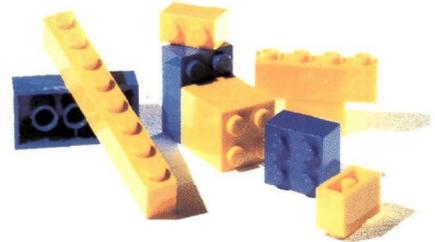
- Société anonyme familiale **indépendante**
- Fondée **en 1930**
- **3 sites stratégiques** en France
- Effectif actuel : **150 personnes**
- Flotte de **300 camions et semi-remorques**

Vous avez maintenant toutes les pièces pour déchiffrer nos activités bancaires.



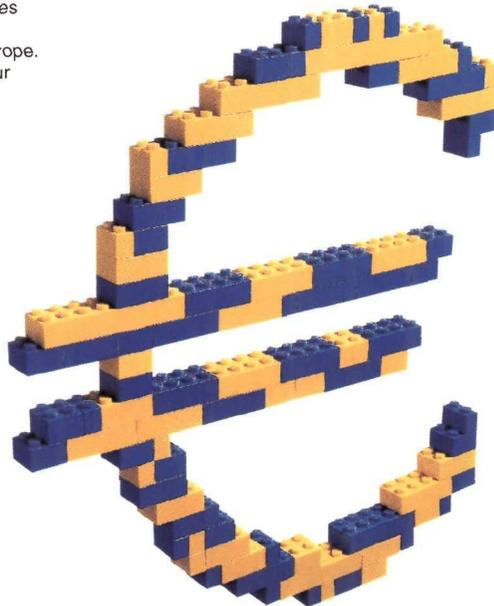
Financement des équipements collectifs

Dexia est le leader mondial des services financiers au secteur public local, avec une part de marché de 17 % en Europe. Il est également un intervenant majeur sur ce marché aux Etats-Unis.



Banque commerciale de proximité

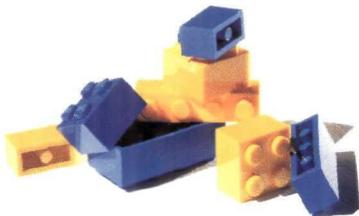
Grâce à l'acquisition du groupe Artesia, Dexia réalise une nouvelle avancée stratégique dans cette activité et devient le deuxième bancassureur en Belgique.



DEXIA

Créé en 1996 dans la perspective de l'entrée en vigueur de l'euro, Dexia constitue le premier groupe bancaire intégré à l'échelle européenne. Précurseur de la nouvelle Europe bancaire, le groupe poursuit une croissance

rentable en se développant sur des métiers à fort potentiel. Présent en Europe et aux Etats-Unis, Dexia est référencé dans trois indices boursiers majeurs : l'Euronext 100, le BEL20 à Bruxelles et le CAC 40 à Paris.



Banque privée et gestion d'actifs

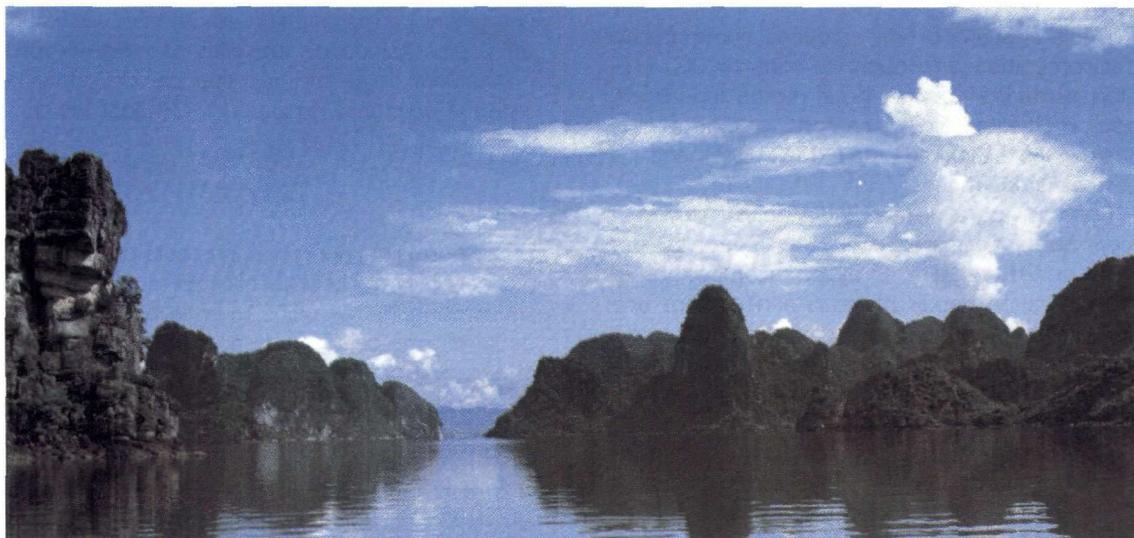
Dexia se développe activement dans ces métiers, à l'échelle de l'Europe, notamment en France et au Benelux.



Marchés de capitaux

Dexia développe une forte expertise dans cette activité : il est un acteur majeur sur les marchés financiers, notamment au titre de son activité d'émetteur d'obligations.

Démarrage d'une Association "Asie" des Anciens Elèves en Grandes Ecoles



Le vendredi 5 juillet 2002, se réunissait dans un restaurant asiatique typique du XIII^e arrondissement de Paris, un groupe d'anciens élèves de grandes écoles d'ingénieurs d'origine française et d'origine asiatique incluant de jeunes diplômés, des ingénieurs avec une dizaine d'années d'expérience professionnelle – notamment en Asie – et des cadres plus expérimentés. Plusieurs points communs les réunissaient : leur attrait pour l'Asie, l'envie de mettre leur énergie et leurs connaissances en commun afin de favoriser les échanges tant personnels que professionnels entre l'Asie et la France.

Depuis plusieurs années, l'Asie apparaît en effet comme un pôle fort pour les jeunes diplômés français, pour les entreprises françaises, et pour les cadres dirigeants, dont les missions sont aujourd'hui globales. Il en va de même pour les pays européens du côté des étudiants asiatiques.

Dans plusieurs grandes écoles, des associations (Intermines-Asie, X-Asie...) se sont ainsi naturellement créées pour favoriser les contacts entre anciens. Toutefois, il n'en existe pas encore dans toutes les écoles, et la taille de certains réseaux limite leurs possibilités d'action. Du reste, les informations échangées entre membres ne sont pas capitalisées.

Dans les universités asiatiques, les relations restent plutôt informelles entre diplômés. Là aussi, ce sont les relations de personne à personne qui priment. On note d'ailleurs une croissance régulière du nombre d'étudiants asiatiques dans les grandes écoles. Il apparaît donc évident qu'une mutualisation de l'information et des actions communes aux anciens des grandes écoles doivent être entreprises.

Les possibilités offertes par les technologies de l'information rendent aujourd'hui possible la mise en forme de réseaux virtuels d'une incroyable efficacité – ce qui ne pouvait être le cas il y a dix ans. La présence lors du dîner de cofondateurs des sites polytechnique.org, gadz.org et mines.org – dont Jean-Michel Yolin qui prône le développement de tels sites au niveau de l'ensemble des grandes écoles – a, sur ce plan, permis de donner un éclairage sur des outils déjà développés et les projets en cours. Une dynamique s'est donc engagée pour structurer une communauté "asiatique" à la fois réelle (rencontres) et virtuelle (réseau électronique) constituée des élèves actuels et des anciens des grandes écoles. La première réunion n'a rassemblé que des ingénieurs, mais des contacts sont déjà en cours avec les écoles de commerce. La réflexion ne fait que commencer et a reçu, en l'espace de quelques jours, des dizaines de marques d'intérêt. Si vous voulez participer ou en savoir plus, une adresse :

bureau.asie@asie.aaege.org

Pour AAEGE-Asie,

Henri HAY

henri.hay@ponts-chaussees.org

00 33 6 72 85 82 68

et

Raphaël SCHOENTGEN

raphael.schoentgen@mines.org

00 33 6 13 60 92 06



Michel ROSTAGNAT

CABINET DU MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Béatrice Humbert (PC 96), Conseiller Technique, Maîtrise Energie.
- Pierre Sallenave (PC 96), Conseiller Technique, Milieu Marin.

CABINET DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX TRANSPORTS

- François Marendet (PC 80), Conseiller Technique, Mer.

CABINET DU MINISTRE DE LA FONCTION PUBLIQUE DE LA RÉFORME DE L'ÉTAT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

- Michel Rostagnat (PC 80), Conseiller Technique, Aménagement Territoire.

SECRETARIAT D'ÉTAT AU DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Jean-François Thibous (PC 92), Conseiller Technique.

• Franck Agogue (PC 2002), est nommé à la DPSM, chef du bureau du contrôle de gestion.

• Binh Adjemian (Civ 2000), Vivendi Water Générale des Eaux, Ingénieur d'affaires.

• Maher Ameur (Civ 92), Orga Consultants, Manager.

• Michel Amilhat (PC 63) SANEF, est nommé Président d'ESCOTA.

• Isabelle Andrivon (PC 2002), est nommée à la DDE du Pas-de-Calais, chef du service Ingénierie Publique.

• Jean-René Argouarc'h (Civ 76), ELYO, Directeur Exploitation.

• Dominique Auverlot (PC 85), DTT, est nommé à la Direction des Routes, sous-Directeur de la planification et du budget.

• Sonia Barrière (Civ 98), PEA Consulting, Consultant senior supply chain.

• Annabelle Berenguer (Civ 2001), Orange France, Responsable Environnement.

• Charles-Josserand Billaud (Civ 2000), ABN AMRO Corporate Finance, Associate, Fondé de pouvoirs.

• Etienne Boucharlat (Civ 96), Alstom Transport, Chef de projet.

• Badr Boutaleb-Joutei (Civ 2001), Andersen Business Consulting, Consultant expérimenté.

• Bruno Brival (Civ 95), LGM Bureautique, Directeur général.

• Frédéric Carmillet (PC 2001), ENPC, est nommé à la DDE de Seine-Maritime, adjoint au chef du service des études et grands travaux.

• Jean-Marc Charoud (PC 84), Cofiroute, est nommé Directeur général délégué de Cofiroute.

• Olivier Chassagne (PC 92), DDE Réunion, Commission Européenne, DG Energie et Transports, Marché intérieur, services publics, concurrence et application du droit communautaire.

• Laurence Constans (PC 2001), est nommée à la DREE, chargée de mission au Bureau Financements Publics.

• Philippe Cousin (PC 70), OPAC de Metz, est nommé au Conseil général des Ponts et Chaussées.

• Kais Daly (Civ 74), Compagnie des Phosphates de Gafsa, Président-Directeur Général.

• Hervé Daudin (PC 94), METL, est nommé à la Compagnie Européenne d'Investissements EURIS, Directeur adjoint.

• Bertrand Desbazeille (PC 64), CGPC, est nommé au CGPC Coordinateur Prévention et Sécurité.

• Marc Desportes (PC 87), GIP PARIS 2008 est nommé chez Artemis, chargé de mission.

• Guy Devos (Civ 75), Cegelec Paris, Président-Directeur Général.

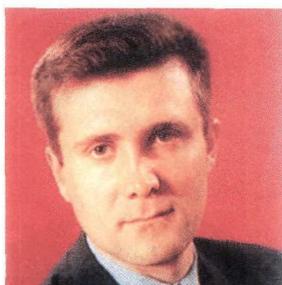
• Evelyne Dudeck (Civ 77), Nortel Networks, Services Pre-Sales & Marketing Manager.

• Bruno Dupety (PC 80), Freyssinet France, est nommé Directeur Général Adjoint de Vinci Construction et Président-Directeur Général de Freyssinet international STUP.

• Olivier Floris (PC 2001), est nommé à la Direction du Trésor, adjoint au chef du bureau "pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique Zone franc".

• Xavier Forestier (Civ 2002), DV Construction, Direction technique, service méthodes.

• Alain Garde (Civ 76), SNCF, Directeur de l'organisation et de la politique immobilière.



Jean-François THIBOUS



Jean-Marc CHAROUD



Olivier CHASSAGNE



Marc DESPORTES

- **Alain Gille** (PC 69), RTM, est nommé au Ministère de l'équipement, Directeur du Transport Maritime, Ports et Littoral.

- **Michèle Ghiringhelli** (Civ 93), GKN, Responsable qualité et sécurité.

- **Olivier-Jean Girard** (Civ 2000), AXIEM, Consultant.

- **Gilles Godard** (PC 93), DDE Isère, est nommé au SYTRAL (Syndicat des Transports de l'Agglomération Lyonnaise), Directeur Général.

- **François Godleswki** (PC 69), DDE 78, est chargé de mission à la Direction Recherche Affaires Scientifiques & Techniques, DRAST.

- **Alain Gounon** (PC 95), Communauté Européenne, est nommé chez Ondéo-Degrémont, Chef de projet BOT.

- **Mohamed Haddoury** (Civ 90), Office National des Aéroports du Maroc, Chef de département auprès du Directeur Général.

- **Arnaud Hary** (Civ 93), SANEF, Chef du service Projets Nouveaux.

- **Alain Henry** (Civ 78), Agence Française de Développement, Directeur Infrastructures et Développement urbain.

- **Olivier Hervé** (Civ 99), TotalFinaElf Allemagne, Contrôle de gestion.

- **Stéphane Khélif** (PC 88), DAEI, est nommé au Ministère des affaires étrangères, République de Djibouti. Conseiller du ministre de l'Équipement et des Transports.

- **Tobias Krier** (Civ 2000), BNP Paribas, Analyste financier.

- **François Kress** (PC 91), Louis Vuitton, est nommé LVMH FASHIONS Président North America inc.

- **Michel Labrousse** (PC 92), SETRA, est nommé à la DDE des Yvelines, Chef du Département Sécurité Exploitation Equipements.

- **Hervé Le Corre** (PC 2001), est nommé à la Direction du Trésor, Adjoint au chef du Bureau "Endettement international et assurance crédit, secrétariat du club de Paris".

- **Sylvain Lefoyer** (PC 2002), est nommé à la DDE de Seine-et-Marne, Chef du service des études et prospective.

- **Marcel Linet** (PC 79), DDE Essonne, est nommé à la DDE des Deux-Sèvres, Directeur.

- **Guillaume Marbach** (PC 2001), est nommé à la DDE de l'Isère, Chef du service des Grands Travaux.

- **Claude-Cyril Martinand** (Civ 93), Creusot Forge Industrie, P.-D. G.

- **Jean-Michel Maurin** (PC 91), DDE Calvados, est nommé Directeur Délégué départemental de l'Équipement auprès du DRE de Basse-Normandie, et DDE du Calvados.

- **Jean-Louis Merveille** (PC 75), Plastic Omnium, est nommé chez Thales Communications, Directeur des achats.

- **Nicolas Monnet** (Civ 2000), Tomago Aluminium Company (Australie), Assistant technique.

- **Antoine Picon** (PC 81), ENPC, est nommé à l'Université d'Harvard, Professeur en histoire de l'architecture et des techniques.

- **Claude Pralraud** (PC 92), Ministère de la ville, est nommé à la Mairie de Paris, Cabinet du Maire, chargé de mission urbanisme.

- **Barthélemy Raynaud** (PC 68), Sophia, est nommé Président de CGW Gestion d'Actifs.

- **Stéphane Richard** (Civ 2001), EDF CIPN, Ingénieur études.

- **Thomas Rouckout** (PC 2001), est nommé au Ministère de l'économie, Direction du Trésor, adjoint au chef du bureau "transports et urbanisme".

- **Olivier Rousseau** (PC 95), METL, est nommé chez Ondeo Services, Chargé de mission en Chine.

- **Philippe Serain** (PC 86), GTM, est nommé chez Vinci, Directeur concessions infrastructures.

- **Gilles Tremey** (PC 68), Télécom Développement, Directeur de l'Interconnexion.

- **Isabelle Valade** (PC 2002), est nommée à la DDE du Maine-et-Loire, chef du service des grandes infrastructures.

- **Nicolas Westphal** (PC 99), BCG, Bain Capital, private equity.



Jean-Michel MAURIN



Jean-Louis MERVILLE



Antoine PICON



Barthélemy RAYNAUD



Philippe SERAIN

Retraites

- **Michel Affholder** (PC 60), le 1^{er} juillet 2002.
- **Alain Gauthier** (PC 63), le 1^{er} juillet 2002.

Nominations au grade d'ingénieur en chef des Ponts

- **Etienne Crépon**
- **Denis Bertel**
- **Claude Le Bris**
- **Marie-Luce Bousseton**
- **Benoît Deleu**
- **Delphine Gény-Stephann**
- **Philippe Jehiel**
- **Joël L'Her**
- **Stéphane Khelif**
- **Jean-Bernard Kovarik**
- **Didier Kruger**
- **Michel Labrousse**
- **Dominique Lagarde**
- **Jean Laprevotte**
- **Thierry Laget**
- **Jean-Marc Picard**
- **Alain Pittavino**
- **Pierre Poinignon**
- **Christophe Rabault**
- **Richard Rouquet**
- **Antoine Santos**
- **Robin Sebille**
- **Felipe Starling**
- **François Toutlemonde**

Ordination

- **Stéphane Duteurtre** (Civ 91), a été ordonné prêtre le 29 juin 2002.

Mariages

- **Sophie Baron** (Civ 2001) et **Guillaume Garric** (Civ 2000), le 3 août 2002 en l'église Saint-Thibaud de Brageac (Cantal).
- **Yves Schoen** (Civ 94), est heureux d'annoncer son mariage avec Mlle Tania Bertan, qui a été célébré dans l'intimité le samedi 4 mai 2002 au temple protestant de l'Oratoire du Louvre.
- **Guilhem Tosi** (PC 2002), fait part de son mariage avec Julie Grosjean, le 29 juin 2002.

Naissances

- **Brigitte** (Civ 86) et **Bruno Chanut** (Civ 87), sont heureux de vous annoncer la naissance de leur quatrième enfant, Louis, le 26 juillet 2002.
- **Annick** et **Julien Custot** (PC 98), font part de la naissance de Clotilde le 20 juin 2002.
- **Matthieu Pélissié du Rausas** (Civ 93), a la joie de vous annoncer la naissance de son troisième enfant Thomas, le 11 mai 2002.

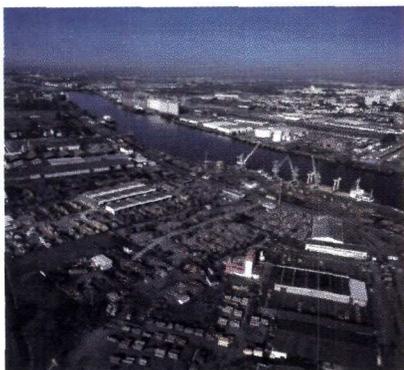
Décès

- **Serge** (PC 69) et **Nicole Adam** ont la douleur de faire part du décès de **Christian Adam**, leur fils, le 14 avril 2002 à l'âge de 40 ans.
- **Jacques Arnoult** (Civ 38)
- **Joseph Bory** (Civ 49), le 1^{er} novembre 2001.
- **Guy Charreton** (PC 78), juillet 2002.
- **Noël Gotteland** (Civ 28)
- **Roger Roux** (Civ 30), dans sa 96^e année.
- **Julien Thomas** (Civ 43), le 12 juin 2002.

NANTES SAINT-NAZAIRE : UN GRAND PORT MULTISPÉCIALISTE À L'OUEST DE L'EUROPE

En 2001, le trafic total du port de Nantes Saint-Nazaire a passé pour la troisième fois la barre des 30 millions de tonnes, confortant ainsi sa position majeure sur la façade atlantique européenne.

Le port de Nantes Saint-Nazaire a enregistré, sur les trente dernières années, la plus forte progression de tous les ports français : son trafic total a triplé. Il dispose d'un puissant socle énergétique, qui représente les deux tiers du trafic total. Le port approvisionne ainsi la deuxième raffinerie pétrolière française et possède le terminal méthanier le plus important d'Europe.



Le terminal produits forestiers de Cheviré, à Nantes.

Des terminaux spécialisés sur l'estuaire de la Loire

Connectés à tous les modes de transport, différents terminaux spécialisés sont exploités de Nantes à Saint-

Nazaire. Ils permettent l'accueil et le traitement de vracs liquides, solides, marchandises diverses, conteneurs, conventionnels... Le port possède la première place française de négoce pour l'importation de bois d'œuvre exotiques. Il est également leader français en matière d'importation d'aliments du bétail. Il dispose par ailleurs, sur son site nazairien, d'importantes infrastructures de construction et de réparation navale.

Plus de 120 entreprises, professionnels maritimes et portuaires, travaillent, en étroite collaboration avec le Port Autonome, à l'accueil de près de 3000 navires par an et au traitement de leur marchandise.

Au service du commerce international

Le port de Nantes Saint-Nazaire répond aux besoins de différents secteurs d'activité : approvisionnement en énergie, échanges liés aux activités agricoles, agroalimentaires et industrielles. Pour toute catégorie de marchandise, il propose une offre exhaustive et compétitive : entrepo-



Montoir de Bretagne : un port rapide, à l'aval de l'estuaire de la Loire.

Le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire est un établissement public qui gère les installations portuaires de l'estuaire de la Loire. Il a pour mission de créer, d'entretenir, d'améliorer et d'exploiter ces installations.

La surface du domaine portuaire s'élève à 20 580 hectares, dont 2 000 consacrés aux terminaux et plates-formes logistiques.

Le Port Autonome emploie environ 700 agents. Sur l'année 2001, sa production s'élève à près de 72 millions d'euros.

sage, transformation, distribution, services réglementaires... Il met à disposition des entreprises importatrices et exportatrices des régions du Grand Ouest des services de proximité qui permettent l'optimisation des coûts de transport. L'activité portuaire induit ainsi de nombreuses retombées économiques, directes ou indirectes : le port génère environ 24 000 emplois et 1,7 milliard d'euros de valeur ajoutée.

Plus de 60 millions d'euros d'investissements publics et privés ont été réalisés en 2001 pour anticiper les évolutions du marché. Les acteurs estuariens partagent une ferme volonté de développement ; ils ont adopté une attitude de dialogue et de concertation pour concilier au mieux économie et environnement.

En relation avec 380 ports, dans le monde entier

Les lignes maritimes qui desservent le port s'enrichissent constamment. Des armateurs (Andrew Weir, CMA-CGM, CNFA, Delmas, Maersk, Marfret, MSC, Safmarine, Seal, Vapores Suardiaz...) proposent des liaisons régulières avec de nombreux ports, sur les cinq continents, et offrent ainsi à l'économie régionale la plupart des grandes destinations internationales ■

LA ROCHE-JAGU 2002

Phares & Balises

Une exposition du 25 mai au 10 novembre 2002

Les Côtes-d'Armor et la Mer



Avec un littoral long de trois cent cinquante kilomètres et un paysage maritime alternant côtes et falaises, larges et profonds estuaires, baies évasées et estrans rocheux, le Département des Côtes-d'Armor offre un cadre remarquable pour montrer toutes les formes de balisage expérimentées sur la côte atlantique.

L'histoire de la signalisation maritime est à la fois riche de l'histoire des sciences et des techniques mais aussi de l'histoire des hommes.

Du point de vue de l'histoire des sciences et techniques, les Côtes-d'Armor ont constitué de tout temps un champ d'expérimentation idéal.

Le littoral costarmoricain a vu se développer un véritable réseau de balisage, de la tour à feu du Cap Fréhel du XVII^e, aux phares d'envergure du XIX^e, construits parfois en pleine mer, au prix de défis architecturaux incroyables, comme les Héaux de Bréhat ou les Roches Douvres. De l'invention de la lentille à échelons par Augustin Fresnel aux différentes énergies, pétrole, électricité, soleil puis à l'automatisation des phares, les progrès techniques n'ont cessé de bouleverser l'histoire des phares et balises.



La grande épopée des phares en Côtes-d'Armor est aussi riche en aventures humaines, à l'exemple du génie des architectes, du tour de force des ingénieurs et du talent des ouvriers travaillant dans les chantiers de construction, du courage des agents du service des phares et balises pendant la guerre, du labeur solitaire et répétitif des gardiens de phares, de l'ordinaire d'un quotidien confronté aux rumeurs de la mer et aux bouleversements technologiques.

Depuis toujours, la signalisation maritime a connu de nombreux bouleversements qui ne sont pas sans conséquence aujourd'hui sur le paysage maritime de nos côtes.

Une exposition patrimoniale dans un "Château phare"

Avec "Phares et balises", sont réunis des objets exceptionnels (optiques et lentilles de phares, matériels techniques...), des collections rares (cartes anciennes, maquettes...) et de nombreux témoignages inédits (sonores, vidéo...). Une mise en scène à la fois sensible, ludique et scientifique, illustre les origines du balisage en Côtes-d'Armor, l'évolution des sciences et techniques, dans le domaine de la lumière, de l'énergie ou de la construction des phares.

De nombreux partenaires au service de collections exceptionnelles

Parmi les grands noms du patrimoine maritime qui se sont associés à cet ambitieux projet, il faut citer le photographe Jean Guichard, le Musée National de la Marine, l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, le Musée des Phares et Balises du Parc Régional d'Armorique, le Musée des Arts et Métiers, ou encore le service historique de la Marine de Brest et divers collectionneurs privés.

A titre tout à fait exceptionnel, les subdivisions du Service des Phares et Balises nous ont ouvert également leurs portes pour offrir aux regards du public, quelques-uns de leurs plus beaux trésors.

Cette exposition est aussi l'occasion rêvée de présenter des œuvres contemporaines inspirées par le monde des phares : les créations sonores d'Alain Mahé, de Kamal Hanadache ou de Yann Paranthouën ; les installations lumineuses de Michel Caron ou encore les créations artistiques de Richard Texier, Jules Paessant, Julian Taylor, Michèle Barange, Loïc Hervé, François Jouas Poutrel ou d'Emmanuelle Marpaux...



RENSEIGNEMENTS :

Domaine de la Roche-Jagu - 22260 Ploëzal

Tél. 02 96 95 62 35

chateaudelarochejagu@cg22.fr

www.cotesdarmor.fr

Heures d'ouverture

Tous les jours du 25 mai au 10 novembre 2002

Hors saison

10 h 30 à 12 h 30 - 14 h à 18 h

Du 15 juin au 15 septembre

10 h à 19 h

Année 2002
Les stages scientifiques
Avril à juin



En présence d'Alain Neveü et de Jean-Jacques Colleu, Philippe Bergot, délégué général de la Fondation, a remis le 29 mars 2002, à dix-neuf élèves de première année, avant leur départ en stage scientifique à l'étranger, un chèque d'aide à projet.

Pour la première fois cette année, la Fondation a aussi soutenu deux stages en France.



Assis de gauche à droite : Florence Tagger (Université de Porto), Marie-Isabelle Colli-
gnon (Université de Trento), Barbara Kong (Université de Tong Ji à Shanghai), Sophie
Boursset (Université de Tong Ji à Sanghai), Cassandre Pignon (IRD à Dakar).

Debout de gauche à droite : Jean-Jacques Colleu (directeur de la formation alternée),
Alain Neveü (directeur du développement, responsable des relations internationales),
Anouar Adyel (Université de Trento), Alexandre Ayoub (Université de Perpignan), Régis
le Boucher d'Hérouville (Université Lomonossov, à Moscou), Nicolas Kuo Tsing Jen
(Université de Tongji à Shanghai), Adnane Alaoui Soulimani (IST Lisbonne), Florent Sal-
vaing de Boissieu (IRD à Dakar), Xavier Gondran (Université de Porto), Jérémie Poirer
(IRD à Niamey, Niger), Mohamed Draief (CIEMAT à Madrid), Jérémie Aubert (IRD à
Niamey, Niger), Maximilien Amphoux (université Lomonossov à Moscou), Kahlid Yaqobi
(Université de Southampton), Damien Bertail (Université de Mulhouse), Pierre Baudes-
son de Chanville (Centre de Calcul de l'Académie des Sciences de Russie à Moscou).

Sur cette photo, manquent : Mario Rizk (Université Tor Vergata à Rome) et Rani Antoun
(Université Technique de Budapest).

Nul doute que ces élèves de première année, qui il y a moins d'un an étaient des "tau-
pins" préparent leur concours d'entrée aux grandes écoles, sauront être les "ambassa-
deurs" de l'Ecole des Ponts permettant ainsi d'élargir les relations de l'ENPC avec les
établissements d'accueil.

A l'issue du stage, ces élèves rédigent un rapport. Peut-être certains d'entre eux se-
ront-ils retenus pour le prix annuel du "Meilleur stage scientifique de l'année" ouvert à
la centaine d'élèves de la nouvelle promotion.

Orientation-Carrière

Pour tous renseignements complémentaires, s'adresser au 01 44 58 24 18

47210

CHARGE DE MISSION

Paris - niveau *confirmé*

ENTREPRISE :

RFF gère des infrastructures de transport ferroviaire. RFF a pour but de promouvoir le transport ferroviaire dans une logique de développement durable, l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national. Pour l'exercice de ses missions, RFF doit disposer d'une stratégie à long terme d'évolution du réseau ferré national. Cette stratégie est un élément essentiel de la politique de développement durable et de desserte équitale du territoire.

MISSION

Placé auprès du P.-D. G. et du DG, le chargé de mission devra donc travailler en étroite collaboration avec l'ensemble des directions de RFF, selon un cadre et des principes qui seront fixés après avis du comité stratégique. Il nouera également des contacts externes nécessaires. Il devra dans un premier temps faire la synthèse de ce qui existe et dans un deuxième temps préciser et actualiser la démarche stratégique, à l'échelon géographique.

PROFIL

Expérience d'au moins 10 ans dans l'aménagement du territoire ou des études géographiques, économiques ou stratégiques acquises si possible dans le secteur du transport. Qualités requises : • bonne connaissance du secteur des transports • formation au raisonnement géographique et notamment à l'articulation des logiques de territoire et de réseau • capacité d'analyse et de synthèse et grande capacité à conduire des études stratégiques de haut niveau • excellentes capacités de communication écrite et orale • capacité à faire aboutir des études complexes dans des délais fixés.

Adresser votre candidature sous réf. : SONP10899 (nota : cabinet de recrutement) à :

Nathalie PICHAUD
PROGRESS
2, rue de la Paix
75002 PARIS
Tél. 01 53 45 16 54
Fax 01 53 45 16 76
e-mail :
npichaud@progress-search.com

47211

RESPONSABLE D'OPERATIONS SENIOR

Paris La Défense - niveau *confirmé*

ENTREPRISE :

Société foncière leader sur 3 grands pôles majeurs de l'im-

obilier commercial : bureaux, centres commerciaux et espaces de congrès-expositions.

MISSION

Au sein du département technique et réalisation (22 p.), il intègre une équipe en charge d'une importante opération de rénovation et de restructuration d'un centre commercial de premier ordre (restructuration de plus de 100 000 m²). En qualité de coordonnateur des opérations, il est le garant du bon déroulement de celles-ci et a pour missions : • la participation à la définition des programmes, budgets & calendriers de réalisation • la discussion, la mise au point et le suivi des contrats avec les différents prestataires (architectes, ingénieurs-conseil, bureaux de contrôle...) • la présentation devant les assemblées de propriétaires et d'investisseurs des programmes et préparation de leurs décisions • la coordination générale des opérations et contrôle de la conformité des études et travaux au programme • le suivi budgétaire.

PROFIL

Environ 35 ans. Expérience de 5 ans mini. en maîtrise d'ouvrage déléguée d'importants programmes immobiliers (centres commerciaux, bureaux, bâtiments industriels...). Maîtrise de l'anglais. Connaissance parfaite de la réglementation et des méthodes de construction ainsi que des marchés du bâtiment. Qualités d'analyse, de synthèse et d'animation d'équipe.

Adresser votre candidature sous réf. : ROP-JF (nota : cabinet de recrutement) à :

Jérôme FREMONT
UNIBAIL
Direction des Ressources Humaines
5, boulevard Malesherbes
75008 PARIS
Fax 01 53 30 35 84
e-mail : jerome.fremont@unibail.fr

47212

RESPONSABLE DE DIVISION INTERNATIONALE

International - niveau *confirmé*

ENTREPRISE :

Grande entreprise, leader dans une spécialité des travaux publics, faisant partie d'un très important groupe diversifié.

MISSION

L'entreprise recherche un responsable de division internationale (153 M€ environ) implantée en Europe, en Afrique, en Amérique du Sud et en Asie du Sud-Est par l'intermédiaire de filiales ou de gros projets. Dépendant du directeur général, sa compétence, sa personnalité et sa réussite doivent lui permettre d'accéder à une responsabilité de tout premier plan dans l'entreprise ou dans le groupe.

PROFIL

Ingénieur assurant déjà la direction globale (commerciale, études, pro-

duction, management) d'une entité d'une taille correspondante ou apte à la prendre et ayant l'expérience de l'international. Son origine est les travaux publics au sens large du terme, depuis environ une quinzaine d'années au moins. La connaissance de l'anglais est indispensable.

Adresser votre candidature (nota : cabinet de recrutement) à :

G. COMONT
C2RH VERMOTE CONSULTING
42, rue Poussin
75016 PARIS
Tél. 01 53 84 74 00
Fax 01 53 84 74 04
c2rh@noos.fr

47241

DIRECTEUR GENERAL

Afrique de l'Ouest - niveau *confirmé*

ENTREPRISE :

La plus grosse filiale d'un groupe français verticalement intégré. Secteur de l'exploitation forestière. 1 000 pers., CA de 53 M€.

MISSION

Le directeur général dispose d'une très large autonomie. Il est rattaché directement à la direction générale groupe et doit régir à la fois les relations avec le siège, celles concernant les autorités politiques et administratives locales et l'animation des équipes.

PROFIL

40-50 ans. Expérience de direction générale. Bonne sensibilité sectorielle à l'activité du groupe (exploitation forestière idéalement, ou, plus largement, industries pétrolières ou minières, agro-industrie...). Expérience des pays en voie de développement.

Adresser votre candidature sous réf. : 9110 (nota : cabinet de recrutement) à :

Thibaut RIMBAUD
EGON ZEHNDER INTERNATIONAL
54, avenue Marceau
75008 PARIS
Tél. 01 44 31 81 23
Fax 01 47 20 39 82
e-mail : thibaut.rimbaud@ezi.net

POUR NOUS CONTACTER :

WEBER BEINHEIM

60 route principale
67930 BEINHEIM - FRANCE

Tél. : 33 3 88 86 47 47

Fax : 33 3 88 86 45 35

et 33 3 88 86 19 89

et 33 3 88 86 27 00

e-mail : transports.weber@wanadoo.fr

WEBER NOYELLES LEZ SECLIN

2 rue Augustin Lhermitte
ZI A de Seclin

59139 NOYELLES LEZ SECLIN

Tél. : 33 3 20 97 40 40

Fax : 33 3 20 97 40 41

e-mail : weber.nord@wanadoo.fr



INSTALLATIONS

Autres avantages et ressources de Weber.

- **HELIPORT**
- **SITUATION CENTRALE** près de la frontière franco-allemande, au coeur de l'Europe
- **AUTRES SERVICES**
hôtel appartenant à la Société situé à proximité pouvant accueillir séminaires et conférences
- **SYSTEMES INFORMATIQUES**
stations de travail et groupes de travail configurés pour le logiciel EDP installé avec IFCSUM, standard EDIFACT
- **DISPONIBILITE**
accueil téléphonique 24 heures sur 24,
cabines des camions équipées de téléphones

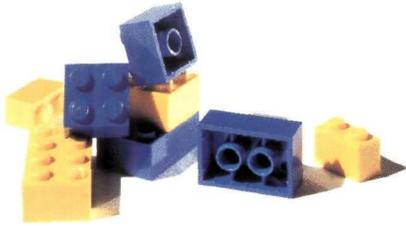
Weber c'est ...

- Une entreprise à la croissance soutenue
- L'engagement à la qualité
- La fiabilité, la souplesse, la sécurité

Profil de l'entreprise

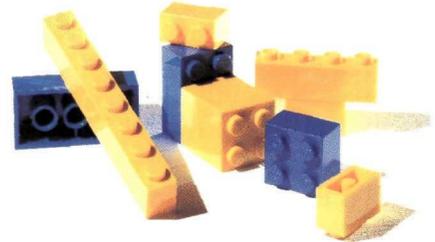
- Société anonyme familiale **indépendante**
- Fondée **en 1930**
- **3 sites stratégiques** en France
- Effectif actuel : **150 personnes**
- Flotte de **300 camions et semi-remorques**

Vous avez maintenant toutes les pièces pour déchiffrer nos activités bancaires.



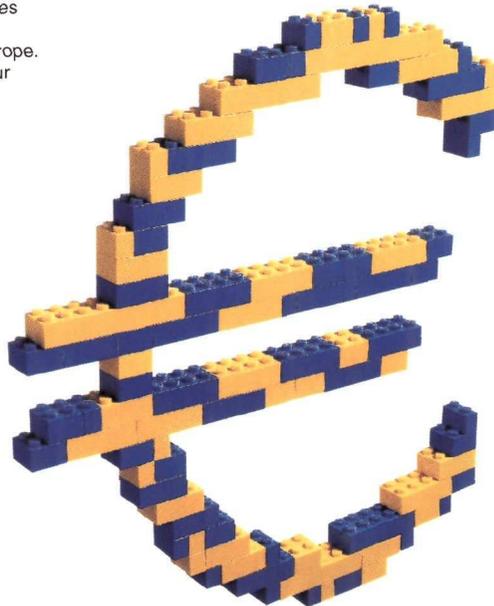
Financement des équipements collectifs

Dexia est le leader mondial des services financiers au secteur public local, avec une part de marché de 17 % en Europe. Il est également un intervenant majeur sur ce marché aux Etats-Unis.



Banque commerciale de proximité

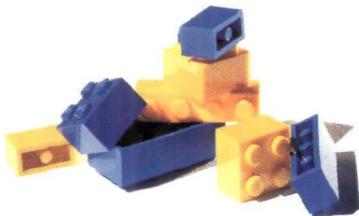
Grâce à l'acquisition du groupe Artesia, Dexia réalise une nouvelle avancée stratégique dans cette activité et devient le deuxième bancassureur en Belgique.



DEXIA

Créé en 1996 dans la perspective de l'entrée en vigueur de l'euro, Dexia constitue le premier groupe bancaire intégré à l'échelle européenne. Précurseur de la nouvelle Europe bancaire, le groupe poursuit une croissance

rentable en se développant sur des métiers à fort potentiel. Présent en Europe et aux Etats-Unis, Dexia est référencé dans trois indices boursiers majeurs : l'Euronext 100, le BEL20 à Bruxelles et le CAC 40 à Paris.



Banque privée et gestion d'actifs

Dexia se développe activement dans ces métiers, à l'échelle de l'Europe, notamment en France et au Benelux.



Marchés de capitaux

Dexia développe une forte expertise dans cette activité : il est un acteur majeur sur les marchés financiers, notamment au titre de son activité d'émetteur d'obligations.