

# P LE PONT

# C PONT

# M



1996 - 94<sup>e</sup> ANNÉE - N° 3 - ISSN 039 - 4634

## ESPACES PUBLICS

# BUREAUX D'ETUDES

## NANCY

2, rue Jean-Jaurès  
54320 MAXEVILLE  
Tél. : 83.37.85.22 - Fax : 83.37.85.23

## GRENOBLE

37, rue Général-Ferrié  
38100 GRENOBLE  
Tél. : 76.87.82.06 - Fax : 76.46.05.19

## AVIGNON

290, rue des Galoubets  
84140 MONTFAVET  
BP 767  
84035 AVIGNON Cedex 3  
Tél. : 90.31.23.96 - Fax : 90.32.59.83  
Télex : 431 344

## PARIS

BP 38  
78420 CARRIERES-SUR-SEINE  
Tél. : (16-1) 39.14.77.00 - Fax : (16-1) 39.14.76.70

## METZ

1, rue des Couteliers  
57070 METZ  
Tél. : 87.74.96.77 - Fax : 87.76.95.10

## STRASBOURG

12, rue Jean-Monnet  
67200 ECKBOLSHEIM  
BP 60 - STRASBOURG Cedex  
Tél. : 88.76.00.36 - Fax : 88.78.78.04

## LILLE

Parc Club des Prés  
1, rue Denis-Papin  
Bât. H  
59658 VILLENEUVE-D'ASCQ Cedex  
Tél. : 20.56.25.17 - Fax : 20.56.20.94

## MONTPELLIER

134, avenue de Palavas  
Tél. 67.22.13.33 - Fax : 67.22.14.33

## MARSEILLE

Avenue des Templiers  
Lot n° 1 - Local n° 2  
Z.I. Napollon  
13400 AUBAGNE  
Tél. : 42.03.42.00 - Fax : 42.03.88.44

## NICE

Rue des Clémentiniers  
06800 CAGNES-SUR-MER  
Tél. : 93.14.12.88  
Tél. : 93.14.37.77 - Fax : 93.14.12.90

## NANTES

8, avenue de la Brise  
44700 NANTES-ORVAULT  
Tél. : 40.59.32.44 - Fax : 40.59.50.37

## LE MANS

10, rue Xavier-Bichat  
72000 LE MANS  
Tél. : 43.87.53.64 - Fax : 43.87.53.84



BUREAU D'ETUDES DE SOLS  
ET DE FONDATIONS  
SONDAGES - ESSAIS DE SOLS  
Renseignements 11 Minitel

## AMIENS

14, rue Colbert  
80000 AMIENS  
Tél. : 22.44.62.95 - Fax : 22.44.63.90

## CAEN

24, rue Bailey  
14000 CAEN  
Tél. : 31.94.20.94 - Fax : 31.47.47.90

## ROUEN

4, rue Ernest-Renan  
76800 SAINT-ETIENNE-DU-ROUVRAY  
Tél. : 32.91.01.11 - Fax : 32.91.00.73

## MONTBELIARD

1, rue Charles-Surleau  
25200 MONTBELLIARD  
Tél. : 81.91.77.92 - Fax : 81.91.77.93

## BORDEAUX

94, avenue de Picot  
33320 EYSINES  
Tél. : 56.28.38.93 - Fax : 56.28.43.45

## LYON

40, rue André-Chénier  
69120 VAULX-EN-VELIN  
Tél. : 72.37.68.88 - Fax : 72.37.68.52

## TOULOUSE

55, avenue Louis-Bréguet  
31400 TOULOUSE  
Tél. : 61.20.55.16 - Fax : 61.20.55.57

## CLERMONT-FERRAND

211, avenue Jean-Mermoz  
Z.I. du Brézet  
Tél. : 73.90.10.51 - Fax : 73.92.96.83

## REIMS

9, rue Aubert  
51100 REIMS  
Tél. : 26.82.13.00 - Fax : 26.82.40.03

## LUXEMBOURG

40A, rue de la Ferme  
Grand-Duché de Luxembourg  
L3235 BETTEMBOURG  
Tél. : 52.27.97 (19-352) - Fax : 52.27.96 (19-352)

## GEOLOGIE

- Sondages - Echantillons de sols

## GEOMECANIQUE

- Pressiomètre - Scissomètre - Pénétromètre statodynamique - Essais et analyses de laboratoire

## GEOPHYSIQUE

- Sismique - Electrique - Radio-sondages

## HYDROLOGIE

- Essais d'eau

*Nombreuses missions dans les DOM-TOM et à l'étranger : Pays du Maghreb, Afrique, Moyen-Orient, Indonésie*

## DOSSIER : ESPACES PUBLICS

Mars 1996

### L'HOMME EN MOUVEMENT

- 4 **AÉROGARES : ORGANISATION DES FLUX ET CONVIVIALITÉ**  
Paul Andreu
- 7 **LES NOUVELLES GARES SNCF**  
Jean-Marie Duthilleul et Étienne Tricaud
- 10 **EURAILLE, SIGNAL DU RENOUVEAU DE LA MÉTROPOLE LILLOISE**, Thierry Dujardin et Jacques Molinie

### LA VILLE ET SES RACINES

- 14 **L'ESPACE PUBLIC, CIMENT DE LA CITÉ : L'EXEMPLE DE PERPIGNAN**, Jean-Paul Alduy
- 19 **LE MOUVEMENT DES ENSEIGNES VERS LE CENTRE VILLE : UTOPIE OU RÉALITÉ !** Michel Pazoumian
- 23 **ESPACES DANS LA VILLE BRITANNIQUE**  
Sophie Le Bourva et Graeme Smart

### UNE QUESTION DE REGARD

- 29 **« L'AXE MAJEUR », UN PARCOURS D'ART URBAIN AU CŒUR DE CERGY-PONTOISE**, François Bouchard
- 34 **DÉFENSE ET ILLUSTRATION DE L'URBANISME DE DALLE OU, LA DÉFENSE : ILLUSTRATION DE L'URBANISME DE DALLE**  
Pierre Sertour
- 38 **LE RÉTABLISSEMENT DU CARACTÈRE MARITIME DU MONT-SAINT-MICHEL**, Jean-Pierre Morelon
- 42 **LES BASES RÉGIONALES DE PLEIN AIR ET DE LOISIRS D'ÎLE-DE-FRANCE**  
Bernard de Korsak, Jean-Paul Robert et Pierre-Louis Soldaini
- 45 **CENTRE COMMERCIAL : FRAGMENT DE VILLE**  
Denis Monod-Broca
- 48 **LA VILLE A L'ÉPREUVE DU TEMPS : TEMPS COURT, TEMPS LONG ET PERMANENCES**, Jean-Paul Lacaze

Ce numéro a été réalisé  
par Michel Rostagnat



Mensuel, 28, rue des Saints-Pères  
75007 PARIS.  
Tél. : 44.58.34.85 - Fax : 40.20.01.71  
Prix du numéro : 55 F  
Abonnement annuel :

France : 550 F  
Etranger : 580 F  
Ancien : 250 F

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° 55.306  
Dépôt légal 1<sup>er</sup> trimestre 1996  
n° 960247

#### DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

Jean POULIT

#### DIRECTEUR ADJOINT :

Jean-Pierre PRONOST

#### ADMINISTRATEURS :

Marie-Antoinette DEKKERS  
et Olivier HALPERN

#### COMITÉ DE RÉDACTION :

Serge ARNAUD, Jacques BONNERIC,  
Robert BRANCHE,  
Christophe de CHARENTENAY,  
Vincent DEVAUCHELLE,  
Roland GIRARDOT, Jacques GOUNON,  
Jean-Pierre GRÉZAUD.

#### Secrétaire général de rédaction :

Brigitte LEFEBVRE du PREY

#### Assistante de rédaction :

Adeline PRÉVOST

#### MAQUETTE : B. PÉRY

**PUBLICITÉ :** OFERSOP, Hervé BRAMI,  
55, boulevard de Strasbourg, 75010 Paris.  
Tél. : 48.24.93.39

#### COMPOSITION PAO :

FOSSÉS GRAFIC - 34.68.83.23

#### IMPRESSION :

IMPRIMERIE MODERNE U.S.H.A. Aurillac.  
Couverture : L'Axe Majeur à Cergy-Pontoise  
(Photo EPA Cergy-Pontoise).

## RUBRIQUES

- 52 **LES PONTS EN MARCHÉ**
- 54 **LU POUR VOUS**
- 56 **VIE DE L'ASSOCIATION**
- 60 **PONT EMPLOI**

# CERGY-PONTOISE

## “VIE ACTIVE, VILLE ATTRACTIVE”

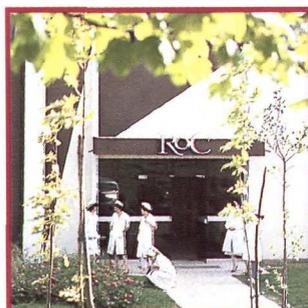
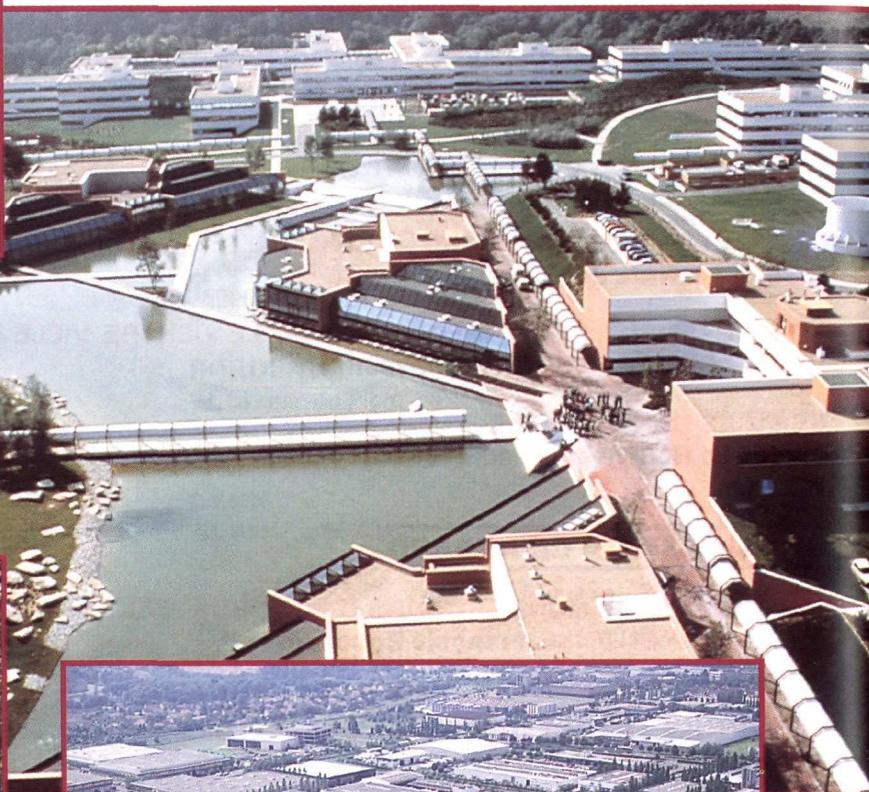
Lorsque de grandes entreprises choisissent une ville, ce n'est pas sans raisons. Les décideurs examinent, s'informent, consultent avant de se laisser séduire par un site, aussi attractif soit-il. De grandes signatures de l'économie nationale et internationale se sont implantées à Cergy-Pontoise, car l'espace n'y est pas un vain mot, l'environnement y est bien étudié et les communications performantes.

Eragny-Parc :  
centre d'affaires



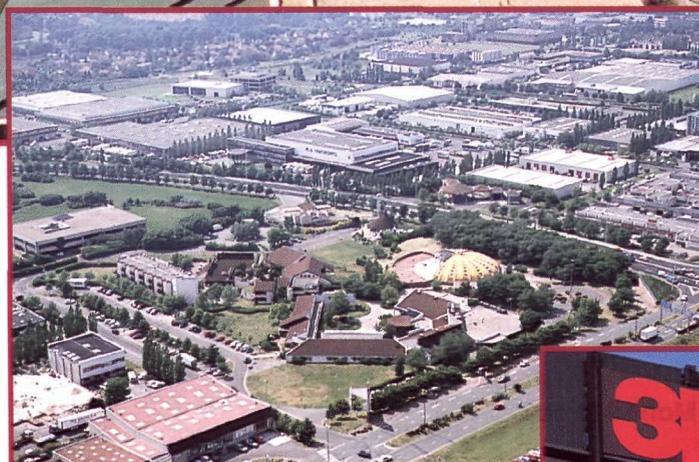
CIC

Spie-Batignolle



ROC

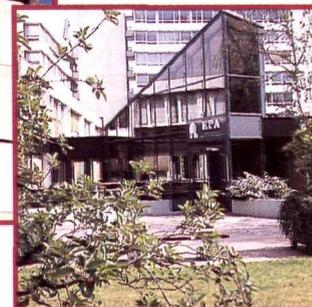
Renault :  
centre européen  
de pièces détachées



“Les Béthunes” parc d'activités à  
Saint-Ouen-l'Aumône



Etablissement Public  
d'Aménagement de  
Cergy-Pontoise



## CERGY-PONTOISE, VILLE D'AVENIR



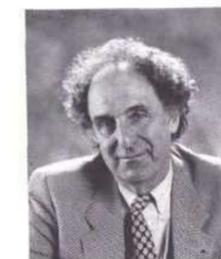
ÉTABLISSEMENT PUBLIC  
D'AMÉNAGEMENT DE  
CERGY-PONTOISE



**L'HOMME EN MOUVEMENT**

# AÉROGARES : ORGANISATION DES FLUX ET CONVIVIALITÉ

par Paul Andreu



**Paul ANDREU**  
ICPC 63.  
Directeur de l'Architecture  
et de l'Ingénierie,

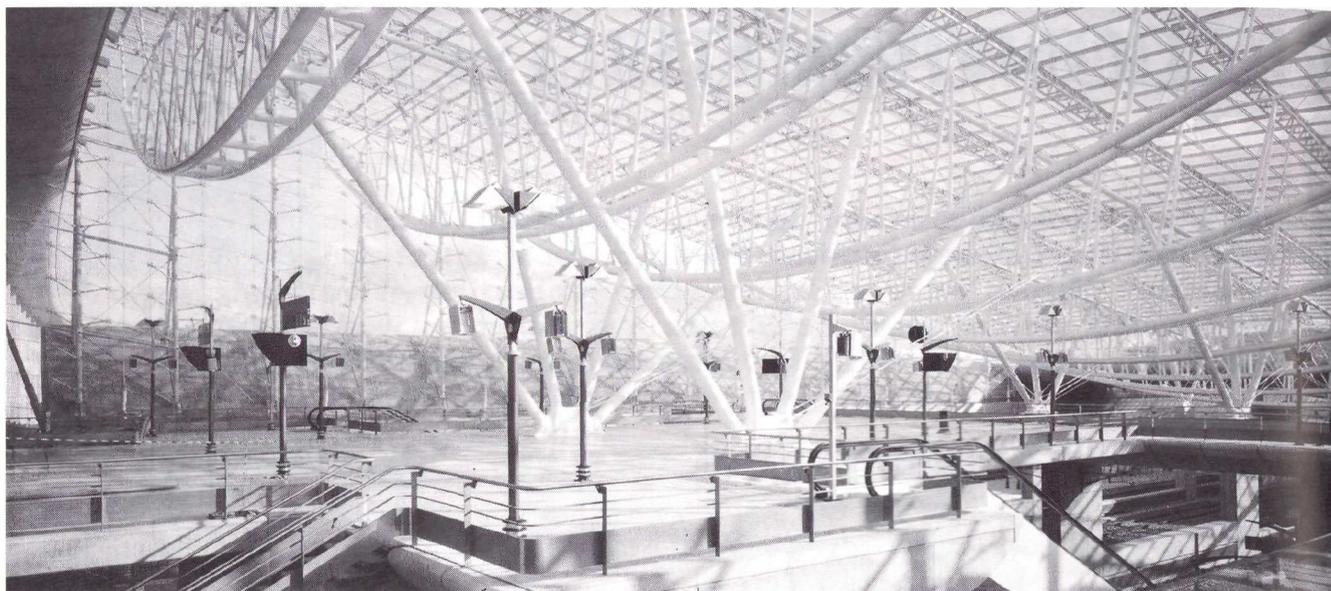
**O**rganisation des flux et convivialité. Je n'ai pas choisi ce titre, il m'a été proposé. Moi-même je n'aurais pas choisi ce mot de convivialité. Il fait partie de ces mots tout à fait courants et clairs en apparence, mais dont le passage en anglais a fait de « faux amis ». Convivial en anglais veut dire à la fois sociable, gai, agréable mais aussi facile d'emploi quand il s'agit d'un ordinateur. On peut le prendre ainsi, et voir dans le rapprochement des deux parties du titre la volonté d'opposer ce qu'il y a de nécessaire, d'efficace, mais au contraire de l'inhumain à organiser des flux quand il s'agit pas de matières mais de personnes, avec ce qui au contraire prend en compte la vie, sa facilité et son agrément. Le second doit compenser le premier. Il faut les retrouver combinés dans toute installation publique fonctionnelle moderne.



Aéroport Charles-de-Gaulle, aérogare 2 C. Maîtrise d'œuvre, maîtrise d'ouvrage : Aéroport de Paris. Architectes : Paul Andreu, Pierre-Michel Delpuech, Jean-François Vigouroux (Photo Paul Maurer).

**L** est vrai qu'en poussant à l'extrême l'organisation fonctionnelle des flux on limite beaucoup la liberté des individus. Les problèmes de sécurité ont beaucoup pesé dans ce sens, séparation des arrivées et des départs, « clapets » anti-retour, effet seringue, séparation des accompagnants, tout vise à imposer, à séparer, à isoler. Mais d'une manière bien plus générale, dans toute aérogare moderne c'est la fluidité des circuits qui est recherchée, l'absence de croisement, de conflit. Dans l'aérogare idéalement dessinée du point de vue fonctionnel, chacun va dans son sens, ne voit que des dos, et ne rencontre personne à l'exception de quelques rares préposés à l'enregistrement ou à l'embarquement. Les couloirs spécialisés du métro ne visaient à rien d'autre. D'une manière générale les lieux de transports sont des lieux de passage et très peu des lieux de rencontre. Rien de collectif n'y rassemble les personnes, ce sont des lieux de solitude, de destin individuel.

Il m'a toujours semblé qu'en cela ils étaient précieux, irremplaçables. J'ai toujours ressenti comme un trahison de la possibilité d'être seul et de rêver, l'entassement extrême - les aérogares l'ont évité jusqu'ici - et la médiocrité des espaces, mais aussi toutes les tentatives d'« animation », la musique châtée, les faux spectacles, les informations inutiles... J'ai toujours pensé au contraire que l'espace devait être beau dans ces lieux, généreux, simple, de manière à constituer le résonateur qui est nécessaire à l'esprit de chacun pour trouver son harmonie ; qu'il ne devait se faire le messager d'aucune émotion, mais au contraire accueillir celles des usagers et leur permettre de se développer. Et ainsi je n'ai jamais trouvé qu'il y ait une antinomie entre la fonctionnalité la plus grande et le respect des personnes, pour peu que l'espace fonctionnel soit pénétré de poésie. La poésie qui n'est jamais une compensa-



**Aéroport Charles-de-Gaulle, Gare TGV/RER. Architectes : Paul Andreu (ADP), Jean-Marie Duthilleul (SNCF). Ingénieur : Peter Rice. Maîtres d'ouvrage : Aéroports de Paris, et SNCF. Structure métallique et verrière : Peter Rice avec Hugh Dutton.**

(Photo Paul Maurer).

tion ni un remède comme cherche à l'être l'« animation », qui est même à vrai dire son contraire absolu.

Où se situe alors la « convivialité » ? Que signifie ce mot quand on l'applique à des espaces publics, et en particulier à des espaces de transport ? Il peut certainement signifier, comme pour un ordinateur, l'usage facile par un non initié : il est vrai que plus l'espace d'une aérogare est facile à parcourir, plus il laisse de liberté, plus le passager peut y projeter d'agrément. Il peut aussi signifier gai et vivant si l'on ne se trompe pas sur les mots, si la gaieté n'est pas forcée et si la « vie » de l'espace ne tend pas à se substituer à celles des personnes. Signifie-t-il encore comme le voudrait sa racine « vivre ensemble » ? Sans doute pas. La chaleur du repas pris ensemble est absente dans ces rassemblements ordonnés. On ne vit pas ensemble, en face, mais côte à côte. Mais en même temps, ces rassemblements et cet ordre portent quand même en eux une possibilité de rencontre. Les lieux de transport suscitent naturellement des lieux de services et de commerces qui se mêlent à eux pour former des noyaux d'urbanité. Lieux de remous et de turbulence dans le flux uniforme, ils ont une logique différente, ils rassemblent d'une autre manière. Peut être sont-ils porteurs de ce désir confus et imprécis que l'on charge le mot « convivialité » de porter et de transmettre.

Mais peut être aussi sont-ils souvent les

lieux d'une plus grande solitude : celle des bruits et des images incohérentes où l'on se fuit et où l'on se perd au lieu de se trouver.

Rien, heureusement, n'est trop simple dans ces questions d'espaces et de lieux. Rien ne se laisse saisir dans quelques règles

suffisantes. Il existe au contraire un champ très vaste et très complexe à découvrir, où se rassemblent et se séparent les espaces de transport et les espaces commerciaux. Mais certainement faut-il, pour prétendre à la découverte, encore beaucoup la réflexion, et des mots plus précis. ■

**Aéroport Charles-de-Gaulle, aérogare 1. Maîtrise d'œuvre : Aéroports de Paris. Architectes : P. Andreu avec P. Prangé, F. Prestat, P. Meyer, J.-L. Renucci, Y. Robin, H. Lazar, M. Grégoire. Ingénieurs : J.-C. Albouy avec R. Griod, F. Clinckx, F. Ailleret, M. Marec. (Photo Paul Maurer).**



# LA GARE ENJEU SOCIAL, ENJEU URBAIN

par Jean-Marie Duthilleul et Etienne Tricaud



Paris-Nord, septembre 1994 (© SNCF - Direction de l'Aménagement/Michel Denancé).

## Un territoire et une société fragmentés

La ville et la société ont tendance à se disloquer sous l'effet de l'éparpillement des fonctions sur le territoire : commerces des grandes surfaces périurbaines, emploi des quartiers d'affaires ou des zones d'activité, loisir des parcs d'attraction ou des bases de loisir, habitat des grands ensembles ou des banlieues pavillonnaires, infrastructures de transport indifférentes au territoire qu'elles fractionnent...

Palliatif illusoire à l'espace disloqué, les échanges virtuels envahissent, jour après jour, notre société. Notre esprit est en permanence sollicité pour percevoir ou imaginer ce qui se passe ailleurs et maintenant. Internet, téléphone mobile ou tout simplement affichage dynamique de l'état de la circulation routière sur le périphérique, nous délivrent des messages sans rapport avec notre environnement sensible immédiat, nous projettent dans des situations que notre esprit déchiffre sans que nos sens n'aient été pleinement mis en éveil.

Paradoxalement, une telle communication immatérielle contribue aussi à isoler, les individus ; parce que l'accès immédiat à la rencontre virtuelle supprime la nécessité (et donc la richesse) d'une rencontre réelle entre les hommes, « hic et nunc ».

## La gare, traitre à sa vocation

Dans le même temps, le transport lui-même n'assume pas pleinement sa vocation à rassembler les individus.

Le perfectionnement des moyens de transport s'accompagne en effet d'une dégradation progressive des lieux d'échange. Chaque mode de transport pris individuellement (notamment le train, le tramway, le bus ou la voiture individuelle), offre depuis un siècle des conditions de déplacement toujours plus rapide, plus confortable, plus sûr.

Mais la qualité du lieu essentiel à leur mise en relation, la gare, s'est en parallèle considérablement détériorée. La cathédrale des temps modernes est rebaptisée pôle multimodal, le départ pour Cythère est devenu rupture de charge, la gare un espace résiduel maladroitement bricolé par des plombiers sans génie reliant entre eux de nouveaux réseaux, au fur et à mesure de leurs développements.



**Jean-Marie  
DUTHILLEUL  
ICPC 77**

et



**Etienne  
TRICAUD  
IPC 85**

**dirigent l'Agence d'Étude des Gares de la SNCF. Cet atelier d'urbanisme, d'architecture et de design, est l'auteur des gares de Lille-Europe, Chessy, Roissy (en collaboration avec P. Andreu et P. Rice), et Cergy le Haut, des restructurations de la gare Montparnasse et de la gare du Nord à Paris. Il effectue également des missions d'étude (expertise ou maîtrise d'œuvre) à l'étranger, dont notamment à Londres, Athènes, Rome et Séoul.**

## La gare, enjeu pour la société

Aujourd'hui, face à cette atomisation des individus, la cohésion de la société et l'unité de la cité passent par la constitution de lieux de rencontre matériels forts de la population.

Or, au cœur de chaque agglomération, les gares sont les lieux les plus fréquentés de la ville et constituent, de fait des cœurs battants des territoires qu'elles irriguent. Aussi, les gares et leur quartier peuvent-elles devenir des germes de renaissance de la vie collective, des espaces clefs pour la vie économique, sociale et symbolique de la société.

Elle peut montrer un avenir rassurant parce qu'inventé et maîtrisé par tous au-delà des inquiétants paradoxes de la vie moderne : exclusion et cohésion, abondance et pénurie, mouvement et enracinement, isolement et promiscuité.

## La gare, la nouvelle place publique

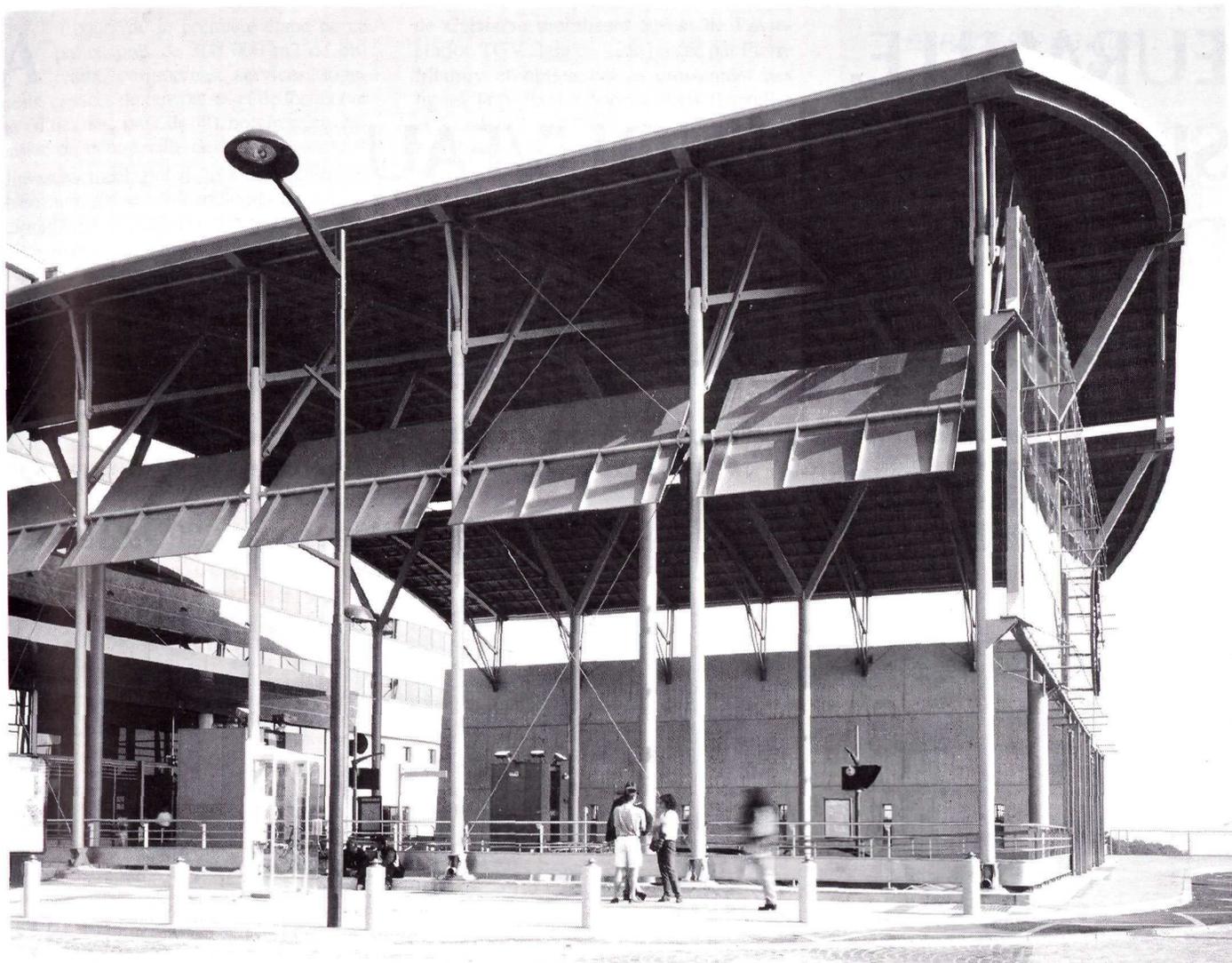
Ainsi la gare peut-elle jouer dans la ville d'aujourd'hui le rôle tenu par la place publique dans la ville traditionnelle. Elle y assure la rencontre réelle entre individu, grâce à la présence, dans un lieu à l'échelle

humaine, des fonctions essentielles de vie urbaine.

Image de la ville, la gare et son quartier peuvent en effet offrir un concentré de composantes : espace de passage et rencontre, espaces de commerces, de services communautaires, de loisirs et nature.

Le commerce et les services doivent notamment y retrouver aujourd'hui naturellement droit de cité ; un commerce et services pour tous, dans le décor du voyage où chacun, en fonction de ses besoins de ses goûts, trouve les moyens de subsistance matérielle et intellectuelle. Dans la gare peut naître une nouvelle manière de vendre qui rayonne au-delà sur toute la ville, et mette notamment vitrine l'identité locale. La gare doit donc ne pas envier de la ville et des territoires qu'elle dessert. Au-delà, la gare est au lieu où l'on trouve une présence services collectifs, reflet de la ville et territoires, elle contribue aussi à donner à chacun sa citoyenneté.

Ainsi, la richesse et la diversité de l'offre de transport se combinent dans la gare avec la richesse et la diversité de la ville locale. La gare du futur, au sein de son quartier, sera une nouvelle place publique dans la ville. Œuvre urbaine, elle développera dans le temps autant qu'elle dans l'espace.



Cergy-le-Haut (© SNCF - Direction de l'Aménagement/Michel Denancé).

### Les conditions du renouveau

La gare ne sera un nouveau germe de la vie sociale que sous l'impulsion conjointe des différents acteurs de la vie économique, politique et associatifs transporteurs, entreprises collectives territoriales...

Mais, par delà cette mobilisation c'est la qualité même de l'espace qui permettra à la gare de tenir son rôle de régénération de la ville et en même temps provoquera un enrichissement durable de la vie collective.

Cette qualité du lieu se fondera sur :

- la simplicité des cheminements et la lisibilité des services : Dans une gare, la lisibilité ne fait qu'un avec la fonctionnalité. Cela provient du rapport très

particulier que l'espace y entretient avec le temps. L'espace de la gare est un espace parcouru librement et en un temps souvent limité. Chaque voyageur, chaque citoyen, y joue un scénario qu'il doit parfois connaître à l'avance ou même composer ;

- l'agrément des ambiances visuelles et climatiques : nouvelle place publique, la gare est un lieu où l'on passe et où l'on reste. On doit pouvoir « s'y sentir bien » ;
- l'expressivité des matériaux et des lumières : directement accessibles aux sens, les matériaux et les lumières sont les éléments d'un confort accessible « ici et maintenant » ;

- l'économie et l'écologie des moyens de gestion de l'espace : la gare se doit d'être confortable pour le plus grand nombre, au moindre coût pour la collectivité ;

- l'évidence de l'harmonie avec la ville qui l'accueille : l'identité de la gare est double. Partie intégrante de réseaux de transports, elle appartient au monde du déplacement ; nouvelle place publique, elle s'inscrit au cœur des espaces publics de la ville.

Ainsi, les gares de demain, dans leurs différentes situations sur le territoire urbain et rural et sur les réseaux de transport, constitueront vraiment les bases d'un développement durable. ■

# EURALILLE, SIGNAL DU RENOUVEAU DE LA MÉTROPOLE LILLOISE

*par Thierry Dujardin et Jacques Molinie*

**E**uralille, centre international d'affaires et quartier à vivre, est en cours d'achèvement à Lille autour de la nouvelle gare TGV Lille Europe et de la gare Lille Flandres.

*Euralille aura constitué l'une des grandes opérations urbaines des années 90 en Europe.*



Vue générale d'Euralille, février 1995 (© NAI).

**A**u cours de la première étape de ce projet, près de 300 000 m<sup>2</sup> de bureaux, commerces, services, logements, espaces de rencontres et de loisirs ont été édifiés sur près de 40 hectares, en extension du centre ville de Lille.

L'investissement global lié à cette première phase aura été de 5,3 milliards de francs. 3,5 milliards ont été apportés par des partenaires privés pour la réalisation de nombreux programmes immobiliers et 1,6 milliard par des collectivités et établissements publics pour la réalisation d'équipements publics et d'infrastructures de transport (nouvelle gare TGV, stations de métro et tramway, 6 000 places de parking, voiries etc...).

La SAEM Euralille, présidée par Pierre Mauroy et dirigée par Jean Paul Baïetto, a assuré le management et la maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement et les équipements publics.

### **Le double impact du tunnel sous la Manche et du TGV**

Le tunnel sous la Manche et le TGV nord européen sont sans conteste à l'origine de l'histoire d'Euralille. En mars 1987, la métropole lilloise puis la région Nord-Pas

de Calais se mobilisent autour de l'association TGV Gare de Lille lancée par Pierre Mauroy et obtiennent le croisement des lignes TGV Paris-Londres, Paris-Bruxelles et Londres-Bruxelles à Lille. Début 1988, Euralille Métropole, société d'études, est chargée de proposer un projet d'aménagement. Tout s'enchaîne ensuite très vite : fin 1988, Rem Koolhaas est choisi comme architecte-urbaniste en chef du projet ; en mai 1990, la Société d'Aménagement d'Économie Mixte Euralille est officiellement constituée<sup>(1)</sup> ; en février 1991, les travaux d'Euralille débutent.

Cinq ans plus tard, 275 000 m<sup>2</sup> de planchers ont été réalisés (non comprises les 6 000 places de parking). Sont notamment proposés des produits immobiliers de bureaux « haut de gamme » : 56 250 m<sup>2</sup> répartis dans l'ensemble Lilleurope Tour et Atrium WTC et la Tour Crédit Lyonnais la petite tour Eurocity et les immeubles des portes du Romarin, sur le territoire de

*(1) A noter que ne figurent au capital ni promoteurs ni sociétés de construction, volonté délibérée des aménageurs de ne pas créer des conflits d'intérêts.*

Centre commercial Euralille, vue intérieure (Photo D. Rapaich).



### **ESPACES PUBLICS : EURAILLE DANS LA VILLE**

A cinq minutes à pied du centre ville de Lille, Euralille se veut un véritable pôle de rencontres et d'échanges pour tous. Cet objectif a présidé à la définition des espaces publics.

Pour aménager un véritable quartier vivant et chaleureux, Euralille a associé à la conception de ses espaces publics non seulement des techniciens mais aussi des représentants des habitants de Lille.

Pendant plus d'un an, des spécialistes de différentes disciplines (un sociologue, un aménageur urbain, un président de conseil de quartier, des travailleurs sociaux, un représentant de la Direction régionale des affaires culturelles, etc...) se sont réunis. Ils ont « planché » sur les usages potentiels des espaces publics d'Euralille. Ce nouveau quartier, doté d'une identité forte et d'équipements très variés, est bien positionné dans la continuité des autres quartiers, ayant vocation à devenir un lieu pluriel, permettant le brassage de nombreux publics.

Ce pari semble aujourd'hui gagné. La place François Mitterrand, principal espace public, est aujourd'hui fréquentée par des catégories variées de la population, notamment à l'occasion des spectacles qui s'y déroulent, (la troupe Royal de Luxe a accueilli sur place des milliers de spectateurs à l'occasion de la présentation de son « péplum », à l'automne dernier).

Enfin, répondant à la densité des parties construites, le parc Matisse, en cours de réalisation, constituera un espace vert de 8 hectares au cœur d'Euralille. Conçu par Gilles Clément, le designer Claude Courtcuise et les architectes paysagistes du cabinet roubaisien « Empreinte », il se structure notamment autour d'une grande prairie et de l'île Derborne, promontoire boisé, où sera reconstituée une forêt « primaire ».



Les tours de la Cité des Affaires d'Euralille, enjambant la nouvelle gare TGV Lille-Europe (Photo Daniel Rapaich).

### INNOVATION TECHNIQUE

Euralille, édifié dans un temps restreint et dans un espace limité du centre-ville de Lille, a été réalisé avec de nombreux acteurs.

Pour assurer une grande qualité urbaine, il a été fait appel à Rem Koolhaas comme urbaniste en chef et à d'autres architectes de renommée internationale ainsi qu'à des architectes régionaux de talent pour la conception de différents programmes. Des artistes comme Yann Kersalé, Louis Dandrel ou Robert Cahen, ont été également mobilisés.

Pour respecter les objectifs techniques et les délais, en tenant compte de la multitude d'intervenants, il a été décidé de réaliser une enceinte étanche globale cofinancée par les divers maîtres d'ouvrage ; il a été aussi établi un cahier de conduite de travaux valant charte pour tout intervenant sur le site ainsi qu'un planning général, régulièrement suivi, reprenant l'ensemble des interfaces.

Hormis cette structuration générale, sans laquelle les objectifs initiaux n'auraient pu être tenus, les principales particularités méritant d'être signalées sont :

- La réalisation dans l'opération d'une galerie technique multifluides, accessible sur la quasi-totalité de son linéaire depuis les parkings ;
- La prise en compte des perturbations aérauliques par

une étude de l'Institut de Mécanique des Fluides de Lille, avec essais en soufflerie ;

- La prise en compte des vibrations générées par le TGV par une étude du laboratoire des Ponts et Chaussées sur la transmission des ondes du rail, via les structures de la gare et le sol, aux structures des tours surplombant la gare ;
- La prise en compte des risques incendies dans la gare, vis-à-vis des tours qui l'enjambent et ce par une étude de « fire ingeneering » du CSTB, associé à Ove Arup ;
- La construction du viaduc Le Corbusier, ouvrage métallique constitué de deux tabliers qui reposent sur des axes transversaux. Ce viaduc permet de franchir l'espace public principal d'Euralille en conservant une transparence maximale. Cet ouvrage a été conçu par François Deslaugiers et mis au point par Jean Muller.
- La construction des deux tours surplombant la gare Lille Europe ; pour la première, celle du Crédit Lyonnais, on a dû prendre en compte la présence d'une ligne de métro en sous-sol. Cette tour repose sur deux poutres réalisées en douze opérations au-dessus de la gare ; la seconde, la tour Lilleurope, dispose de trois appuis et a été conçue avec deux cadres supportant des planchers suspendus.

la commune de La Madeleine. La position stratégique de ces réalisations, la compétitivité des prix et la qualité des services proposés (réseau fibre optique de France Télécom, liaison avec l'Eurotéléport de Roubaix, sécurisation de l'alimentation électrique grâce un système innovant d'EDF-GDF) devraient séduire à court ou à moyen terme de nombreuses entreprises dont le marché est l'Europe du Nord-Ouest.

Outre ce centre d'affaires, le nouveau quartier comporte également près de 700 logements (appartements, résidences-services, hôtel) ainsi qu'un centre commercial constitué d'un hypermarché et de plus de 130 boutiques. On trouve également sur le site des équipements d'échanges et de loisirs avec Lille Grand Palais (ensemble réunissant espaces de congrès, d'exposition et de spectacles), l'Espace croisé (pôle d'animation culturelle), l'Aéronef (salle de spectacle) et le Parc Matisse (8 hectares d'espaces verts). L'École Supérieure de Commerce de Lille s'est aussi implantée dans le centre Euralille. La commercialisation de ces différents équipements s'est révélée encourageante notamment pour le centre commercial, revendu à investisseurs avant son ouverture et



**Thierry DUJARDIN,**  
**IPC 80,**  
**Directeur opérationnel**



**Jacques MOLINIE,**  
**Délégué Général**  
**d'Euralille à Paris**

dont 95 % des surfaces étaient occupées dès sa mise, en septembre 1994. Lille Grand Palais a généré un chiffre d'affaires de 42 millions de francs pour son premier exercice, chiffre qui devrait pratiquement doubler pour l'exercice 1995-1996. Tous les logements et résidences services ont été vendus et plusieurs centaines de nouveaux logements devraient être construits dans les prochaines années à Euralille. En effet, les besoins de la métropole lilloise sont importants en la matière. Enfin, coté bureaux, la commercialisation est plus lente mais 30 % d'entre eux ont déjà trouvé preneurs alors que les principaux programmes n'ont été livrés qu'au cours de l'été dernier (à un loyer moyen de 1 100 francs hors taxes le m<sup>2</sup>/an).

Aujourd'hui à une heure de TGV de Paris, deux heures de Londres et bientôt à une demi-heure de Bruxelles, Lille renoue avec sa vocation traditionnelle de place d'échanges. Euralille est l'un des principaux vecteurs du renouveau de la métropole lilloise qui, candidate française aux Jeux Olympiques de 2004, s'affirme comme l'une des cités qui compteront dans l'Europe de demain. ■

Le centre Euralille (Photo D. Rapaich).



## L'ESPACE PUBLIC, CIMENT DE LA CITÉ

# L'EXEMPLE DE PERPIGNAN

*par Jean-Paul Alduy*

**P**enser, concevoir, aménager, gérer l'espace public, c'est en réalité porter son effort intellectuel, politique ou financier sur ce qui est essentiel à la Ville : l'espace public où se mettent en scène, s'affrontent ou se soutiennent les cultures d'hier ou de demain, des diverses communautés qui affirment ou effacent leurs différences ; l'espace où les réseaux sociaux s'interconnectent, l'espace enfin où s'échangent les biens et les services qui sont la raison première de l'accumulation historique d'un bâti de demeures et d'échoppes, lieux de cultes et bâtiments publics.

Perpignan, vue du ciel, un contraste significatif avec l'espace urbain du Moulin à vent



La pensée fonctionnaliste des années soixante a refusé ou minimisé cette dimension culturelle de l'espace public au profit de « l'urbanistiquement correct », aéré, fluide, organisé, planifié, déterminé par l'appareil industriel de production du bâti et la construction de réseaux de voirie hiérarchisés, dénivelés, paysagers à mourir d'ennui... Plus tard, les architectes, honteux d'un héritage injustement attribué, vont concentrer leur talent dans le singulier d'objets en mal de transparence, de couleurs, de rondeurs et de modernités proliférantes.

Mais la ville ne se réduit pas plus à une collection d'objets qu'à un ensemble de réseaux d'infrastructures et de masses bâties ; elle est d'abord réseaux de vies qui vont trouver dans l'espace public leurs lieux d'expression.

Deux quartiers de Perpignan - « petite grande ville » - illustrent cette introduction

### **Le Moulin à Vent : un faux-vrai grand ensemble**

Lorsque la construction du quartier du Moulin à Vent sur les collines Sud de Perpignan est lancée au début des années soixante, le choix du maire a été peu commun. Alors que Sarcelles est l'exemple dominant et le triptyque ZUP-SEM-CDC, le mode de réalisation incontournable, le Moulin à Vent prend un autre chemin.

En regardant de loin, on voit un grand ensemble. En regardant de près, le mécanisme est strictement original, c'est-à-dire unique. La Caisse des Dépôts n'est pas présente dans la SEM où un pool de banques privées assure le financement sans exiger la garantie de la ville. Point de ZUP dont les procédures donnent à la technocratie d'État le pouvoir de conception et de programmation. Point de logements locatifs sociaux, mais exclusivement de l'habitat collectif à la vente, à des prix tels que la charge financière est proche des loyers HLM de l'époque. Échappant ainsi aux maîtres à penser, le Maire qui habitera toute sa vie dans ce quartier, en homme de bon sens, c'est-à-dire porteur des cultures locales, cherchera instinctivement à créer un décor et des espaces publics où la population catalane et rapatriée retrouvera ses repères, ses échelles.

Certes, les conditions économiques et la logique des ingénieurs imposeront une échelle, des alignements et croisements qui ne sont pas ceux du centre historique ni même des quartiers construits entre les deux guerres. Cependant, il n'y a pas rupture avec les cultures du bâti des gé-



**Le Moulin à vent, un espace urbain fédérateur, traité, de qualité.**

nération précédente. Par les couleurs, les matériaux, les plantations, les échelles des placettes, des rues et des « ramblas », la Ville Méditerranéenne d'hier est présente dans une modernité modeste qui continue de composer avec la tramontane et le soleil. Les volumes bâtis s'enroulent comme hier sur les lignes de niveau des collines dominées par un château d'eau en brique rouge dernier clin d'œil naïf aux tours du XV<sup>e</sup> siècle dont le Castillet reste le symbole de la cité catalane.

Aucune prétention dans l'architecture : les placettes sont modestes et aucun grand paysagiste n'est venu donner sa signature. Les équipements dits « structurants » ne

sont pas là où l'urbaniste les aurait mis ; les voies se brisent et le réseau de voirie n'est pas hiérarchisé, point de centre commercial super ou hyper... Le quartier accepte le chaos mais à une condition : l'espace public fragmenté, brisé reste toujours, dans toutes ses dimensions, à taille humaine et porte aux plantations - pins, palmiers, lauriers, oliviers - le plus grand soin ; les alignements blancs des façades servent d'écrin à la composition des plantations et non l'inverse.

Le Moulin à Vent - faux-vrai grand ensemble - est un quartier magique avec un espace public respectueux des modes de vie et des cultures, un espace public qui

va jouer son rôle d'espace d'intégration sociale. La communauté pieds noirs va massivement investir le Moulin à Vent en 1962 qui deviendra Son quartier, lieu d'une identité affirmée, mais également recomposée et négociée, précisément dans les lieux qui par leur échelle, leur conception, leurs noms même appelaient à l'échange (rambla de Catalunya) et à l'intégration (place de la Sardane).

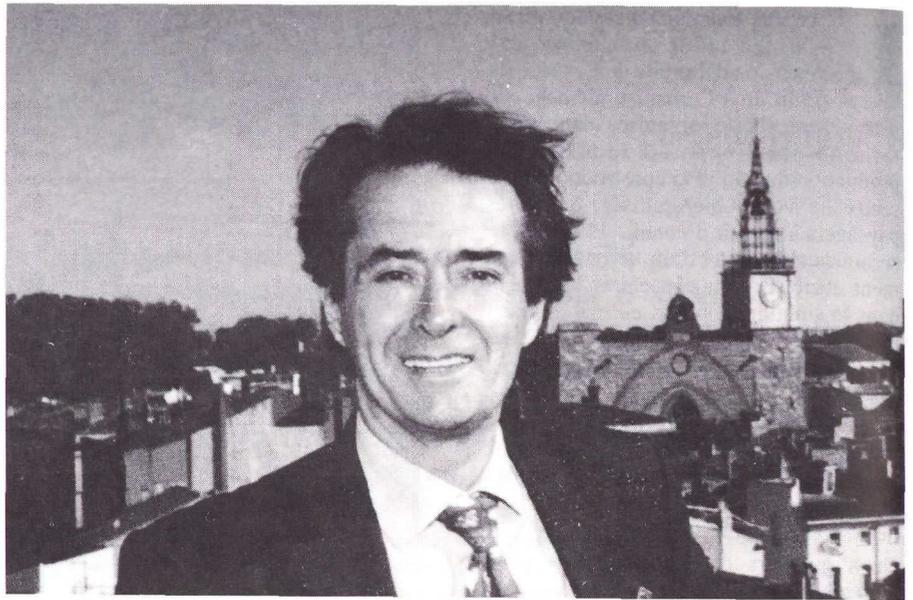
Aujourd'hui, près du tiers des appartements sont loués. La population, hier très homogène - phénomène classique des grands ensembles et des villes nouvelles -, s'est diversifiée : retraités, classes moyennes, étudiants sont venus s'ajouter au « primo accedant » des années soixante. L'attention particulière portée à cet espace, ses qualités, le souci de sa gestion et de son entretien ont contribué à créer du lien social, de la cohésion.

En revanche, l'évolution des formes commerciales de l'agglomération avec la domination progressive des grandes surfaces périphériques porte atteinte à l'espace public du quartier basé exclusivement sur le petit commerce de détail. Les marchés forains récemment développés sur les principales places du quartier sont une contre-offensive à l'avenir incertain...

Le problème soulevé n'est plus technique. Sans le petit commerce en ces lieux d'articulation, le réseau des espaces publics se fragmente et se vide de l'essentiel de sa fonction d'intégration sociale, l'urbaniste, l'ingénieur, le paysagiste, l'architecte, l'artiste, le sociologue n'y peuvent rien, les maires non plus. Les lois actuelles ne leur permettent pas, lorsqu'ils ont conscience de cette nécessité, de maîtriser l'évolution des structures commerciales.

### **Saint-Jacques : le choc des communautés, le poids de l'histoire**

Il s'agit là d'un lotissement ordonnancé : la trame est régulière malgré la topographie, en d'autres termes, un lotissement très fonctionnel... du XIII<sup>e</sup> siècle ! Sur le flanc qui domine les jardins maraîchers, un ensemble remarquable de bâtiments publics - églises, couvent, léproserie - constitue un « arc gothique ». A l'ouest, la Citadelle domine de ses remparts. Entre ces deux ensembles, pour l'essentiel inaccessibles (l'armée), le quartier s'allonge et descend vers le centre commercial administratif et politique de la ville. Sept siècles n'ont pas modifié la trame urbaine. Une communauté gitane s'est installée aux côtés des Roussillonnais dont ils partagent



**Jean-Paul ALDUY,  
ICPC 68,  
Maire de Perpignan.**

la langue. Plus récemment, une forte communauté maghrébine a peu à peu repoussé les communautés préexistantes jusqu'à dominer aujourd'hui le réseau commercial. Le marché forain de la place Cassanyes, en fin de semaine, aligne ses étals odorants et bruyants. Les commerces de la rue Lucia, quant à elle, prennent certains jours des allures de souk.

Mais, derrière le pittoresque, derrière les façades de maisons de quatre à cinq niveaux, étroites et profondes, il faut savoir lire et comprendre la misère, l'affrontement des communautés, le sida, la drogue, la violence.

Il y a quelques années encore, les théories « fonctionnalistes et hygiénistes » dessinaient un quartier nouveau où l'on devait raser les flots insalubres et éventrer le quartier par de larges rues. Ce projet était largement accepté par une population roussillonnaise inquiète de ne pouvoir contenir l'afflux de populations étrangères, de ne pouvoir maîtriser une évolution qui conduit inexorablement à déstabiliser l'équilibre des communautés.

La politique menée aujourd'hui porte sur tous les fronts : l'habitat, l'activité commerciale, la sécurité, la prévention, la santé, la culture (notamment la musique), le patrimoine architectural, la propreté, la scolarisation et l'action éducative, etc... La conception que l'on se fait de l'espace

public comme espace de mémoire et d'intégration sociale trouve ici toutes ses interrogations :

Doit-on respecter la trame urbaine ou adapter ses caractéristiques aux exigences des moyens de déplacement qui définissent l'accessibilité d'un quartier (voitures, camions de livraison, véhicules de sécurité et d'urgence, transports en commun, bennes de nettoyage et à ordures) ? Comment « aérer » le quartier et permettre d'adapter l'habitat aux conditions d'hygiène de notre siècle, avec des voies n'ayant pas trois mètres de large ? Comment assurer le stationnement dans des rues qui sont, en fait, l'espace collectif des immeubles qui les bordent ?

Autant, dans les grands ensembles, l'espace public permet d'assurer toutes les fonctions mais débouche sur des échelles qui tuent la vie collective. Autant, ici, la vie collective se développe (par force) dans l'espace public ; mais les fonctions essentielles (circuler, stationner, nettoyer, aérer, ensoleiller, etc.) ne peuvent être assurées qu'au prix de la destruction d'une trame et d'un habitat qui constituent un patrimoine essentiel à l'identité même de la ville toute entière.

La stratégie d'aménagement de l'espace public progressivement définie et mise en œuvre repose sur deux catégories d'actions :

- d'une part des actions ponctuelles, modestes, qui, par petites touches réparties sur l'ensemble du quartier, aèrent un carrefour, mettent en couleur un immeuble, reprennent le revêtement d'une rue, réalisent quelques chambres pour étudiants, ouvrent un local associatif, etc. ; le but étant de combattre le sentiment d'abandon, de quartier oublié
- d'autre part, des actions ayant l'ambition de prendre appui sur les bâtiments et places principales pour transformer l'image du quartier. Quelle conception de ces espaces, pour quels usages à partir de quelle démarche d'appropriation par les habitants du quartier ? Comment faire pour que ces espaces ne se réduisent pas au champ clos des affrontements entre communautés ? Comment éviter la « confiscation » par l'une ou l'autre communauté ? Comment relier ces espaces au reste de la Cité et créer les jalonnements nécessaires qui ouvrent le quartier vers le centre ville ?

La réponse de la Municipalité est claire. Rien ne peut se faire sans concertation.

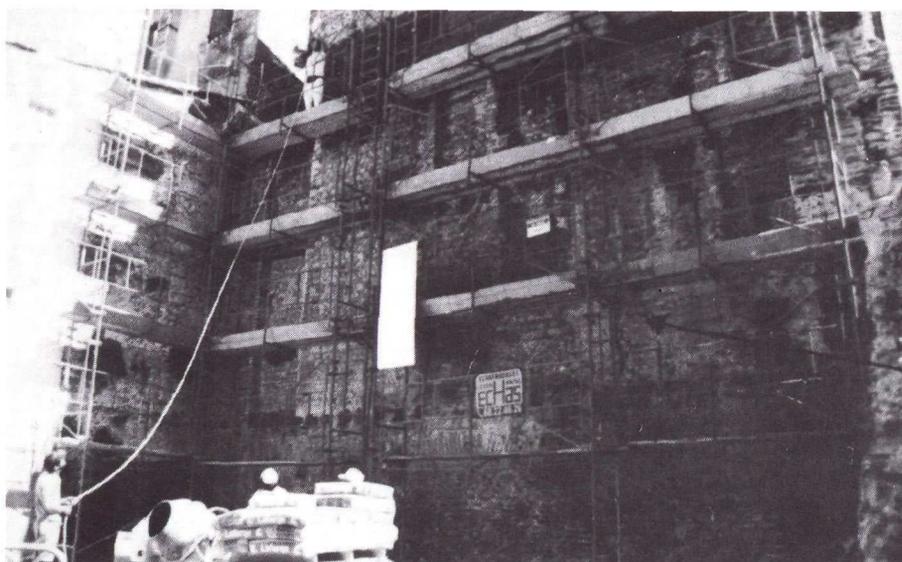
**Le « Triangle d'or » :  
Associations de quartiers -  
Atelier d'Urbanisme -  
Municipalité**

Reste la méthode à mettre en place pour réhabiliter cet espace public.

Sans avoir la prétention d'apporter « La » solution, Perpignan expérimente une nouvelle démarche déjà traitée dans certains pays nordiques.

Il s'agit de susciter la constitution d'associations de quartiers, véritables partenaires de la municipalité pour le repérage, l'étude et le traitement des actions petites et grandes qui portent sur le cadre de vie du quartier et, tout particulièrement, l'espace public. Ces associations ne se substituent pas aux associations existantes, notamment de commerçants, sportives, culturelles, mais elles ont vocation à devenir un interlocuteur privilégié des services techniques. Toutefois, pour être réellement partenaires, il leur faut une capacité technique. De même, pour aller au-delà des revendications ponctuelles, il est nécessaire de permettre à ces associations d'être partie prenante dans la réflexion à moyen terme qui définit l'avenir du quartier.

C'est là qu'intervient « l'Atelier d'Architecture et d'Urbanisme », instance technique jouant le rôle de « concepteur-médiateur » entre la municipalité et les associations. Cet atelier est lui-même une association à laquelle adhèrent des archi-



Espace aménagé rue Porte de Canet, photo avant travaux (illustrant la démarche du Triangle d'or).

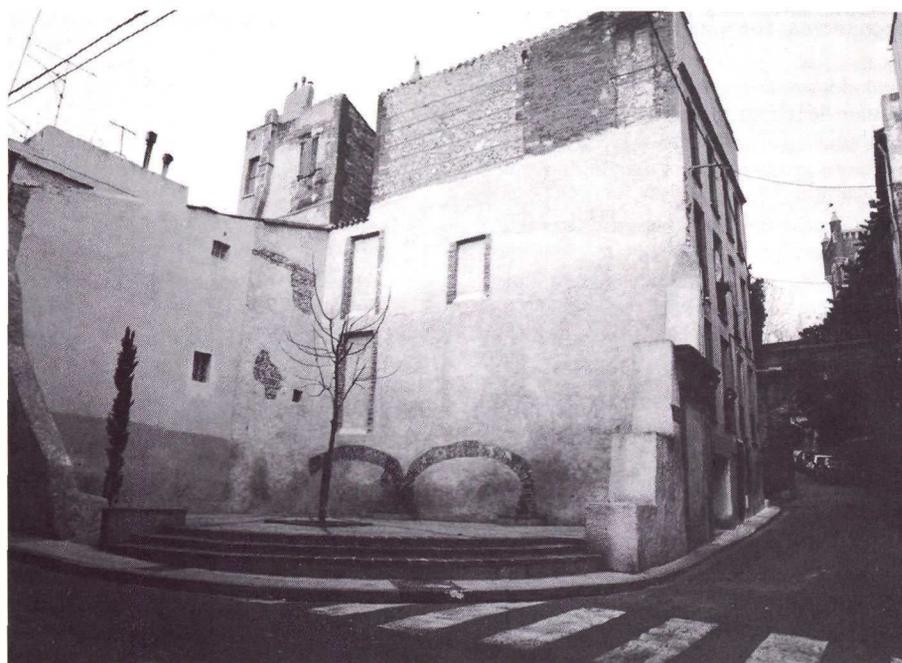
tectes, des urbanistes (et demain, nous l'espérons, d'autres professions du cadre de vie) ayant leur cabinet à Perpignan, c'est-à-dire vivant eux-même les difficultés de ces quartiers.

Ces architectes-urbanistes vont se spécialiser sur des quartiers et seront rémunérés par la ville pour être à la disposition des associations, et animer le débat sur les

opportunités, petites et grandes, d'aménagement.

Ainsi, le triangle « Associations - Atelier - Municipalité » met en mouvement un débat qui pourra s'élargir sur le quartier au fur et à mesure que des actions se réaliseront et apparaîtront clairement comme le produit de cette démarche tripartite.

Espace aménagé rue Porte de Canet, photo actuelle après travaux (illustrant la démarche du Triangle d'or).





La Place des Pailus : un espace de vie en plein cœur de la ville, redessiné par le Triangle d'or « Associations de quartiers, architectes, services de la ville ».

Pour donner un exemple, il aura fallu une dizaine de réunions pour définir les options de l'aménagement de la « place des Pailus » (une placette à l'entrée du centre historique où il suffit de quelques étals pour occuper le site), une dizaine supplémentaires pour trancher entre les options avec ou sans stationnement et quelques-unes encore pour choisir le platane qui aujourd'hui est l'objet de tous les soins...

Une ancienne Halle au poisson a pu, à cette occasion, être sommairement aménagée pour recevoir au départ l'exposition permanente du projet et, par la suite, des activités culturelles du quartier. Le chantier lui-même a été suivi par deux commerçants désignés par l'association.

La tradition de participation des habitants à la conception des projets n'existant pas à Perpignan comme ailleurs en France, les architectes libéraux n'ont pas été formés

dans la tradition d'un débat rugueux et exigeant avec les habitants concernés... Certes les élus non plus n'ont pas l'habitude d'affronter sur le moindre projet la diversité souvent agressive des points de vue... Certes le chemin sera long avant qu'une vraie culture de débat, habitants-urbanistes-élus, rende « naturelle » la démarche ci-dessus présentée. Mais l'enjeu de l'espace public - « espace de citoyenneté » - mérite que soient expérimentées des démarches nouvelles de conception des actions d'aménagement qui vont créer, adapter, composer, recomposer ces lieux où se joue « l'urbanité » de la ville.

L'approche purement technique, quelles que soient les vertus des hommes de l'art, aura toujours tendance à favoriser les réponses fonctionnelles. A l'inverse, l'approche existentielle du résident éludera souvent les contraintes techniques ou financières ; l'intérêt particulier aura ten-

dance à dominer l'intérêt général. L' élu, à qui reviendra l'arbitrage final et qui a vocation à gérer avec parcimonie l'argent public, devra privilégier une vision globale de l'aménagement.

Le triptyque « Associations de quartiers - Atelier d'urbanisme - Municipalité » permet cette confrontation des trois points de vue ; il définit les conditions nécessaires (mais non encore suffisantes) d'une approche de l'espace public qui privilégie son rôle d'espace de citoyenneté et d'intégration sociale.

Réduire le rôle de l'espace public à ses caractéristiques fonctionnelles - espace qui organise -, c'est « déshumaniser » la Ville. L'espace public a vocation à transformer le chaos de la Ville en conscience, non pas à le nier ; il constitue dans une Ville fragmentée, cloisonnée, le ciment de la Ville. ■

# LE MOUVEMENT DES ENSEIGNES VERS LE CENTRE-VILLE : UTOPIE OU RÉALITÉ !

par Michel Pazoumian

**Le développement commercial des années 80 ne s'est inscrit ni dans une logique d'urbanisme, ni dans un schéma d'aménagement du territoire**

Le commerce français vient de connaître dans les vingt-cinq dernières années, sans doute, les bouleversements les plus importants de son histoire. Du crémier local au gigantesque hypermarché, des ensembles commerciaux de quartier aux grands centres commerciaux régionaux, nous pouvons mesurer les évolutions.

Ce mouvement a correspondu à l'apparition d'« une nouvelle race de dirigeants du commerce » qui se sont révélés être aussi des gestionnaires rigoureux et inventifs tels que Édouard Leclerc (inventeur du mouvement coopératif Leclerc), Denis Defforey et Gérard Mulliez, respectivement créateurs de Carrefour et d'Auchan), Jean-Louis Solal (le père des Centres Commerciaux Français) mais aussi plus récemment, François Lemarchand (fondateur de Pier Import et aujourd'hui de Nature et Découvertes), Mikaël Likierman (Premier manager d'Habitat et aujourd'hui co-président de Grand Optical) et des fédérateurs tels que Marc Goguet (fondateur de la Fédération Française de la Franchise et de Procos), etc... Parmi les effets positifs de ces évolutions, nous retiendrons :

- l'accompagnement commercial du développement exponentiel de l'habitat périurbain et des grands ensembles,
- la modernisation du commerce français (création de concepts élaborés, gestion informatisée des magasins),
- le maintien de prix accessibles permettant la diffusion « démocratique » des biens de consommation.

Cependant les effets négatifs ont commencé à apparaître avec :

- d'une part, **la course au gigantisme et à la démesure** en ce qui concerne le nombre

logique d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

**Nous nous sommes réveillés au début des années 90 avec, face à nous, un phénomène de déstructuration de la fonction commerciale de la ville : une périphérie surdensifiée, des quartiers « peau de chagrin », des centres-villes tous affaiblis.**

Deux raisons fondamentales expliquent cette dérive:

- Les promoteurs ont érigé un modèle de centre commercial dont l'hypermarché a été la quasi unique locomotive (les grands magasins étant devenus inopérants en France contrairement à nos voisins européens),
- Les Maires de périphérie, dans le cadre de la décentralisation, ont largement favorisé ces équipements, reconvertissant des quantités de zones industrielles en zones d'activités commerciales, couvertes de boîtes tant décriées aujourd'hui.

Tandis que l'on créait des offres de mètres carrés pléthoriques en périphérie de nos villes (24 m<sup>2</sup> de centres commerciaux pour 100 habitants en France dont 80 % en périphérie), en Grande Bretagne, la grande majorité

des centres commerciaux venait conforter les rues piétonnes de centres-villes (26 m<sup>2</sup> de centres commerciaux pour 100 habitants dont les 2/3 en centre-ville) et en Allemagne le développement urbain de l'après-guerre permettait de construire des rues, véritables centres commerciaux, li-



et la taille des hypermarchés mais aussi des autres moyennes surfaces et enfin des centres commerciaux,

- d'autre part, le fait que, depuis un peu plus de quinze ans, le développement des grandes surfaces et des grands centres commerciaux ne s'inscrit pas dans une

mitant à 2,5 m<sup>2</sup> pour 100 habitants la production de centres commerciaux.

### La remise en cause

a / Les modifications législatives introduites par les lois Doubin, Sapin puis Madelin ont permis d'indéniables améliorations. Par exemple la construction d'une deuxième surface commerciale de 1 500 m<sup>2</sup> nécessite, y compris dans le cadre des lotissements commerciaux, une autorisation de la Commission Départementale d'Équipement Commercial, la taxe professionnelle se répartit maintenant (en partie) entre les communes de la zone de chalandise et ne bénéficie pas seulement à la commune de l'implantation du projet, l'étude d'impact est devenue obligatoire, etc...

Cependant si la plupart des grandes productions récentes de mètres carrés commerciaux, issues d'autorisations datant de trois à cinq ans, se sont, sur le plan architectural, nettement améliorées, elles constituent dans leur grande majorité des

semi-échecs commerciaux : les chiffres d'affaires et les rendements des magasins sont en général faibles et ne justifient ni les densités de mètres carrés de ces centres, ni les tendances récentes à l'agrandissement des surfaces des magasins.

b / La réflexion sur les projets de centres commerciaux de centre-ville est de nouveau à l'ordre du jour. Les réussites des grands centres commerciaux de centre-ville des années 75/80 (Jaude à Clermont-Ferrand, les Halles à Strasbourg, Polygone à Montpellier...) sont relayées aujourd'hui par des réussites de centres de tailles plus modestes (Espace Maréchaux à Mulhouse, le centre commercial Victor Hugo à Valence).

c / Il apparaît de plus en plus évident que la réussite du commerce dans les centres-villes passe par une politique globale déjà menée par certaines municipalités et qui porte ses fruits : c'est le cas bien connu de Strasbourg avec son plan de circulation comportant des boucles aboutissant à des parkings aménagés, sa politique de transport en commun et l'extension de son

plateau piétonnier, ou même celui de Nantes avec l'image du centre rehaussé par l'aménagement du Cours des 50 Otages, sa deuxième ligne de tramway et son circuit cœur.

Les « recettes » permettant d'amorcer les mouvements de redynamisation des commerces du centre-ville sont aujourd'hui connues même si elles sont parfois difficiles et longues à mettre en œuvre.

### Une attitude des acteurs du commerce petit et moyen plus favorable au retour des investissements en centre-ville

Elle est favorisée par deux phénomènes :

– Celui de la baisse des prix des pas-de-porte en centre-ville, y compris dans des rues majeures.

Par comparaison, les prix des droits au bail des centres commerciaux les plus importants se situent aux mêmes niveaux mais avec des loyers et charges

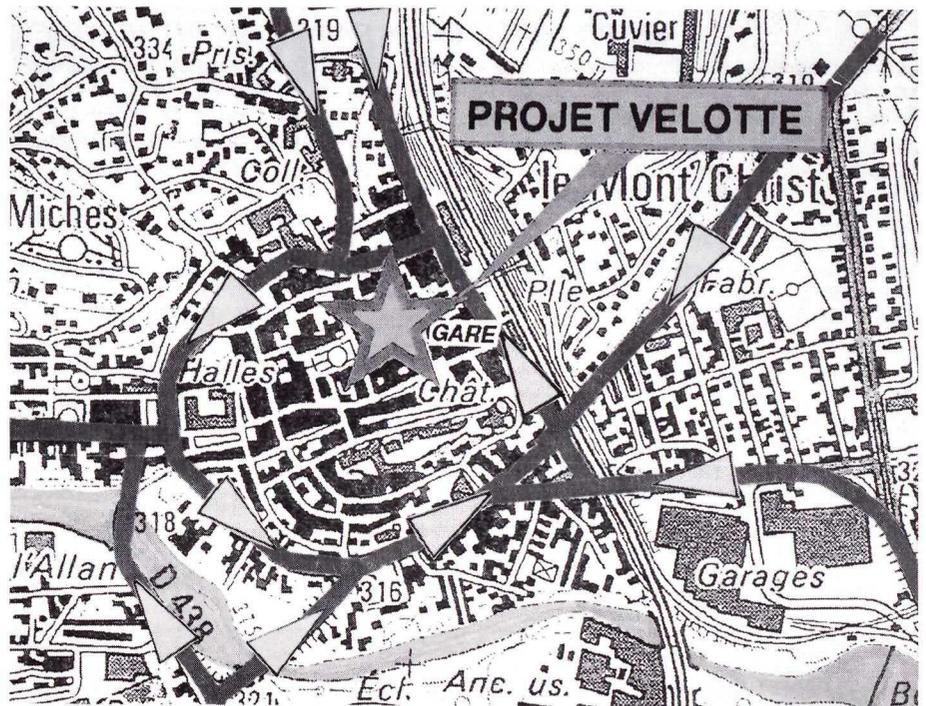


d'exploitation bien supérieurs à ceux des boutiques de centre-ville.

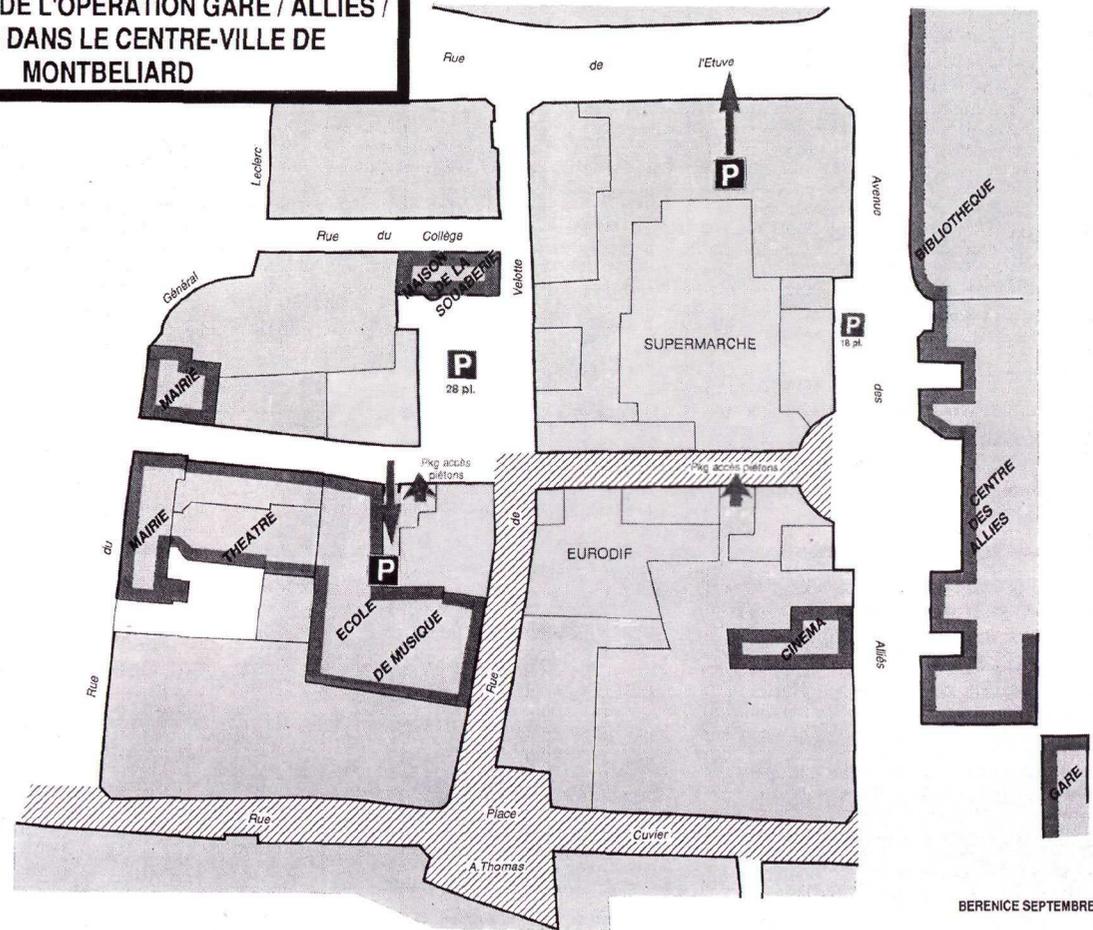
- Celui de la prise en compte du commerce comme **un équipement majeur et fondamental de la cité** ayant pour conséquence, ainsi que nous l'avons vu plus haut, la mise en place de politiques dynamiques et le début d'une prise de conscience par les services techniques des Mairies et des Préfectures des contraintes de bon fonctionnement du commerce (visibilité des façades, livraisons, etc...).

Ces phénomènes déclenchent depuis maintenant deux ans un mouvement d'intérêt ou de retour vers les centres-villes de la part des « moyennes surfaces locomotives » de 400 à 2/3 000 m<sup>2</sup>. Nous pouvons imaginer le rôle d'entraînement que peuvent jouer ces enseignes sur les autres commerces plus petits, qu'ils soient issus de réseaux ou totalement indépendants.

**Cependant, pour que ce mouvement se généralise, les contraintes restent nombreuses :**



**INTEGRATION DE L'OPERATION GARE / ALLIES / VELOTTE DANS LE CENTRE-VILLE DE MONTBELIARD**



BERENICE SEPTEMBRE 1993

### UN PROJET URBAIN DANS LE CENTRE-VILLE DE MONTBÉLIARD

La Municipalité, qui disposait d'un site en centre-ville (Gare/Alliés/Velotte = GAV), lançait une réflexion préalable à un concours de promotion à travers une étude de programmation commerciale.

Avec seulement 30 000 habitants, la ville domine à peine le pays de Montbéliard. Elle reste néanmoins la commune principale d'un district de 140 000 habitants et d'une zone de chalandise de 210 000 habitants bien distincte de celle de Belfort.

Ce site, situé à proximité de la rue piétonne du centre-ville de la gare et de la Mairie, disposait des capacités permettant de densifier les surfaces commerciales du centre-ville et en particulier d'y implanter d'une part une grande surface alimentaire, permettant ainsi d'accroître la fréquentation des habitants de la périphérie vers le centre-ville, d'autre part d'autres activités commerciales absentes de ce centre-ville.

Pour que le projet commercial se réalise, il était indispensable de construire un parking sous l'opération qui doit devenir avec ses 500 places, le parking principal du centre-ville.

Par ailleurs, pour intégrer l'opération aux rues principales du centre-ville, les cheminements piétons et l'organisation commerciale des linéaires ont été particulièrement étudiés.

Enfin pour que le montage soit cohérent sur le plan financier et opérationnel, c'est un véritable partenariat qui s'est institué entre la ville et ses partenaires : Le Cabinet BERENICE pour les études et la recherche des partenaires commerciaux, enseignes et promoteurs, la SEDD en tant que maître d'ouvrage délégué, l'architecte de la ville en tant que concepteur rejoins par la SODES, promoteur de l'opération.

M. Louis Souvet, Sénateur-Maire et ses services, se sont appuyés sur ce programme commercial pour réaliser un véritable projet urbain intégrant :

- Deux nouvelles rues et une place,
- Un parking de 500 places,
- Le Centre Commercial dont un supermarché (2 000 m<sup>2</sup>), deux petites moyennes surfaces et 20 boutiques en rez-de-chaussée sur rue,

- C'est le manque de surfaces moyennes de 250 à 1500/2000 m<sup>2</sup> au sol, disponibles en centre-ville et bien situés dans l'hypercentre ou son pourtour immédiat. Le problème des politiques audacieuses de réserves foncières et d'incitations fiscales favorisant le remembrement commercial en centre-ville reste majeur.
- C'est le retour nécessaire à l'urbanisme, afin d'inscrire ce mouvement de renforcement de la ville-centre dans le cadre d'un projet global à l'échelle de l'agglomération : prise en compte des projets de politique de transport en commun ou de densification résidentielle et amélioration du cadre urbain (élargissement de trottoir, semi-piétonnisation...).
- C'est enfin la nécessité d'un partenariat direct de la Municipalité avec les enseignes « locomotives » en premier lieu, mais aussi avec les commerçants dynamiques au travers, en particulier, des commissions extra-municipales.

Si le commerce reste un équipement qui relève de l'investissement privé, son potentiel et son avenir sont de plus en plus liés aux projets urbains. La rigueur et l'inscription dans la durée des politiques municipales restent donc des éléments majeurs de la réussite de ce mouvement qui s'amorce, c'est-à-dire le retour des commerces au centre-ville aujourd'hui et peut-être dans les quartiers demain.

La réconciliation du commerce et de l'urbanisme constitue l'un des enjeux de l'équilibre de la cité pour les vingt prochaines années. ■



**Michel PAZOUIMIAN,**  
**Délégué Général de Procos,**  
**Président Directeur Général de Bérénice SA et d'Euralia SA.**  
**Cycle supérieur d'aménagement et d'urbanisme de l'Institut des Sciences Politiques.**



### LE CENTRE COMMERCIAL VICTOR HUGO À VALENCE

La fermeture du Grand Magasin des Dames de France à Valence aurait pu constituer un handicap majeur dans l'attraction du centre-ville, en particulier sur sa partie Est.

Bien situé sur le circuit piéton du centre-ville, sa reconversion en centre commercial sur deux niveaux, avec 10 000 m<sup>2</sup> de surface de vente, a permis d'implanter fin 1994 dans cette ville :

- un magasin FNAC,
- deux moyennes surfaces (Go Sport, Pier Import),
- un restaurant McDonald's,
- et 32 boutiques diverses dont des enseignes (Celio, Grand Optical...),

Parking : 400 places.

Investissement : 125 Millions de Francs.

Date d'ouverture = 14/10/94.

Chiffres d'affaires première année = 240 Millions de Francs.

# ESPACES DANS LA VILLE BRITANNIQUE

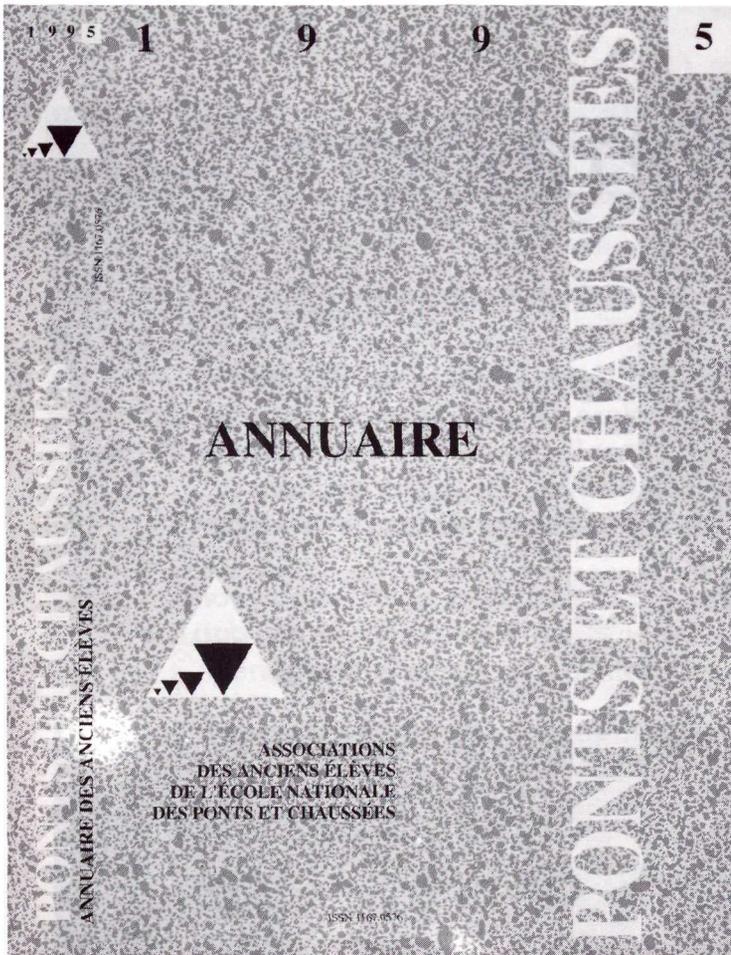
*par Sophie Le Bourva et Graeme Smart*

**L**es grands changements urbains du XVII<sup>e</sup> siècle dans le reste de l'Europe résultaient de l'exercice du pouvoir impérial, alors qu'en Grande-Bretagne, les questions de pouvoir ayant été réglées par l'établissement du Commonwealth vers la fin de 1670, le développement urbain a été régulé par des considérations pragmatique : règles de propriétés foncières, commerce et systèmes de transport construits.

Aujourd'hui les opportunités de créer des espaces de récréation et de repos sont activement recherchées. Il est intéressant d'examiner deux exemples récents dans le contexte particulier du développement social et urbain de la Grande-Bretagne.



Photo 1 : Victoria Square, Sculpture de Dhruva Mistry. (© Birmingham City Conseil.)



**L**es ingénieurs des Ponts et Chaussées jouent un rôle éminent dans l'ensemble des services du ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme. Ils assument également des fonctions importantes dans les autres administrations et dans les organismes des secteurs publics parapublic et privé.

De même, les ingénieurs civils des Ponts et Chaussées, occupent des postes de grandes responsabilités dans tous les domaines (entreprises, bureaux d'études, ingénieurs conseils, contrôle, organismes financiers, industrie, services...).

L'annuaire est édité conjointement par les deux associations.

## L'ANNUAIRE 1995 EST DISPONIBLE PRES DE 2 000 MODIFICATIONS

*Il est adressé directement à tous les anciens élèves à jour de leur cotisation*

---

### BON DE COMMANDE

#### DESTINATAIRE

OFERSOP

55, bd de Strasbourg 75010 PARIS

Téléphone : 48.24.93.39

Télécopie : 45.23.33.58

Prix : . . . . . 900,00 F

TVA (20,6 %) . . . . . 185,40 F

Total : . . . . . 1085,40 F

#### EXPEDITEUR

Nom : . . . . .

Adresse : . . . . .

Téléphone : . . . . .

Télécopie : . . . . .

Veuillez m'expédier ..... annuaire(s) des anciens Elèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Date .....

Signature

**Le contexte historique et culturel**

L'apogée du développement des espaces urbains en Europe se situe au XVII<sup>e</sup> siècle, en plein épanouissement baroque. Cette période dynamique voit la société laïque s'affirmer avec des démonstrations du pouvoir temporel rivalisant et même dépassant celles relevant traditionnellement de l'Église. L'Église réagit alors afin de maintenir sa suprématie et contribue ainsi à cette phase de grand développement de l'urbanisme - marqué par la création des grandes places d'Europe. La place en ellipse devant Saint-Pierre-de-Rome, conçue et réalisée par Bernini est un chef d'œuvre de restructuration urbaine qui glorifie l'Église et fournit un forum pour les fidèles.

Par contraste, la place de la Concorde, a été conçue comme un paysage urbain infini, sans limite, évoquant le pouvoir de la capitale de la France, par une horizontalité saisissante. Cette expression du pouvoir peut se comparer à l'effet des premiers gratte-ciels de New-York et Chicago qui, vers la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, annonçaient la puissance technologique et économique de l'ère industrielle.

En Angleterre, vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, la Guerre Civile, dernier conflit ayant eu lieu sur le sol britannique, se termina avec l'établissement de nouvelles structures démocratiques qui prenaient en compte le peuple, l'aristocratie et l'Église amenant ainsi à l'équilibre ces trois composants de la vie politique et intégrant ainsi les différentes forces en conflit.

Dès lors, le développement des villes britanniques fut régi principalement par les exigences du commerce et de l'industrie. La Grande Bretagne ne connaîtra jamais le type de développement urbain qui célèbre le pouvoir de l'État ou de l'Église par de grands palais, avenues et espaces publics et cela, en dépit des tentatives de grands architectes et penseurs de l'époque, comme en témoignent les plans baroques préparés par Christopher Wren, John Evelyn et d'autres pour la reconstruction de Londres après le grand incendie de 1666. Cette ambition des professionnels d'imiter la grandeur du Paris ou Rome n'aboutit pas du fait de l'approche pragmatique des responsables au pouvoir. Les « City Fathers », craignant de nuire au commerce, décidèrent que chaque propriétaire reconstruirait son bâtiment sur son propre terrain. Cette opportunité de faire de Londres une ville moderne a ainsi été définitivement perdue. Une décision similaire - chacun



**Sophie Le BOURVA est un ingénieur structures (X-PC 88) et est diplômable en architecture. Elle a rejoint Ove Arup and Partners dans le Building Engineering Group de Peter Rice en 1989. Elle a travaillé sur plusieurs projets en France et en Grande-Bretagne, notamment sur la Gare TGV Lille dans le cadre d'Euraille.**



**Graeme SMART est un architecte et un urbaniste. Un des fondateurs du groupe d'urbanisme d'Arup, qui fait partie de l'agence internationale d'architectes Arup Associates, il a travaillé sur des projets d'aménagement urbain en Grande-Bretagne, en Allemagne, en France, en Espagne, en Afrique et au Moyen-Orient.**

pour soi - a été prise lorsque les bombardements de la seconde guerre mondiale fournirent une nouvelle occasion.

La Grande Bretagne, en conséquence, n'a jamais eu de grande tradition de création d'espaces urbains, en dehors des places de marché médiévales et des aménagements réussis engendrés par la spéculation des grands propriétaires des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, à Londres, Bath, Edimbourg et Glasgow. Les places ainsi créées ont toutefois souvent été « privatisées » en jardins clos entourés de grilles et accessi-

bles seulement aux locataires et propriétaires des bâtiments adjacents.

Malgré cette absence de précédents historiques, il est devenu évident depuis quelques temps déjà, en Grande-Bretagne et ailleurs, que le stress créé par le mode de vie moderne dans les villes et la domination des voitures, devrait être contrebalancé par la création d'espaces piétonniers animés d'activités intéressantes, jouant un rôle de « poumon » et de foyers urbains.

Il est pertinent dans cette perspective

d'étudier deux exemples réalisés récemment en Grande-Bretagne qui ont largement contribué à la qualité de la vie de deux grandes villes : Victoria Square à Birmingham, et l'Arena à Broadgate dans la City à Londres.

**Victoria Square-  
Birmingham**

Birmingham est la seconde ville de Grande-Bretagne, mais n'a pas une tradition urbaine très ancienne. En effet, elle ne s'est transformée qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, passant d'une ville marchande à un centre industriel important aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Elle a alors subi des conséquences de sa croissance rapide et d'énormes changements démographiques. Toutefois, les richesses ainsi créées avaient engendré au XIX<sup>e</sup> la réalisation de beaux bâtiments, hélas pour la plupart détruits par les bombardements de la seconde guerre mondiale. La reconstruction d'après-guerre culminant dans les années 1960, a conduit à une désintégration supplémentaire, due à la coïncidence malencontreuse d'une obsession en faveur des transports motorisés, qui engendrera les voies rapides et la séparation des piétons, et d'un développement architectural caractérisé par le nouveau Brutalisme.

Victoria Square a été conçue pour faire



Photo 2 : Victoria Square, Vue d'ensemble Coté Nord-Est.

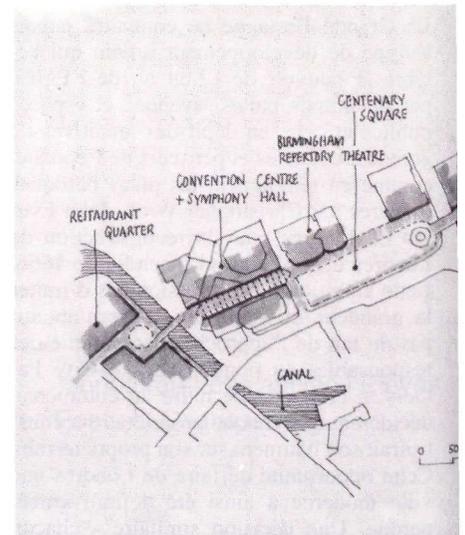
partie d'un réseau d'espaces urbains (Photo 4) reliant la gare, avec New Street, une des principales rues commerçantes, puis Victoria Square avec la Mairie et la Coun-

cil House (Photo 2), ensuite Chamberlain Square avec la bibliothèque municipale, Centenary Square, le Birmingham Repertory Theatre et le Centre de conférences comprenant le nouveau Symphony Hall. Victoria Square est le centre de certaines des rues-clés de Birmingham et forme le cœur administratif de la ville. Elle doit

Photo 3 : Victoria Square, Council House et jeux d'eau.



Photo 4 : Plan situant Victoria Square des piétonnières à Birmingham.



donc jouer un rôle essentiel dans les circulations piétonnières. Ce réseau a été créé en modifiant des rues et des espaces existants, précédemment des carrefours, et en transformant ceux-ci en zones essentiellement piétonnières, avec un langage de mobilier urbain (Photo 1) soigneusement choisi et avec des sculptures et des fontaines. Les difficultés liées aux importantes variations de niveau ont été traitées avec succès, en utilisant jeux d'eau (Photo 3), marches et rampes, dominés par une sculpture imposante de Dhruva Mistry (Photo 1).

Cet aménagement a été conçu dans un rapport publié en 1988 par l'équipe d'urbaniste, Don Hildebrandt, qui reconnaissait le potentiel offert par une liaison entre les zones commerciales administratives, culturelles et de loisirs à Birmingham. Le leader du « Council », pour l'essentiel dominé par le « Labour », Sir Richard Knowles a énormément soutenu ce projet d'ensemble et en a permis la réalisation, en grande partie grâce à un engagement personnel soutenu.

C'est sans doute à ce propos qu'il faut souligner certaines différences entre la France ou d'autres pays d'Europe et la Grande-Bretagne, quant à la façon dont les pouvoirs politiques sont organisés. Avant 1982 et la décentralisation. La France avait la réputation d'avoir le système politique le plus centralisé du monde, la totalité du pouvoir réel étant concentré à Paris. Cependant, le système français possède un atout important, qui manque à la Grande-Bretagne. En effet, les maires sont

élus en France et acquièrent ainsi le pouvoir d'encourager des initiatives locales et même la possibilité d'engager leurs communes dans des partenariats (joint-ventures) avec le secteur privé. De cette façon, des projets peuvent être conçus, financés et mis en œuvre avec un soutien local complet et des arrangements financiers viables.

En Grande-Bretagne, les autorités locales ne possèdent pas le pouvoir de participer à des « joint-ventures ». Les maires sont désignés par les « Councils » et ont peu de pouvoir politique. Il en résulte que les projets importants doivent, être complètement financés soit par les impôts locaux, soit par des subventions spéciales du gouvernement central.

Pour Victoria Square, le coût du projet soit, 3,7 millions de livres sterling dont 600 000 livres allouées à des œuvres d'art, a été entièrement financé sur des fonds publics, remboursés ensuite par des subventions européennes à hauteur d'environ 50 % du coût du projet.

La conception est l'œuvre du « Landscape Practice Group » qui dépend du Département Loisirs et Services Communautaires du Birmingham City Council. Victoria Square est un bel exemple de projet de rénovation urbaine réalisé malgré les pou-

voirs limités des autorités locales britanniques.

### Broadgate Arena - Londres

Londres, comme la plupart des grandes villes, comprend de nombreuses zones occupées par des infrastructures obsolètes : réservoirs de gaz, centrales électriques, gares et leurs voies de garage. Pour la plupart, ces zones se trouvent hors du centre, mais, dans le cas de Broadgate, le terrain de l'ancienne gare de Broad Street était situé dans la City le long de la gare de Liverpool Street. Cette gare était inutilisée depuis une réorganisation des services de British Rail datant du début des années 1980. En plein boom de l'immobilier dans la City, le projet de Broadgate prévoyait 150 000 m<sup>2</sup> de bureaux, pour attirer des clients internationaux de la finance et de la banque. Ces clients sont exigeants sur les performances techniques des bâtiments et recherchent aussi d'autres avantages tels que des boutiques de qualité, des restaurants, des équipements sportifs et autres équipements publics. Par ailleurs, l'absence d'espaces urbains, traditionnelle en Grande-Bretagne, est encore plus sensible dans la City, où le coût élevé des terrains et la pression commerciale pour

#### Contexte d'ensemble des circulations

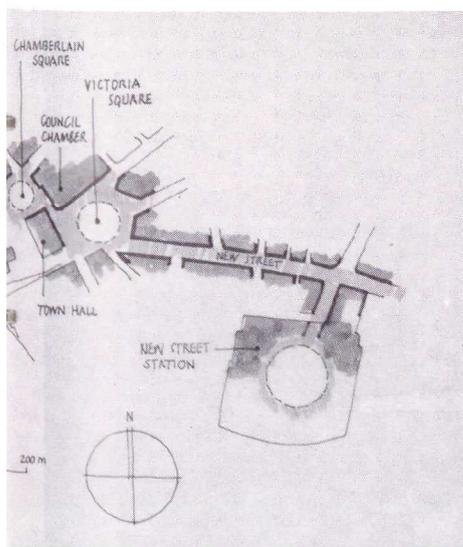


Photo 5 : Broadgate, Espace Permanent.



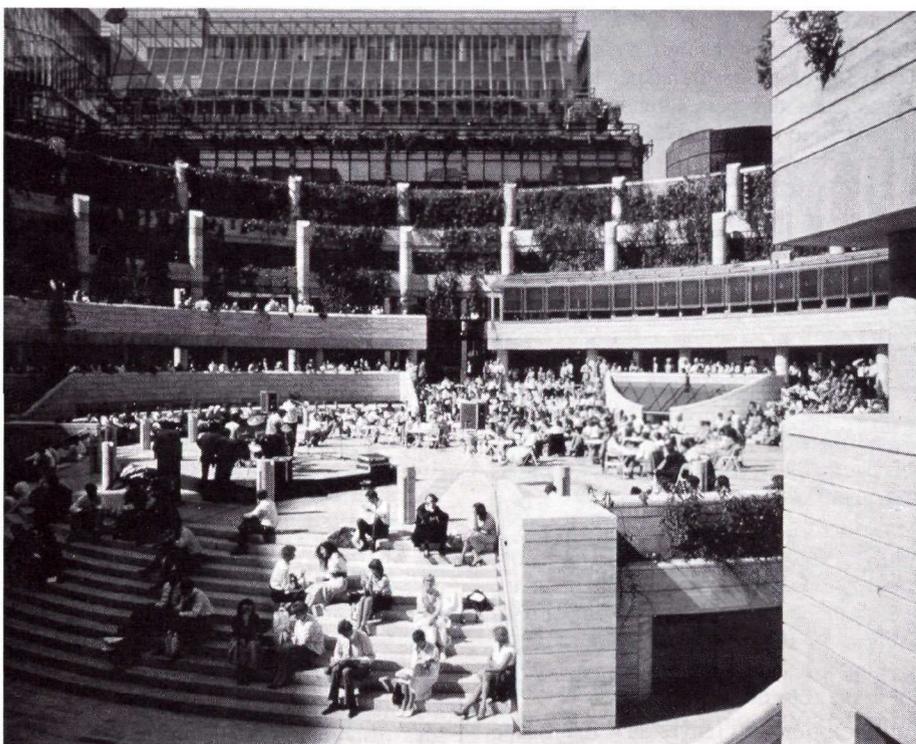


Photo 6 : Broadgate, « L'Arène ».

construire plus de mètres carrés ont étouffé les tentatives d'aménagement d'espaces publics.

Le projet de Broadgate offrait l'opportunité de réaliser un réseau d'espaces urbains intégrés dans le projet d'ensemble, servant les besoins des occupants des bureaux, des utilisateurs de la gare de Liverpool Street et des quartiers adjacents. L'ensemble articule trois espaces liés, répondant à différentes fonctions :

- un espace permanent, calme avec des sièges, des fontaines et un vocabulaire de paysage urbain offrant un refuge pour les employés de bureaux à l'heure du déjeuner (Photo 5),
- un espace dynamique et transformable, lieu de représentations (musique et danse) ou lieu d'activités avec une patinoire en hiver par exemple, et sur le pourtour, des restaurants et boutiques, « l'Arène » (Photo 6),
- une galerie commerciale reliant ces deux espaces à la gare de Liverpool Street (photo 7).

L'ensemble, étant très structuré en raison des différences de niveaux, a été programmé en phases successives dans le planning de construction, qui prévoyait moins de trois ans du début à la fin. Des matériaux de finition de grande qualité tels que granit

et travertin ont été utilisés et des arbres adultes plantés pour obtenir immédiatement une sensation de lieu achevé. Des sculptures de Richard Serra et Georges Segal jouent également un rôle important dans le succès du projet.

Il est difficile d'isoler le coût de l'espace urbain du coût total du projet, environ 180 millions de livres sterling pour les quatre premières phases. Les architectes pour celles-ci étaient Arup Associates et le client Rosehaugh-Stanhope. Le financement du projet est totalement privé. Broadgate constitue une excellente démonstration de la qualité d'environnement urbain qui peut être obtenue (par des financements privés et des techniques d'aménagement créatives, dans un contexte financier favorable).

En conclusion, la revitalisation des centres-villes, de plus en plus nécessaire, exige des aménagements urbains inspirés du modèle européen : des places où les plaisirs de la vie urbaine peuvent être appréciés pleinement. Avec le changement de millénaire, que les britanniques souhaitent célébrer par des projets marquants, de nombreuses initiatives telles que Victoria Square ou Broadgate devraient voir le jour dans les quelques années à venir et au-delà. ■

Photo 7 : Broadgate, La Galerie Commerciale.



# « L'AXE MAJEUR », UN PARCOURS D'ART URBAIN AU CŒUR DE CERGY-PONTOISE

par François Bouchard



Place des Colonnes, Axe Majeur (Photo Bibacolor).

**E**n 1975, l'Établissement Public d'Aménagement de Cergy-Pontoise choisissait de consacrer une trentaine d'hectares de terrain, parmi les mieux situés du territoire de la ville nouvelle, non pas à un programme de logements, non pas à un nouveau parc d'activités, non pas à un équipement mais à... un fantastique jardin sculpté de trois kilomètres de long : l'Axe Majeur. Un geste en apparence gratuit. Un geste fou, estimaient certains à l'époque. Peut-être sont-ils encore quelques-uns à le penser aujourd'hui. Mais un geste qui en tout état de cause a permis à la ville nouvelle de se doter d'un monument connu et reconnu non seulement par les Cergypontois mais bien au-delà des frontières de l'Hexagone.

## Un peu d'histoire

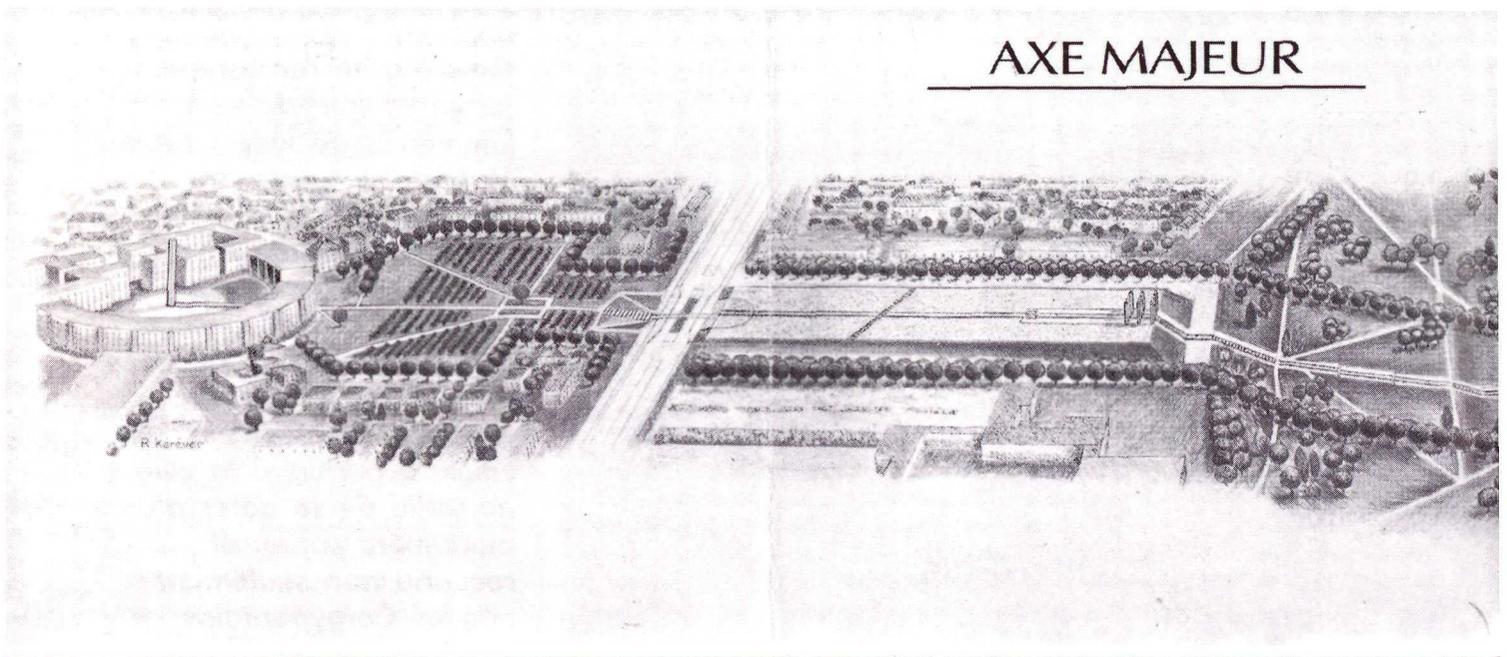
Cergy-Pontoise est l'une des cinq villes nouvelles d'Ile-de-France dont la création, décidée en 1965 sous l'impulsion de Paul Delouvrier - alors Délégué au District de la Région Parisienne - était destinée à réaliser une agglomération polycentrique et à absorber l'explosion démographique consécutive au « baby-boom » des années 50, en desserrant l'habitat et les activités concentrés sur Paris et sa proche banlieue. L'attention des décideurs de l'époque fut retenue par un extraordinaire territoire de 8 000 hectares, situé à une trentaine de kilomètres au nord-ouest de Paris, organisé en amphithéâtre autour d'un méandre de l'Oise en forme de fer à cheval, ayant pénétré profondément dans le plateau du Vexin. Outre cette configuration géologique exceptionnelle, le site offrait un autre avantage : sur les onze communes qui forment aujourd'hui l'agglomération de Cergy-Pontoise, deux d'entre elles - Pontoise et Saint-Ouen-l'Aumône - comptaient respectivement 17 000 et 10 000 habitants, ce qui allait permettre d'asseoir l'urbanisation nouvelle. En 1966, une Mission d'Aménagement était créée pour devenir Établissement Public d'Aménagement trois ans plus tard.

A partir de ce moment, Cergy-Pontoise a connu un développement ininterrompu, passant de 41 000 habitants en 1968 à près de 190 000 aujourd'hui. Parallèlement, la ville nouvelle s'est affirmée en tant que véritable pôle économique régional, en multipliant par plus de cinq les 15 000 emplois que comptait le site en 1968, grâce à l'installation de sièges sociaux de grandes entreprises françaises et étrangères - 3M France, Spie-Batignolles, Johnson, BP France, Unisys... Mais surtout grâce à la présence d'une multitude de PME-PMI qui assurent à Cergy-Pontoise un tissu économique robuste et diversifié. L'événement marquant le plus récent est la création d'une université pluridisciplinaire de plein exercice, qui s'est ajouté aux nombreuses écoles supérieures déjà sur place, dont l'ESSEC et l'Institut Polytechnique Saint-Louis. Cergy-Pontoise compte déjà plus de 18 000 étudiants et en accueillera 30 000 à la fin de la décennie E.

## Un aménagement dicté par le site

Plusieurs hypothèses d'occupation du site ont bien sûr été envisagées par les urbanistes de l'EPA mais le parti général d'aménagement s'est rapidement imposé.

L'organisation mise en œuvre est celle d'une urbanisation s'appuyant sur les grandes infrastructures régionales - A15 et ligne A du RER - tout en épousant parfaitement la configuration du site puisque elle se développe en amphithéâtre autour du fameux « fer à cheval », dont le centre est occupé par un plan d'eau d'une certaine d'hectares (d'anciennes sablières). Cet espace central a été aménagé en base de loisirs régionale, véritable « poumon vert » de la ville nouvelle, dont la notoriété va bien au-delà des limites du Val-d'Oise. Les différents « quartiers » sont distribués le long du méandre de l'Oise. Il suffit de regarder avec attention une carte de Cergy-Pontoise pour réaliser qu'en dépit d'une apparente asymétrie, la ville trouve toute sa cohérence de part et d'autre d'un axe nord-ouest/sud-est qui en structure profondément l'espace. Nul hasard en cela : Paris elle-même s'est structurée autour d'axes forts qui constituent son ossature, à commencer par celui - historique - tracé par Lenôtre depuis le Louvre jusqu'à la Croix de Noailles, dans la forêt de Saint-Germain-en-Laye. Or, il se trouve que l'axe structurant Cergy-Pontoise, si on le prolongeait, croiserait celui de Lenôtre à hauteur de l'île des Impressionnistes, à Chateau, où l'on peut encore visiter la « Maison



LA TOUR BELVEDERE

LA PLACE DES COLONNES

LE VERGER DES IMPRESSIONNISTES

L'ESPLANADE DE PARIS

LES 12 COLONNES

LES JARDINS DES DROITS DE L'HOMME

Fournaise » que fréquentèrent jadis Renoir et Monet. Étonnant clin d'œil de l'histoire : le Val-d'Oise - notamment Pontoise où vécut Pissarro - n'est-il pas le berceau de l'Impressionnisme ? En renouant avec la tradition des grandes perspectives urbaines - Champs-Élysées, jardins de Versailles, Trocadéro... - l'Axe Majeur, dont le tracé symbolise non seulement l'unité de la ville nouvelle - qu'il traverse de part en part - mais aussi ses racines et son appartenance à l'ensemble régional, s'est imposé comme une idée simple, évidente. Après examen de nombreux projets, la conception en a finalement été confiée par l'EPA, maître d'ouvrage du projet, à l'artiste israélien Dani Karavan. Tout à la fois sculpteur, architecte et paysagiste, Dani Karavan était déjà l'auteur de réalisations dont on pouvait imaginer qu'elles puissent devenir monumentales.

### **Douze stations sur trois kilomètres**

L'Axe Majeur descend par paliers successifs vers la vallée de l'Oise depuis les hauteurs du plateau de Cergy-Saint-Christophe, qui domine de ses 80 mètres d'altitude les étangs de la Base de Loisirs

et, en arrière-plan, l'ensemble du paysage parisien. Le chiffre douze - évocateur du temps : les douze heures du jour et de la nuit, les douze mois de l'année... - est le leitmotiv de l'Axe Majeur de Cergy-Pontoise, qui sera à terme composé de douze stations rythmant ses trois kilomètres de cheminement.

### **Ce qui a déjà été réalisé**

**La place des colonnes - Hubert Renaud.** C'est sur cette place ronde - dont les 360 degrés symbolisent le monde - située au centre d'un ensemble architectural de forme semi-circulaire réalisé par Ricardo Bofill, que s'élanche l'Axe Majeur. Une brèche ouverte dans la partie arrondie de l'immeuble signale le départ de son parcours.

**La tour belvédère,** d'une hauteur de 36 mètres et de 3,60 mètres de côté (encore des multiples de douze), légèrement penchée dans la direction de l'Axe, se dresse au beau milieu de la place Hubert Renaud. De son sommet, depuis lequel on découvre une vue sans obstacle jusqu'aux frontières de Paris, part un rayon laser qui survole l'Axe Majeur sur toute sa longueur.

**Le verger des impressionnistes - Camille Pissarro** se trouvait déjà là : témoin du passé agricole de Cergy, il a été conservé



**François BOUCHARD, ICPC 80.**

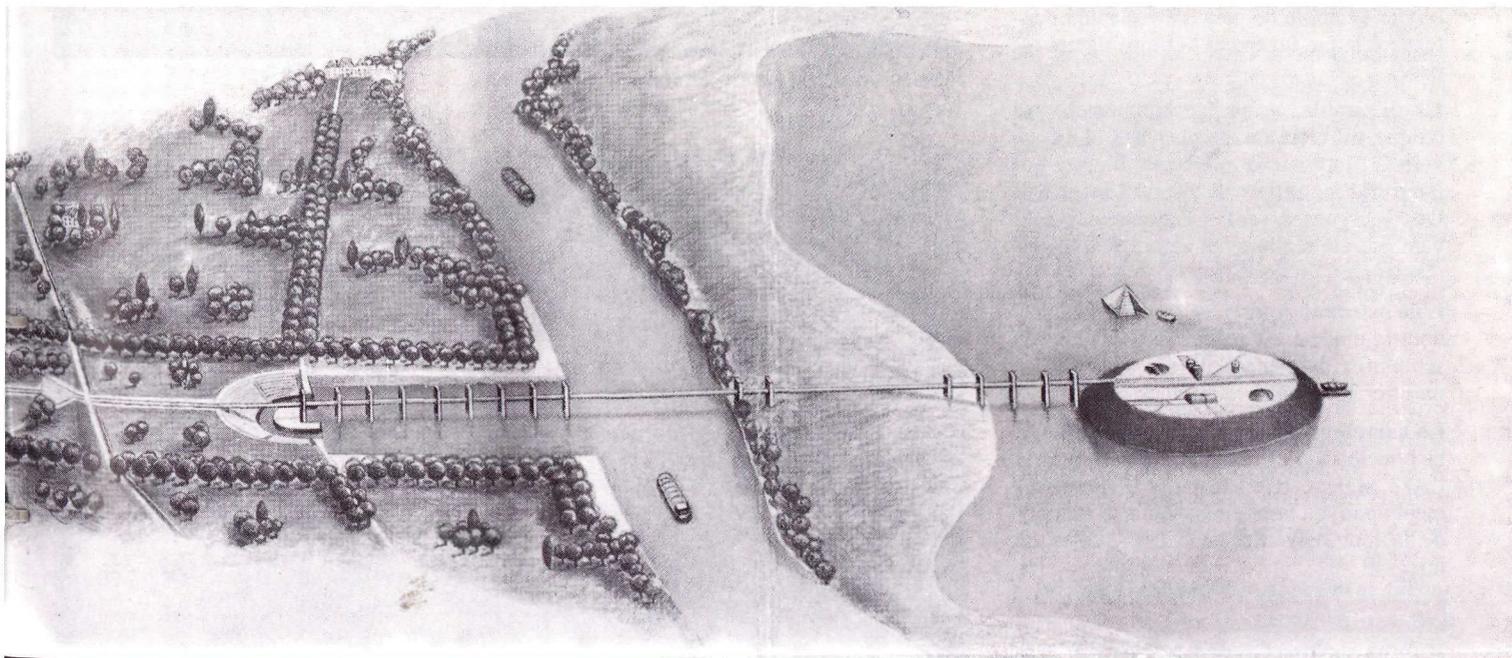
**Directeur Général de l'Établissement Public d'Aménagement de Cergy-Pontoise depuis Novembre 1993.**

**80/86 : Chargé de l'Arrondissement Opérationnel à la DDE du Loiret.**

**86/90 : Chargé de l'Arrondissement d'Études et de Grands Travaux à la DDE du Val-de-Marne.**

**90/93 : DDE de la Haute-Loire.**

**93 : Conseiller Technique au Cabinet du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme.**



**L'AMPHITHEATRE GÉRARD PHILIPPE**

**LA PASSERELLE**

**LA PYRAMIDE**

**L'ÎLE ASTRONOMIQUE**

**LE CARREFOUR DE HAM**

**LE LASER**

et réorganisé géométriquement pour recevoir le faisceau de cheminements provenant des quartiers avoisinants.

**L'Esplanade de Paris** est un lieu de promenade très prisé des Cergypontains. Cet espace a bénéficié de deux importantes actions de mécénat d'entreprise :

- l'une des plus importantes entreprises de Cergy-Pontoise, Unisys-France, y a fait réaliser un empavement avec les pavés de la cour Napoléon du Louvre ;
- vingt-quatre entreprises de la ville nouvelle se sont regroupées pour y faire ériger douze colonnes de 18 mètres de haut, selon des proportions identiques à celles de l'arc du Carrousel, aux Tuileries.

Une fontaine de vapeur de section carrée (3,6 x 3,6 m) a été installée sur l'esplanade pour rappeler la présence d'une nappe d'eau chaude, utilisée un temps pour le chauffage urbain.

**La terrasse** marque la limite du plateau et du coteau : avec son emmarchement commence véritablement la descente vers l'Oise. Elle constitue un véritable belvédère, ouvert sur le paysage parisien.

### Ce qui est en cours de réalisation

**Les jardins des Droits de l'homme - Pierre Mendès-France** ont été inaugurés en 1990 par le Président de la République François Mitterrand. A cette occasion, un olivier symbole de paix a été planté en attendant le paysagement définitif de cet espace.

**La pyramide**, accessible uniquement par barque, est creuse, sans plancher, et recouverte à l'intérieur d'une lazare bleutée qui intensifie les reflets de l'eau et du soleil. Des « orgues à vent » actionnées par le vent ont été réalisées et seront prochainement mises en service.

**L'île astronomique**, vestige de la sablière, dont le modelé est achevé, accueillera des sculptures permettant de s'orienter et de mesurer le temps.

**Le carrefour de Ham**, situé au centre de la boucle de l'Oise, marque le terme de l'Axe Majeur. Il est le point d'aboutissement du rayon laser émis depuis le sommet de la tour belvédère, à 3 000 mètres de là.

### Ce qui reste à faire

**L'amphithéâtre Gérard Philippe**. Le nom du célèbre comédien, qui a résidé à Cergy dans une propriété située non loin de là, a d'ores et déjà été retenu pour cet amé-



Axe Majeur : le rayon Laser.

Pour permettre à l'Axe Majeur de bénéficier du mécénat, une association dite « de l'Axe majeur de Cergy-Pontoise », a été créée en 1984. Celle-ci a mis en place un comité de parrainage constitué de personnalités qui ont apporté leur caution au projet. L'association a eu aussi pour mission de populariser l'Axe Majeur en France et dans le monde et de chercher des sources de financement. Le Ministère de la Culture, le Ministère de l'Urbanisme, du Logement et des Transports ainsi que les représentants des collectivités territoriales en étaient membres de droit et la présidence en a été confiée à Joseph Belmont, ancien Directeur de l'Architecture, an-

cien Président de l'EPAD et architecte en chef des Bâtiments Civils et Palais nationaux puis, récemment, à Serge Goldberg, Directeur-Général Honoraire de la Bibliothèque Nationale.

Vingt-quatre entreprises installées à Cergy-Pontoise - de toutes tailles - ont, rappelons-le, rapidement répondu à l'appel de l'Association en finançant collectivement les « Douze Colonnes de l'Axe Majeur », prouvant ainsi leur attachement à la ville nouvelle. La souscription mise en place à l'attention des particuliers a rencontré un succès identique puisque ce sont les Cergypontains qui ont financé la « fontaine de vapeur » de la terrasse.

nagement reproduisant le rythme dégressif des courbes de niveau.

**La scène.** Placée face aux gradins, elle sera entourée d'eau grâce à la création d'un bassin de 1,5 mètre de profondeur communiquant avec l'Oise.

**La passerelle.** Prolongement de l'allée centrale qui part de la tour belvédère, elle reliera l'amphithéâtre à l'île astronomique, en enjambant l'Oise et la scène sur l'eau.

## Le financement

Le coût global des travaux de l'Axe Majeur déjà réalisés, s'élève à 71 millions de francs hors taxes, financés comme suit :

- subventions de la Région Ile-de-France et de l'Agence des Espaces Verts pour un montant de 800 000 F ;
- aides de l'État pour un total de 9 300 000 F ;
- opérations de mécénat collectif et de souscription qui ont permis de réunir au total 3 100 000 F (voir encadré à ce sujet).

Le financement assuré directement par l'EPA représente donc 57,8 MF, charge foncière incluse (16 MF).

Il est à l'heure actuelle impossible d'avancer une échéance pour l'achèvement de l'Axe Majeur, même si l'Établissement Public et les élus de la ville nouvelle ont le souci commun et permanent de mener sa réalisation à son terme, selon des

échéances que chacun souhaite les plus proches possible.

C'est pourquoi, les réalisations à venir ont été découpées en phases successives, dont les dates de mise en œuvre sont nécessairement liées aux capacités financières des différents partenaires.

La construction de la passerelle sera prioritaire puisqu'elle assurera la jonction entre les deux rives de l'Oise, permettant ainsi de rejoindre l'île astronomique et la base de loisirs depuis les hauteurs de Cergy-Saint-Christophe.

Viendront ensuite :

- le creusement du bassin ;
- la réalisation de la scène sur l'eau et de l'amphithéâtre.
- Le coût total de ces travaux, nécessaires à l'achèvement de l'Axe Majeur, est estimé à 65 MF.

## La « Tour Eiffel » de Cergy-Pontoise

Comme on peut l'imaginer, l'essentiel des critiques adressées au projet de l'Axe Majeur reposait sur un jugement tourné sous forme de question : « pourquoi dépenser tant d'argent pour quelque chose qui n'a aucune utilité sur le plan fonctionnel ? ». On pourrait se contenter de répondre par une autre question : « l'art doit-il servir à quelque chose ? » - car c'est bien d'une œuvre d'art qu'il s'agit. Mais cela revient

à passer à côté de l'essentiel, car l'Axe Majeur sert vraiment à « quelque chose ».

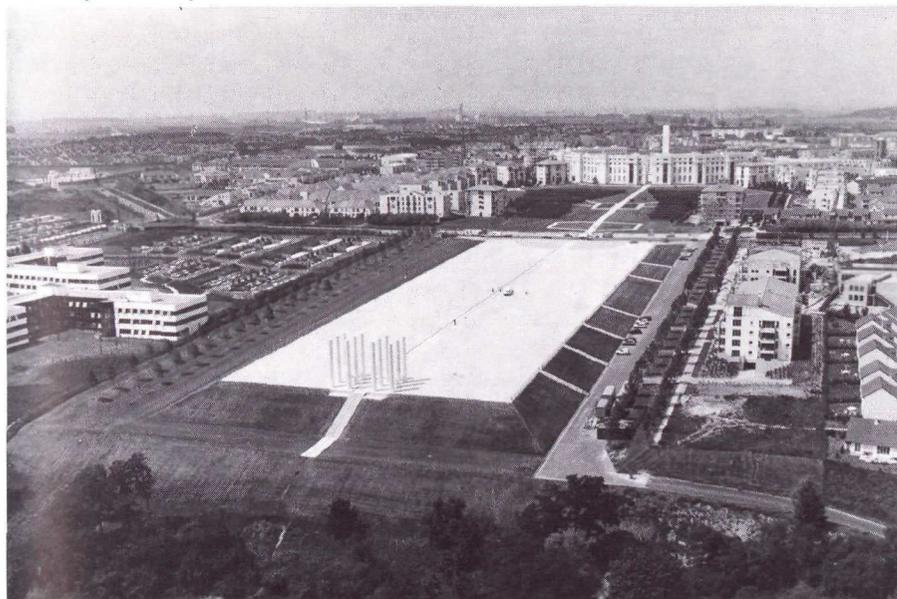
Le propre d'une ville nouvelle - même si Cergy-Pontoise approche à grands pas de son trentième anniversaire - est d'accueillir de manière continue une population qui aspire à s'enraciner dans son nouveau cadre de vie. Des repères lui sont indispensables. Sollicité pour parler de sa ville, un Parisien évoquera la tour Eiffel, Notre-Dame, le Sacré-Cœur... Un Cergypontain mentionnera à coup sûr l'Axe Majeur, car les habitants de la ville nouvelle en ont compris toute la signification : ils l'aiment et en sont fiers. La preuve en est qu'ils se sont totalement appropriés cet espace propice aux manifestations d'envergure - comme le concert des « 1 000 choristes » organisé en 1989 pour fêter les vingt ans de Cergy-Pontoise - et à des activités aussi variées que le char à voile, le cerf-volant, la promenade ou tout simplement la méditation devant un panorama grandiose.

L'Axe Majeur est aussi un fantastique ambassadeur de la ville nouvelle, en France mais surtout à l'étranger. Grâce à lui, Cergy-Pontoise a fait son entrée en 1995 dans l'Atlas Air France, offert aux voyageurs dans chaque avion de la compagnie nationale. Il fait actuellement l'objet d'une exposition itinérante dans les grands musées du Japon, où sa notoriété est étonnante : les agences de voyages japonaises l'ont inscrit dans leurs prospectus parmi les sites français à découvrir.

On mesure l'enjeu de cette notoriété, pour une ville nouvelle que son potentiel en matière de développement économique met en concurrence directe avec quantité de sites, français ou européens.

Avec l'Axe Majeur, Cergy-Pontoise a affirmé son identité de manière définitive et originale. Comme le déclarait le 18 octobre 1990 François Mitterrand, venu inaugurer les Jardins des Droits de l'Homme - Pierre Mendès-France : « elles ne sont pas si nombreuses, les communes appelées à un vaste et rapide développement qui ont songé à s'organiser autour de quelques principes clairs et simples : un axe majeur qui donne à la ville, à ce corps urbain, une signification esthétique qui va au-delà de la simple apparence des choses ». ■

Axe Majeur : L'esplanade.



# DÉFENSE ET ILLUSTRATION DE L'URBANISME DE DALLE OU, LA DÉFENSE : ILLUSTRATION DE L'URBANISME DE DALLE

par Pierre Sertour



**D**eux titres pour un seul exposé. Nous sommes, déjà, au cœur-même de l'ambiguïté de l'urbanisme de dalle. La Défense est le symbole d'une victoire au cours d'une guerre qui fut une défaite. La dalle de La Défense me semble être une victoire dans la controverse sur l'urbanisme de dalle. Maintenant terminé, le quartier d'affaires de La Défense est considéré comme un succès, malgré ses imperfections, inhérentes à toute création humaine. Nous en analyserons, par la suite, les avantages et les inconvénients. Le colloque organisé, par et à l'initiative des Ateliers d'Été de Cergy, les 16 et 17 septembre 1993, a largement décrit l'ensemble des projets réalisés, en essayant d'en analyser le concept.

**L**a Défense, pour reprendre des concepts précisés lors du colloque, c'est, bien sûr, une dalle « technique » qui permet de mettre, de façon bâtie, la ville en « épaisseur » (gares de transports en commun, parcs de stationnement, galeries techniques) sur une surface restreinte et d'avoir, ainsi, une densité urbaine forte. Mais, c'est aussi une dalle « idéologique », car il s'agissait d'assurer, le

plus complètement, la séparation des circulations en réservant le dessus, la peau, aux usages nobles. Enfin, c'est une dalle de qualité dans un quartier prestigieux, ce qui, en partie, explique son succès par rapport aux dalles mises en œuvre dans certains grands ensembles de logements et qui, aujourd'hui, provoquent bien des déceptions, au point qu'il soit, pour certaines, envisagé de les démolir.

### La dalle technique

L'image que nous pouvons en donner est celle du derme et de l'épiderme. Le dessus est noble, le dessous est composé de ce que nous avons envie de cacher. La première démarche de l'évolution de la ville, avant même que le nom de dalle soit prononcé, consiste à enfouir les nuisances, les gênes. Le concept de séparation des circulations n'a fait que renforcer cette démarche. Nous avons simplement oublié, à ce moment-là, que l'automobiliste et la personne transportée par les transports en commun sont des hommes et que, satisfaire uniquement le piéton, pouvait engendrer des insatisfactions.

Après plusieurs années de fonctionnement, le succès de la dalle technique se confirme. L'espace ainsi créé n'a plus les nuisances classiques de pollution, de bruit et de gênes

physiques amenées par des véhicules en grand nombre, se déplaçant au milieu des piétons. La technique, en regroupant les exhaures des sous-sols, a permis d'apporter une qualité d'environnement urbain assez exceptionnelle et reconnue.

L'ensemble des locaux techniques (EDF, GDF, France Télécom, etc.) se situe facilement dans le derme ; l'accès pour l'entretien, de même que les modifications inhérentes à l'évolution d'une ville se font sans gêne pour les multiples usagers. Ce sous-sol permet de recevoir les éléments perturbants de la vie de la cité : autoroutes, voies de desserte, parcs de stationnement des voitures ou des autocars, galeries techniques, etc.

La liberté obtenue dans les espaces publics permet de localiser au mieux les émergences des programmes, en particulier, les rejets et les prises d'air nécessaires à la ventilation de ces locaux. Disparues les grilles au niveau des trottoirs, immortalisées au cinéma par Marilyn Monroe.

En contrepartie, elle nécessite une ingénierie particulière. Les dispositions à prendre ne se font plus au moyen des règles empiriques de bon voisinage mais en prenant en compte les interférences majeures amenées par la complexité des lieux et la création de phénomènes induits par la densité des événements sur un même site.

Si, aujourd'hui, un appel d'offres peut être lancé pour créer une des premières autoroutes de l'information à La Défense, c'est grâce au concept de dalle.

### La dalle idéologique

L'exemple, en quelque sorte parfait, se trouve à La Défense. Sa réalisation a été poussée jusqu'au bout. Le site est d'une grande homogénéité. Cela a été possible pour de multiples raisons (l'existence, en particulier, d'un établissement public) qui ont permis de disposer de temps et donc de maintenir le concept pendant plus de trois décennies. En passant, il faut noter que la technique a permis de suivre l'évolution normale de la réalisation d'un quartier ; bien des équipements importants se sont implantés dans ce lieu complexe sans que, pour autant, les orientations initiales soient modifiées (par exemple, la ligne n° 1 du métro et les Collines de l'automobile).

La séparation des circulations consiste, de façon schématique, à différencier trois cheminements :

- les piétons, à l'air libre ;
- les livraisons, juste sous la dalle ;
- les parcs de stationnement et les transports en commun.

Les critères essentiels consistaient à :

- amener les usagers au plus près de leur destination, qu'ils soient à pieds, en camion, en voiture ou en transport en commun ;
- créer une superficie permettant de recevoir au mieux les équipements urbains habituels, que ce soit les végétaux (y compris de grande taille) et les mobiliers urbains classiques (candélabres, bancs, poubelles, etc.) ainsi que d'accueillir des animations et autres attractions foires ;
- de donner un espace noble aux piétons.

Si l'objectif de permettre à chacun d'arriver au plus près de son lieu de destination a été réalisé, une difficulté majeure est rapidement apparue : comment indiquer aux usagers les cheminements permettant d'accéder aux immeubles ? D'autant plus que le plan masse, constitué essentiellement d'immeubles de grande hauteur, ne permettait pas un repérage facile, alors même que chaque société s'identifiait à son immeuble (tour Pascal) et au site (La Défense) tout en ignorant la nécessaire contrainte d'avoir une adresse géographique. Très vite, cet urbanisme de dalle a donné naissance au slogan « on se perd à La Défense ». Une action soutenue, à la fois physique (par des panneaux de signa-



lisation) et médiatique (par une information constante auprès des sociétés, des habitants, des commerçants), a permis de modifier considérablement l'image initiale. L'idée primitive de penser que les parcs de stationnement assureraient, comme la rue, en plus du stationnement, la dépose tant en voitures particulières qu'en voitures de maître et en taxis s'est révélée fautive. Une évolution a été nécessaire pour que les taxis aient accès au niveau noble des piétons comme par exemple cours Michelet ou place de la Coupole.

La réussite de l'espace réservé aux piétons est incontestable. Ceux-ci ont gagné une très grande liberté de cheminement qui se caractérise, aujourd'hui, par un parvis peuplé, même en dehors des heures d'entrée et de sortie des bureaux : les jeunes se sont appropriés les espaces (championnat de rollers, fête du sport devant l'Arche), des animations (braderies, marché de Noël, pour ne citer que quelques cas), sans parler des grands spectacles à l'échelle du site, comme la projection du triptyque d'Abel Gance ou la nuit des opéras filmés, qui sont organisés régulièrement et se réalisent sans perturber la vie du quartier, ce qui est rarement le cas de certaines manifestations parisiennes.

Cette possibilité de recevoir des équipements fixes ou des équipements mobiles, est possible grâce au système de dalles sur plots. Ces plots ont été mis au point pour faciliter l'implantation d'éléments sans perturber la structure et l'étanchéité de la dalle, en se rapprochant, au plus près, de ce que l'on peut faire sur un sol naturel.

Cette peau, sur laquelle vont être implantés les éléments fonctionnels qui font partie intégrante de la vie urbaine, est, par définition, fragile. Elle doit subir le minimum d'altération pour conserver une qualité à la hauteur du site. Les têtes de plots permettent d'implanter les divers accessoires nécessaires. Le vide entre les dalles et l'étanchéité assure le passage des réseaux secondaires avec un accès facile et sans modification de l'aspect de surface. Pour les végétaux, il est, ainsi, très facile de jouer sur la hauteur des plots pour absorber la hauteur nécessaire à la vie

végétale et obtenir un effet de plain-pied conforme à un usage urbain classique.

Comme pour la peau, la couche d'usage doit être renouvelable et il est indispensable de pouvoir faire évoluer la résistance

des dalles de surface en fonction de l'évolution de l'utilisation de l'espace urbain. L'évocation précédente implique, immédiatement, la notion de coûts : coût d'investissement et coût de fonctionnement. Comme nous l'énoncions au début de l'exposé, nous pouvons dire que nous avons à faire à un site prestigieux nécessitant une très grande qualité de construction.

### La dalle de qualité

Oui, mais pas nécessairement sur l'ensemble du site. Le quartier d'affaires n'est pas réalisé entièrement sur le modèle décrit précédemment. Seuls les espaces majeurs sont traités avec ce luxe de solutions techniques, sans pour autant que la qualité fasse défaut. Une juste répartition en fonction du lieu est à faire par des traitements de dalle. La géographie doit guider la réalisation. Souvent, le critère de définition de la dalle est la construction d'un espace au-dessus de ce qu'il est communément appelé « le niveau du sol » ou « le niveau de référence ». La Défense et beaucoup d'autres sites (La Part-Dieu, Cergy-Pontoise) répondent à ce critère. Faut-il en rester à cette définition ?

Non. Actuellement, beaucoup de professionnels parlent du plain-pied mais, en même temps, nous continuons à réaliser des autoroutes en tranchées couvertes (La Défense ouest), à créer des gares de TGV toujours en tranchées couvertes car la coupure, obsession de l'urbanisme, serait trop forte.

Nous sommes donc, aujourd'hui, dans un nouvel urbanisme de dalle. Le dernier séminaire sur l'espace souterrain montre bien la nouvelle évolution qui consiste à avoir littéralement des villes en épaisseur, l'objectif étant que tous les locaux accessibles aux usagers urbains reçoivent la lumière du jour et permettent de se situer à l'intérieur de la ville. Les exemples les plus démonstratifs sont Le Louvre et la gare TGV de Roissy. L'espace urbain a pris une autre dimension dans les zones denses ; il n'est plus à deux, mais à trois dimensions. Les dalles continues, du type La Défense, évoluent vers des plateaux superposés et percés de trous permettant des perspectives obliques. Qui n'a rêvé, sur les quais du RER, à La Défense, d'apercevoir le ciel et l'Arche elle-même. ■

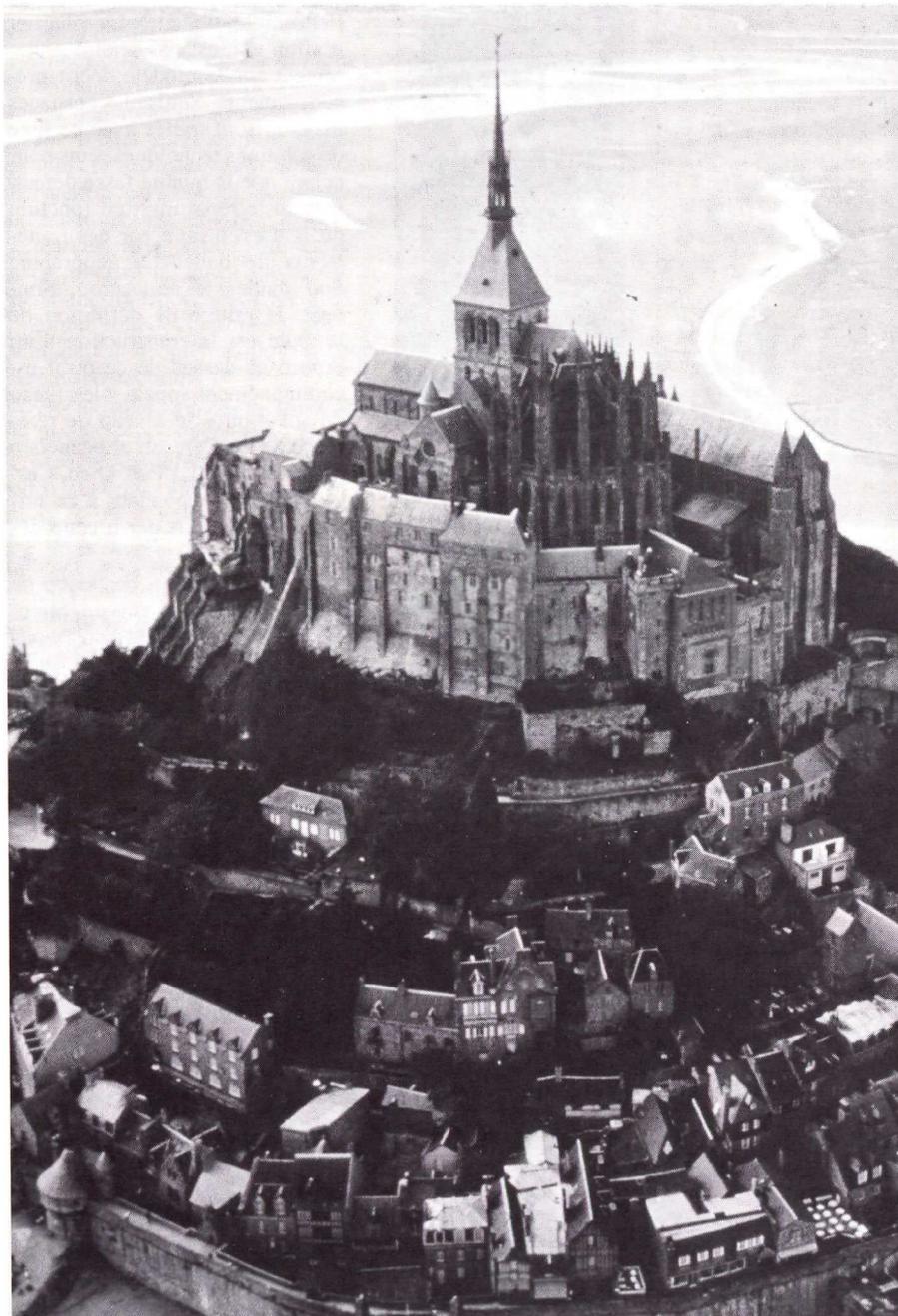


**Pierre SERTOUR**  
**ICPC 78**



« LA REVALORISATION D'UN SITE PATRIMONIAL EXCEPTIONNEL :  
**LE RÉTABLISSEMENT DU  
 CARACTÈRE MARITIME DU  
 MONT-SAINT-MICHEL**

*par Jean-Pierre Morelon*



« **N**ous avons une chose unique au monde, si belle qu'on ne la peut imaginer quand on ne l'a pas vue. Le Mont-Saint-Michel. Un bijou de granit, un colosse de dentelle, une merveille incomparable encadrée dans un paysage d'une invraisemblable beauté, dans un golfe de sable jaune, s'étendant à perte de vue. Les ingénieurs sont arrivés qui ont fait une digue. La digue menace le monument et doit faire pousser des choux dans la mer de sable qui semble, au soleil couchant, un océan d'or. »

Ainsi s'exprimait Guy de Maupassant en 1884, cinq années après l'achèvement de la digue-route en 1879. Depuis cette date la digue est contestée, et le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel a donné lieu à des débats passionnés.

En effet, le Mont-Saint-Michel est un des sites les plus prestigieux du monde, son abbaye est un monument exceptionnel, sa baie est le siège de l'une des marées les plus spectaculaires. Le Mont et la Baie sont le site naturel le plus visité de France : plus de trois millions de visiteurs. Ils ont été inscrits en 1979 par l'UNESCO sur la liste du Patrimoine Mondial au double titre de patrimoine culturel et naturel, la Baie a été classée comme site en 1987.

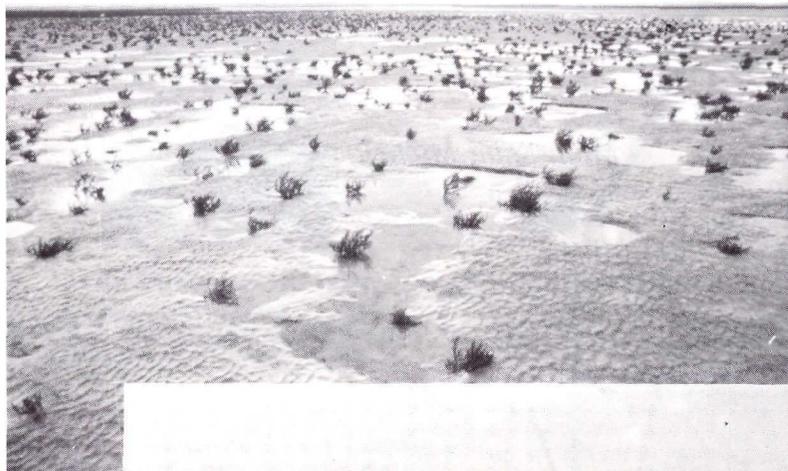
Or, depuis 1850, plusieurs aménagements ont accéléré l'ensablement à proximité du Mont. Ils poursuivaient un double objectif : conquérir en fond de baie des surfaces agricoles par la création de polders, protéger la terre contre les marées. Le dernier ouvrage réalisé a été le barrage de la Caserne sur le Couesnon mis en service en 1969. C'est ainsi que depuis plus d'un siècle l'insularité du Mont est menacée, avec une avancée des herbues de 25-30 ha par an en moyenne.

Pour tenter d'y remédier, depuis la réalisation de la digue-route les Commissions, les expertises, les enquêtes publiques, les projets, se sont succédés. Aucun n'a pu aboutir. Des études hydrauliques approfondies ont été menées à bien de 1970 à 1977, elles ont permis de comprendre le fonctionnement hydro-sédimentaire de la Baie. La création de bassins de chasse de grande capacité sur le Couesnon et à l'est du Mont, a été envisagée à la fin des années 1980, puis abandonnée. On est passé alors de solutions lourdes à des solutions passives faisant appel aux mécanismes naturels des marées et des rivières. Cela a amené progressivement au projet actuel, dont les grandes lignes ont fait l'objet de décisions au niveau du Premier Ministre au printemps 1995 après plusieurs mois de négociations.

### Le projet de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel

Il poursuit plusieurs objectifs :

a) rendre à la marée et aux sables l'espace occupé par la digue et les parcs de stationnement, éliminer les aménage-



ments qui ont eu pour effet d'accélérer l'ensablement naturel de la Baie :

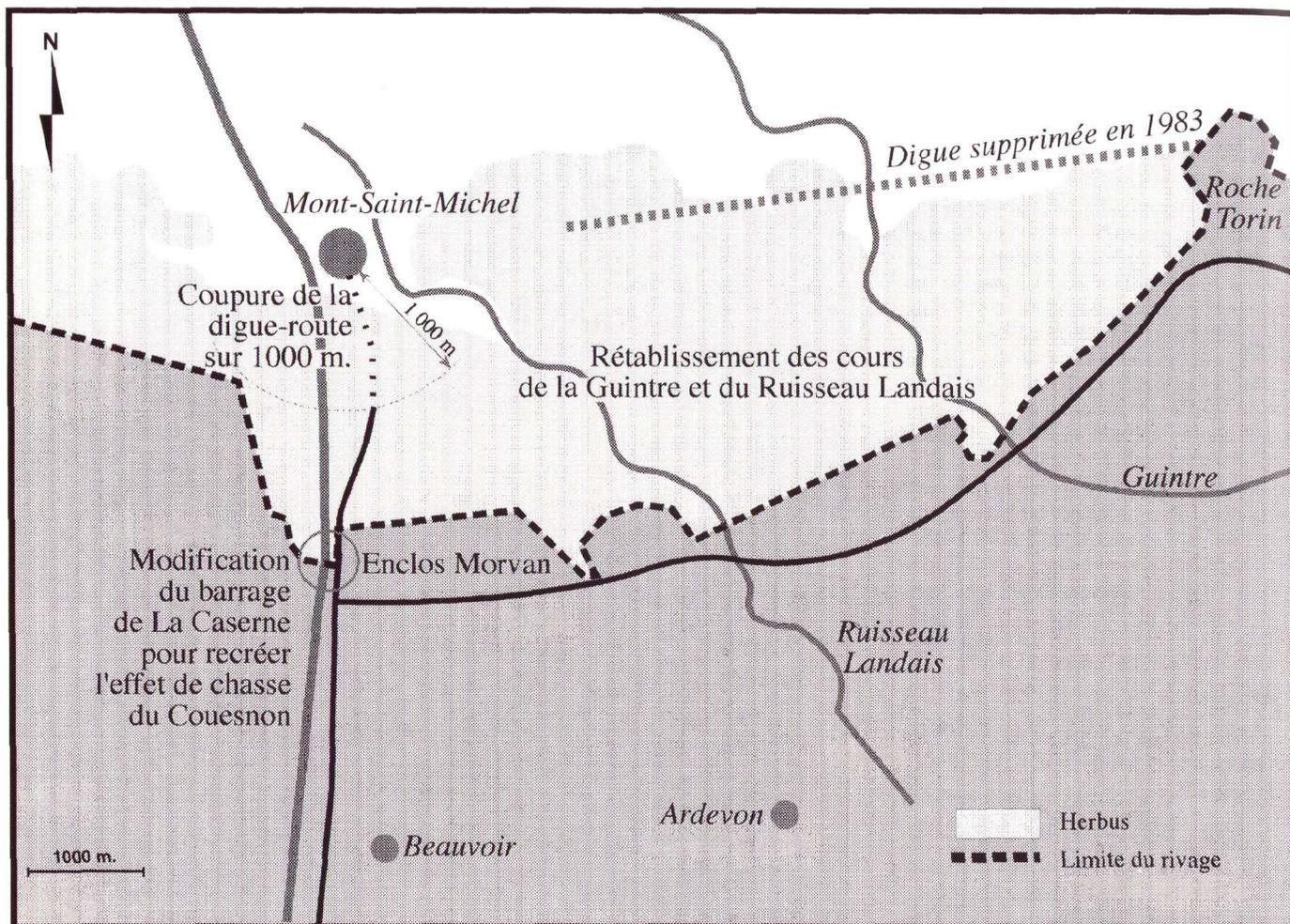
- la digue-route, qui fait obstacle aux courants de marée au sud du Mont et y bloque le transit des sédiments, sera coupée sur environ 1 000 m à partir du Mont,
- le barrage de la Caserne sur le Couesnon sera modifié, de façon à recréer l'effet de chasse naturel dû aux oscillations de la marée pour évacuer les sédiments qui s'accumulent à l'ouest du Mont,
- le ruisseau Landais et le ruisseau de la Guintre, qui ont été déviés au XIX<sup>e</sup> siècle, verront leur cours rétabli dans le grand herbu à l'est du Mont, en vue de remédier aux dépôts sédimentaires qui tendent à encercler le Mont par l'est.

b) libérer les abords du Mont-Saint-Michel de la présence des voitures ; ils retrouveront leur aspect naturel, cela ren-

dra au site une apparence digne de sa renommée.

c) Assurer un accès permanent au Mont tant pour les besoins des visiteurs que pour les Montois avec une nouvelle organisation du stationnement :

- la digue-route sera remplacée par un pont-passerelle qui permettra la circulation d'un système de transport ainsi que des piétons et de certains véhicules (Montois résidents, livreurs, sécurité) ; ce pont-passerelle s'élargira à l'approche du Mont pour former une plateforme terminale, qui se raccordera à l'entrée du Mont par un quai en contrebas dégageant les remparts,
- le stationnement des visiteurs (véhicules de tourisme, cars) sera reculé à deux kilomètres du Mont dans le polder de l'Enclos Morvan,
- ces deux kilomètres pourront être fran-



Projet de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel.

chis soit à pied, soit à l'aide d'un système de transport qui utilisera le pont-passerelle,

– à proximité immédiate du Mont, sera réalisé un parking d'une capacité limitée pour les besoins des Montois résidents.

d) Les travaux qui viennent d'être décrits seront accompagnés d'une « **opération grand site** ». Celle-ci permettra la mise en valeur de l'ensemble de la Baie du Mont-Saint-Michel, dans une double optique de protection et de développement local.

### Montage et financement

La maîtrise d'ouvrage pour la mise en œuvre du projet sera assurée par un Syndicat Mixte qui doit regrouper les Régions de Basse-Normandie et de Bretagne, les départements de la Manche et de l'Ille-et-

Vilaine, la Commune du Mont-Saint-Michel. Les actions nécessaires pour la création de ce syndicat mixte sont en cours.

Le coût de l'ensemble de l'opération a été estimé à un total de 550 MF (francs 1995), dont 50 MF pour l'opération grand site : Son financement sera couvert à raison de :

- 300 MF par l'État
- 200 MF par les collectivités territoriales
- 50 MF par un emprunt qui sera gagé sur les redevances demandées aux visiteurs pour l'utilisation des parkings et du système de transport, étant précisé que cette redevance ne devra pas dépasser 30 F par véhicule.

Il est prévu une durée totale de réalisation de l'ordre de sept ans : trois/quatre ans pour les études et les multiples procédures, trois/quatre ans pour les chantiers (il faudra continuer d'accueillir les trois millions de visiteurs annuels).

Quand il sera créé, le Syndicat Mixte aura à engager les études opérationnelles qui permettront une mise au point précise du projet. En attendant, et pour ne pas retarder l'opération, l'État a lancé sur ses crédits plusieurs études préalables de cadrage, dont la réalisation d'un modèle réduit hydro-sédimentaire pour affiner la partie hydraulique du dossier.

### Un partenariat actif entre l'État et les collectivités territoriales

Du fait du rôle qu'auront à jouer dans la mise en œuvre du projet aussi bien l'État que les collectivités territoriales, la réussite de l'opération passera obligatoirement par un partenariat étroit entre tous les acteurs publics concernés, c'est-à-dire :

- entre les collectivités territoriales réunies au sein du Syndicat Mixte,
- entre l'État et le Syndicat Mixte,
- au sein de l'État, entre les différents Ministères qui auront à apporter des financements et à exercer leurs responsabilités (Équipement, Environnement, Culture).

Pour faciliter ce partenariat, il est prévu de créer un Comité de Pilotage regroupant le Syndicat Mixte et les Préfets, et la DDE de la Manche doit assurer une mission de conduite d'opération pour le compte du Syndicat Mixte. Dès le départ, le Premier Ministre avait désigné en ma personne un « chef de projet » dans le but en particulier de « veiller à la concertation étroite entre l'État et les collectivités territoriales qui assureront la maîtrise d'ouvrage du projet, ainsi qu'à la bonne coordination interministérielle des diverses administrations concernées... » ; le chef de projet sera relayé sur le terrain par un « chargé de mission Mont-Saint-Michel ».



**Jean-Pierre MORELON,**  
**IGPC 60.**  
**Chef du projet visant au**  
**rétablissement du caractère**  
**maritime du**  
**Mont-Saint-Michel.**  
**91/93 : Délégué à la Mission**  
**d'Études pour le site de**  
**Billancourt.**  
**96/90 : DDE du Rhône.**  
**78/85 : DDE de Haute-Savoie.**  
**74/78 : Secrétaire Général**  
**Mission d'Aménagement de**  
**la côte Aquitaine.**

---

**En conclusion**

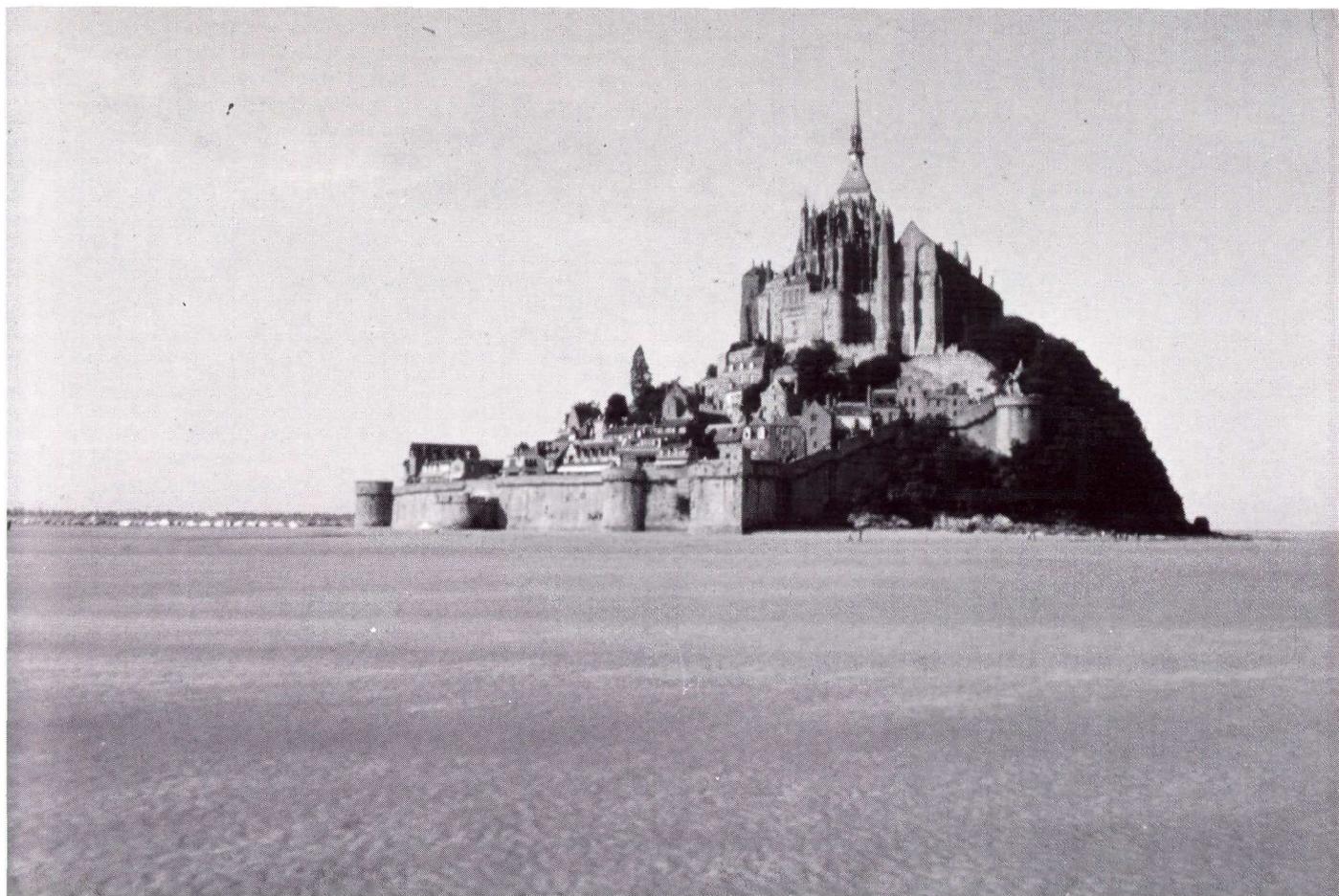
---

Ce projet de rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel a été lancé après un long processus de maturation.

Il va permettre la revalorisation d'un site patrimonial exceptionnel, en transformant ses abords et en apportant aux visiteurs des conditions d'accès dignes de cette fin de siècle.

Cette opération ne réussira que si l'on arrive à prendre en compte à la fois les enjeux nationaux et les enjeux locaux qui s'y rencontrent, avec une exigence forte de qualité respectant « l'esprit des lieux ».

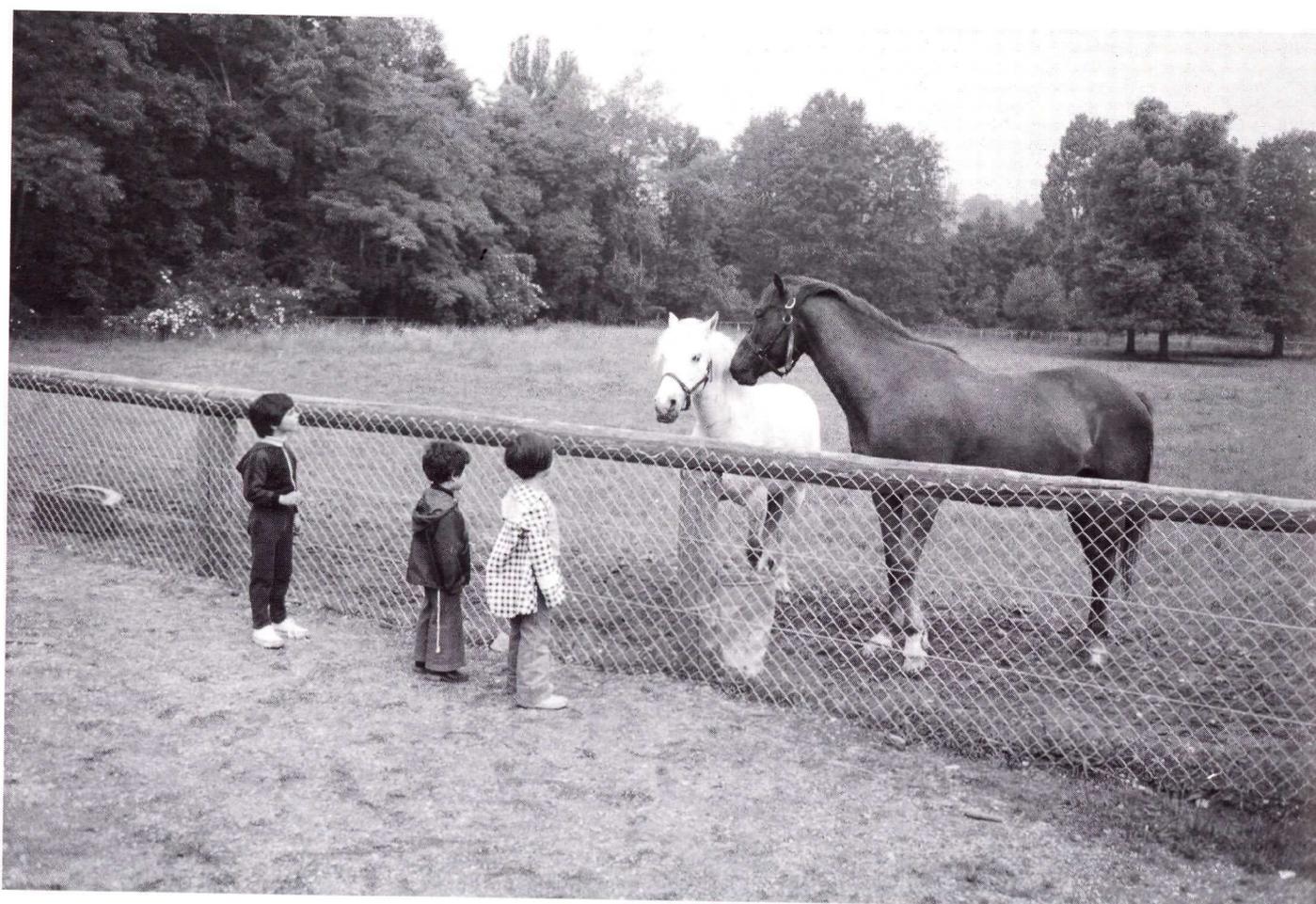
Les décisions prises vont dans ce sens. Le partenariat qui présidera à leur mise en œuvre devrait permettre de tenir le cap, en fédérant les préoccupations des responsables de tous niveaux. ■



# UN EXEMPLE D'INGENIERIE DU DEVELOPPEMENT DURABLE : LES BASES REGIONALES DE PLEIN AIR ET DE LOISIRS D'ILE-DE-FRANCE

par Bernard de Korsak  
Jean-Paul Robel  
et Pierre-Louis Soldair

**C**haque année les Bases Régionales de Plein Air et de Loisirs d'Ile-de-France accueillent plus de 10 millions de visiteurs franciliens. Lieux de détente, de loisirs de proximité, d'activités sportives, elles représentent plus de 2 000 ha d'espaces de respiration dans l'agglomération parisienne. Ce programme est né d'une volonté commune de l'État et de la Région d'Ile-de-France exprimée dès le premier projet de schéma directeur de la région parisienne en 1965 et mise en œuvre par une politique active d'acquisitions foncières et d'aménagement.



La réalisation de la plupart de ces bases a été conduite par l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP), dans le cadre des conventions de maîtrise d'ouvrage déléguée pour le compte, dans un premier temps, de l'État et de la Région, puis de Syndicats Mixtes associant Région, Départements et Communes et assurant la réalisation et l'exploitation de ces grands équipements.

Les objectifs assignés il y a trente ans par l'État et la Région sont atteints : les onze sites aménagés mettent à la disposition du public des activités sportives diversifiées, de grands espaces de détente et de promenade, des équipements légers d'accueil. Ils constituent surtout des lieux ouverts à tous : promeneurs, sportifs, scolaires, familles, groupes, etc., et remplissent une fonction sociale essentielle par l'équilibre qu'ils apportent dans les difficiles conditions de vie urbaine des Franciliens.

Mais, l'aménagement des bases n'est pas terminé : très progressif, il a permis de s'adapter à l'évolution des besoins de la population. Cette évolution se poursuit et se traduit sans cesse par une amélioration et un renouvellement des équipements. Ainsi, le Conseil Régional d'Ile-de-France et les Syndicats Mixtes d'Aménagement et de Gestion des Bases ont entrepris des actions d'harmonisation des politiques d'accueil, de complémentarité des activités, d'amélioration de la sécurité et de l'information des usagers. Par ailleurs, les Bases de Plein Air deviennent des partenaires actifs au développement du tourisme fluvial de par leur liaison directe avec la voie d'eau, l'installation de haltes à bateaux ou de port d'escale fluviale dont le creusement de bassins aura été réalisé lors de l'exploitation des sables et graviers.

A l'heure où émerge de façon pressante, dans nos grandes villes, le besoin d'une **ingénierie du développement durable**, l'AFTRP présente dans cet article, un exemple très concret d'une telle démarche.

**Les sites d'origine, très souvent des lieux d'exploitations industrielles (sablères, carrières, décharges) sont récupérés et transformés en espaces de plein air et de loisirs de qualité.**

Proximité de l'agglomération, situation rurale, grands espaces de champs et de plans d'eau, zones boisées ou de lisière de forêt, sablières ou carrières, sites d'exploitation industrielle d'agrégats abandonnés ou en activité, sont autant d'élé-

ments qui concourent à la particularité de l'aménagement du site, à la « personnalité » de la base de plein air et qui induisent le type de fréquentation et le mode de gestion.

Les bases de plein air et de loisirs, pour leur trois quarts, se situent en bord de fleuve ou de rivière, où l'eau, support privilégié de l'aménagement de loisirs, affirme sa présence. Très souvent, les sites d'implantation se présentent sous la forme d'anciennes ballastières abandonnées, d'étangs fractionnés, de décharges, de terres stériles correspondant aux anciens bassins de décantation des sablières et envahis par des boisements de saules de mauvaise qualité ou dépérissants.

Parfois, la chance permet de bénéficier d'une exploitation industrielle d'agrégats en cours ou d'un gisement non encore exploité : dans ce dernier cas, l'exploitation des sables est conduite afin de générer un site de qualité, économiquement viable, suivant un plan d'ensemble d'aménagement préétabli.

Ces méandres de rivière, souvent riches de préhistoire, dominés par les collines environnantes, possèdent une grande qualité de paysage. Ils peuvent concourir à la mise en place d'un environnement de qualité, dès l'instant où une réhabilitation intelligente est entreprise.

Toutes les localisations ne bénéficient pas de la richesse résultant de la proximité du fleuve ou de la rivière, de l'environnement rural et forestier. La forte demande en espaces récréatifs dans les zones urbaines

denses, conduit à examiner les possibilités que présentent les territoires « libres » non affectés à l'habitat et à l'activité, notamment les anciens sites d'exploitation de carrières.

C'est ainsi qu'à l'est de Paris, à deux kilomètres du périphérique sur la corniche dite des Forts, sur les communes de Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville, un territoire résultant de la réunion de squares communaux, départementaux et d'anciennes carrières de gypse, offre l'opportunité de réaliser une base de plein air dans un secteur fortement carencé en espaces verts.

Une des difficultés majeure à l'ouverture au public de tels lieux réside dans la mise en sécurité du terrain sous-jacent. A cette fin, le Conseil Régional a décidé de faire procéder à une étude de faisabilité. Cette étude devra permettre de déterminer la compatibilité de la base de plein air, ardemment souhaitée par les populations et les collectivités territoriales concernées, le contrat de plan ayant inscrit 200 MF (50 MF État/150 MF Région) pour la création d'une base de plein air en Seine-Saint-Denis.

La Région Ile-de-France s'est assurée l'assistance de l'AFTRP et de l'Inspection Générale des Carrières, le concours de l'IAURIF, des Services de l'État et des Collectivités concernées, afin de faire émerger un projet qui, tout en permettant de développer un concept paysager de co-teaux, devra satisfaire les nouveaux besoins de loisirs de proximité.



**La démarche poursuivie :  
un équilibre continu  
entre objectifs et moyens**

Pour le compte des collectivités territoriales et sous le contrôle des élus, L'AFTRP apporte son concours à la reconnaissance des sites considérés et aux opérations préalables à toutes études de faisabilité. C'est ainsi qu'avec ses propres compétences et celles de spécialistes, elle dresse le bilan de l'état existant, tant sur le plan foncier, urbanistique, technique, écologique, hydraulique qu'en ce qui concerne l'occupation des sols, L'état du sol et du sous-sol, etc...

L'AFTRP cherche ensuite à qualifier les différents secteurs des zones concernées comme autant d'éléments d'un grand puzzle qui servent à définir la stratégie de sauvegarde, de reconquête ou d'aménagement.

Avec les collectivités territoriales, les élus, les membres des syndicats mixtes, les programmistes, les hommes de l'art, il est procédé à la définition des orientations tant sur le plan du paysage que sur le plan des activités futures. La réflexion est guidée par le souci de :

- la meilleure intégration à l'environnement urbain ou rural ;
- la satisfaction des besoins des populations ;
- l'équilibre de gestion.

Ce dernier aspect va être un élément essentiel en ce qui concerne la caractéristique des équipements à mettre en place.

Très souvent, c'est le développement d'activités simples, à destination des scolaires, des jeunes des quartiers et des familles, qui va créer le mouvement d'intérêt pour la population environnante (création de promenades, d'espaces de jeux, baignade, mur d'escalade, d'école d'initiation à la voile, au canoë, de poney club, de classes vertes, etc ... *Il devient aussitôt indispensable de définir un programme et un schéma directeur, le paysage ou l'aménagement en résultant devra permettre le bon fonctionnement des différents éléments de celui-ci et autoriser son évolution.*

La réhabilitation des sites, L'exécution des grands terrassements, notamment des grands plans d'eau, des modelés paysagers et des premières implantations, peuvent être effectués à moindre coût, dès l'instant où une exploitation de sables et graviers ainsi que de dépôt de terres sous forme de décharge contrôlée s'avèrent possibles.

En effet, en fonction de l'intérêt économique que peut représenter une telle activité, des réaménagements pourront être effectués, sans coût pour le maître d'ouvrage, voire en générant des recettes qui permettront de concourir au financement des travaux de paysages et des équipements.

La recherche de financements complémentaires à l'effort public pour la réalisation d'équipements et capable de produire des recettes supplémentaires de gestion, a conduit à étudier des solutions mixtes de caractère de concession d'espaces au secteur privé.

---

**Bernard  
de KORSAK,  
ICPC 65,  
Jean-Paul ROBERT  
et  
Pierre-Louis SOLDAINI,  
ICPC 72,  
Agence Foncière  
et Technique de la  
Région Parisienne**

---

Cette solution s'avère difficile à mettre en œuvre ; elle réduit les capacités d'intervention du gestionnaire public sur les sources de profit, met en cause l'unité de gestion - animation, mais elle offre l'avantage du professionnalisme et de l'apport de financement sur des équipements spécialisés.

Conjointement au traitement des espaces et aux projets d'investissement, les coûts de fonctionnement sont à apprécier. Ils seront importants, voire déterminants à l'heure des choix .

Les budgets annuels de fonctionnement des bases varient selon leur degré d'équipement, de 5 à 12 millions de Francs environ dans leur phase actuelle de développement. Dans la plus grande partie des cas,

les aménagements d'origine ont été réalisés en direction des scolaires et des familles dans le cadre de la gratuité. Très vite, ont été mis en place des équipements complémentaires susceptibles de produire des ressources et de diminuer le coût social de fonctionnement de tels espaces. Ce coût social varie de 100 000 F à 1,5 MF suivant les opérations. Il correspond dans la plupart des cas à l'entretien des espaces verts. En l'état actuel, les Conseils Généraux couvrent ce « déficit » avec le concours des Communes participant au Syndicat Mixte.

**En guise de conclusion,  
un processus innovant de  
production d'espace public**

Sur le plan quantitatif, le bilan de la politique des bases de plein air et de loisirs en Ile-de-France est loin d'être négligeable : plus de 2 000 ha ouverts au public pour un investissement global de l'ordre du milliard de Francs et un coût de fonctionnement annuel avoisinant les 80 MF.

Mais là n'est pas l'essentiel.

L'essentiel tient dans les conditions innovantes de production de ces équipements qui illustrent concrètement les principes directeurs du développement durable en matière de production d'espace public :

- recyclage d'espaces dégradés
- transformation de ces espaces dégradés par insertion dans un processus industriel (extraction de matériaux, mise en décharge...) qui en diminue le coût pour la collectivité. Le prix de revient final de l'espace public de loisirs ainsi produit s'élève à environ 50 F/m<sup>2</sup>, foncier plus aménagement. Qui dit mieux ?
- à l'intérieur de principes fondateurs, aménagement progressif résultant non pas de normes d'équipement définies a priori, mais d'un ajustement continu et décentralisé entre les besoins des habitants et les possibilités financières des collectivités,
- enfin, il s'agit d'espaces publics opérationnels tous les jours et pourtant jamais achevés, capables d'une très grande évolutivité en réponse à l'évolution de modes de vie de nos concitoyens et des formes urbaines qui les entourent.

C'est ainsi que nous ne doutons pas de la capacité d'adaptation de ce concept au site en cours d'études aux portes même de Paris, et, pourquoi pas, à son exportation à d'autres espaces de loisirs, de sport et de détente en France et à l'étranger. ■

# CENTRE COMMERCIAL : FRAGMENT DE VILLE

*par Denis Monod-Broca*

**L**es centres commerciaux sont, sans conteste, des espaces publics. Davantage même que les gares ou aéroports, où l'on ne fait que passer, et bien obligé de la faire ; davantage aussi que musées ou bâtiments administratifs où l'on ne vient qu'occasionnellement. Ce sont des espaces publics fréquentés et appréciés qui se rénovent et s'adaptent en permanence et dont le nombre d'unités construites ces dernières années est bien supérieur à toutes les autres catégories réunies de bâtiments publics.



Centre commercial Carrefour Villiers, Villiers-en-Bière, Seine-et-Marne, une galerie marchande moderne et confortable.

L'actuelle hostilité des pouvoirs publics va ralentir ce rythme de construction mais, en même temps, souligne l'importance sociale et urbanistique de ces constructions et de l'activité qu'elles abritent et l'opportunité d'une réflexion sur le sujet.

Le centre commercial typique tel qu'on le voit en France aujourd'hui, un hypermarché avec sa galerie marchande, le tout desservi par un vaste parc de stationnement, nous vient à quelques adaptations près des États-Unis. Il est le fruit de l'esprit d'innovations, servi par le principe de la libre concurrence et il est surtout la conséquence de deux phénomènes propres à l'époque contemporaine : le développement extraordinaire de l'automobile et l'apparition de cet espèce de miracle qu'est l'abondance pour tous. Jamais au cours des siècles autant de gens n'ont pu se déplacer aussi facilement et consommer autant. Il était dans l'ordre des choses que le commerce invente des concepts nouveaux adaptés à ces circonstances nouvelles.

En termes économiques, il s'agit pour la grande distribution d'une grande réussite. Les promoteurs de centres commerciaux et principalement les grandes enseignes françaises d'hypermarché ont connu au cours des 35 dernières années un développement remarquable. Les circuits traditionnels ont été balayés. De grandes fortunes se sont faites. Les mastodontes de la distribution sont maintenant en mesure d'affronter les mastodontes de l'industrie. Et ces derniers, comme IBM devant Microsoft, sont d'ailleurs quelque peu surpris de ce changement de rapport de force. Enfin, autre signe de réussite, critère majeur à notre époque de mondialisation : cette activité s'exporte. Les enseignes françaises, Carrefour, Continent, Auchan, Leclerc, etc, sont présentes aux quatre coins du monde.

Sous ces diverses latitudes, comme chez nous, les clients ou consommateurs semblent apprécier le concept qui allie le plaisir d'une promenade en voiture avec celui de pouvoir choisir et d'acheter bon marché et cela ne peut pas être entièrement mis sur le compte du conditionnement publicitaire ou du désir d'imiter une mode venue d'ailleurs.

Et si la réussite économique est là et elle est mesurable en francs ou en dollars qu'en est-il en termes urbanistiques ? C'est-à-dire à la fois en termes sociaux et en termes architecturaux.

Il n'y a plus là d'instrument de mesure, l'analyse est subtile, subjective et essen-

tiellement sur le long terme ou le très long terme.

Aujourd'hui on vit par morceaux, père de famille ou mari le matin, on est salarié ou employeur dans la journée, client ou consommateur le soir et de temps à autre citoyen ou électeur. C'est ce que reflète l'urbanisme : « zone » d'habitation, de bureaux, d'activités, de loisirs, de commerce... La voiture ou son substitut (le transport en commun) est le médium indispensable et omniprésent assurant la liaison entre ces fragments de vie.

La ville aussi est éclatée. C'est le résultat des choix de millions de gens et c'est en même temps la contrainte qui leur est imposée quotidiennement.

Les centres commerciaux sont comme des fragments de ville. Ils sont posés au milieu d'un parking au bord d'une route.

Les premiers hypermarchés étaient de simples hangars car pour vendre pas cher il faut commencer par construire pas cher. Et autour de ces affreuses « caisses à savon », le succès aidant, sont souvent venu s'agglutiner d'autres « caisses à savon » ; le tout constituant parfois une épouvantable cacophonie de façades bariolées, de totems lumineux et multicolores, d'enseignes posées au hasard, de chaussées constellées de sacs plastiques et de quelques restes des espaces verts d'origine, alibi écolo des règlements d'urbanisme. Ces zones commerciales, sans aucun lien avec le tissu urbain, peuvent être considérées comme des atteintes au bon goût.

Mais où est le bon goût ? sur quel critère de jugement ? et puis faut-il juger ? et juger quoi ? car tout évolue vite. Les constructions ne sont pas des monuments éternels. Les concepts commerciaux sont en quelque sorte eux-mêmes des bien « consommables » ; quand ils deviennent caducs ils sont remplacés par d'autres. Le commerce, activité d'échange, (c'est son sens étymologique) s'adapte aux circonstances, c'est sa raison d'être.

Ces adaptations sont en cours en permanence, et cela rend le jugement d'autant plus difficile :

### **Amélioration de la qualité**

Cette amélioration est incontestable. Quantité d'exemples, en France aussi bien qu'à l'étranger, sont là pour illustrer les progrès en matière d'intégration dans le site, d'aspect architectural, de qualité des façades et des matériaux, de niveau d'agrément et de confort à l'intérieur des mails qui peuvent être de superbes rues couvertes,

dallées de marbre, plantées d'arbres, climatisées, joliment éclairées. Le moteur de ces progrès est bien sûr la recherche de l'attraction commerciale et si aucune de ces constructions ne peut être qualifiée d'œuvre au sens architectural peut-on préjuger du jugement de la postérité ? Et elle pourrait bien préférer les premiers hypermarchés-hangars, expression architecturale franche : le plus simple au meilleur prix (comme les halles de Baltard) aux centres commerciaux récents dont la décoration n'est que décors artificiels et trompeurs à la Walt Disney.



**Denis  
MONOD-BROCA,  
PC 70,  
Architecte.  
Après quelques  
années à la  
Direction de  
l'Aménagement  
Urbain de la Ville  
de Paris puis dans  
la filiale française  
du B.E. A. EPSTEIN  
de Chicago, il a  
fait partie, de 1980  
à 1995, des  
« Architectes CVZ »  
important cabinet  
spécialiste des  
centres  
commerciaux à  
travers le monde.  
Il développe  
maintenant une  
activité  
d'Assistance aux  
Maîtres d'Ouvrage  
au sein  
de la société  
« MONOD-BROCA  
& Associés ».**



Centre commercial Bercy 2, une réponse architecturale forte à un site particulièrement ingrat.

## Retour vers les centres-villes

Au confluent du désir compréhensible des élus de vitaliser ou revitaliser leurs centres-villes et du souhait naturel des commerçants de se rapprocher de leurs clients se sont réalisés de grandes opérations combinant centre commercial, hypermarché, logement, bureaux, parking. Il s'agit d'espaces publics majeurs mais d'opérations très difficiles et rendues particulièrement délicates par le nombre d'intervenants et les contradictions inévitables entre leurs intérêts respectifs, et le résultat n'est pas toujours, dans tous ses aspects, à la hauteur des ambitions de l'origine. Le parc de stationnement traité comme un débarras de voitures souterrain est souvent l'un des points faibles de ces opérations. L'intégration urbaine de ces bâtiments, véritables cathédrales, temple de la consommation, est souvent plus formelle que réelle. Cependant cette ambition de faire revenir les centres commerciaux vers les centres-villes étant bien dans l'esprit du temps, et cor-

respondant à une volonté bien réelle de lutter contre la désintégration urbaine et sociale elle devrait être moteur de projets futurs.

## Amorce de ville

A l'inverse de la démarche ci-dessus le centre commercial peut être le point de départ d'une zone d'activité, puis d'un quartier résidentiel. Ces réalisations, conçues pour l'automobile, gardent longtemps un aspect artificiel, inachevé. Il faut des siècles pour faire une ville, encore plus pour qu'elle ait une âme, mais une zone commerciale, un quartier, aussi ingrats que puissent être leurs aspects, peuvent toujours et doivent être améliorés : adaptation des plans d'urbanisme, densification, modification des circulations, création de parking, plantations.

Comment juger, comment conclure, alors même que l'interdiction de tout nouveau projet pour au moins six mois vient de tomber comme un couperet ?

Les formes de commerce à chaque époque, pour chaque société, reflètent les appétits

des hommes. De grandes villes se sont développées à l'emplacement des foires du Moyen-âge, les expéditions de Magellan ou Christophe Colomb, les Croisades même, avaient, pour partie, des motifs commerciaux. Les différentes formes actuelles de commerce (hypermarchés, chaînes de supermarchés, grandes surfaces spécialisées, vente par correspondance...) sont autant de réponses au formidable développement du niveau de vie à la vertigineuse multiplication de nouveaux produits et à la mondialisation de l'économie et de la finance.

La grande distribution est punie de son succès. Cependant, à l'heure des autoroutes virtuelles, de la vie par procuration devant la télévision, de la vente par correspondance, des délocalisations et du télétravail, les centres commerciaux ne restent-ils pas des espaces publics dignes d'intérêt ? Comme le petit commerce de proximité pris souvent comme référence, le centre commercial est à son échelle et de façon complémentaire un lieu d'échange, un endroit où l'on est avec les autres. ■

# LA VILLE A L'ÉPREUVE DU TEMPS : TEMPS COURT, TEMPS LONG ET PERMANENCES

*par Jean-Paul Lacaze*

**C**omme toute création humaine, la ville ne peut être assurée de vivre sans limite de temps. Avec Paul Valéry, nous avons appris que les civilisations étaient mortelles. Parce qu'elles constituent l'un des témoignages les plus spectaculaires et les plus instructifs des civilisations passées, les villes n'échappent à ce destin. Lorsque l'heure de leur destruction est venue, seule l'archéologie, scientifique ou touristique, leur laisse encore un semblant d'existence comme simple objet d'étude ou de délectation.

Manhattan Island.





Aigues Mortes.

Paul Bairoch, l'historien des villes européennes, montre que les créations volontaires de cités nouvelles sont nombreuses à toutes les époques. La carte des villes européennes s'enrichit ainsi de siècle en siècle, et seules deux catégories de villes disparaissent définitivement : les villes de garnison, lorsque des traités déplacent les frontières, et les villes minières, lorsque leurs gisements s'épuisent. Mont-dauphin et Arc-et-Senans restent, en France, de merveilleux témoignages de villes ainsi oubliées par l'Histoire en dépit de leur architecture somptueuse. De tels destins restent cependant exceptionnels.

En effet, le réseau formé, à l'échelle nationale, par l'ensemble des villes françaises reste marqué par une remarquable stabilité. Leur hiérarchie, largement dominée par Paris, leurs rôles respectifs, leurs fonctions économiques varient très peu et très lentement dans la longue durée. Mieux, même, tout se passe depuis vingt ans comme si ces villes digéraient lentement, dans les anciennes régions industrielles comme dans les banlieues, les excès des urbanisations sauvages liées à l'essor de l'industrie. A cette petite échelle, le réseau de nos villes tend à revenir vers la structure qui était la sienne au XVIII<sup>e</sup> siècle, elle même en filiation directe de l'organisation gallo-romaine de notre territoire. Les per-

manences, au sens historique du terme, l'emportent sur le temps long du changement.

A l'échelle des agglomérations, par contre, ce temps long impose son rythme, et l'étude en longue durée permet de prendre la mesure des mutations économiques, sociales et culturelles qui sont le moteur du changement.

Pratiquement toutes nos villes ont connu une phase de croissance rapide entre 1950 et 1975 ; leur population augmentant d'environ 50 %. Nous avons maintenant assez de recul pour comprendre qu'il s'agit d'un phénomène de transition : la courbe décrivant cette croissance démographique prend la forme en doucine caractéristique de tels phénomènes que l'on rencontre fréquemment dans les sciences de la vie ou celles de l'homme. La conjonction de plusieurs causes explique à la fois l'importance et le caractère singulier de cette transition : l'urbanisation et l'industrialisation s'entraînaient l'une l'autre, tandis que l'entrée massive des femmes sur le marché du travail et la généralisation du mode de vie urbain créaient d'immenses besoins à satisfaire.

Dans ce domaine, le retournement actuel de la conjoncture économique prend une signification particulière. Le gonflement puis l'explosion de la bulle spéculative des

marchés parisiens risque de laisser croire à une variation conjoncturelle de courte durée. L'analyse en longue durée conduit à relativiser une telle opinion.

Une première raison tient au désengagement rapide de l'État du champ de l'aménagement et de la construction. Pour faire face aux pénuries de l'après-guerre, et suppléer à des professions rendues exsangues par quarante années de stagnation, l'État avait mis en place une gigantesque entreprise publique du logement. Dans un premier temps, il s'est fourvoyé en donnant le statut d'une doctrine officielle à l'urbanisme fonctionnaliste des grands ensembles. Avec Edgar Pisani et la création du Ministère de l'Équipement, il redressera la barre mais sans se départir d'une conception planificatrice et dirigiste de l'urbanisme bien caractéristique du centralisme français. La crise de 1975, la montée des problèmes dans les banlieues, la globalisation de l'économie vont montrer les limites d'un système mieux adapté à la gestion bureaucratique des pénuries qu'à une ouverture sur l'économie de marché et la gestion décentralisée des problèmes urbains et sociaux.

La seconde raison tient à la stratégie mise en œuvre par le Ministère des Finances pour transférer par étapes au système bancaire le soin d'irriguer le secteur de l'im-

mobilier. La banalisation récente du « Prêt à 0 % » n'est, de ce point de vue, qu'une étape de plus vers l'unification voulue des marchés financiers.

En même temps, la persistance de la crise conduit l'État à afficher comme priorité centrale de sa politique du logement le soutien à l'économie générale à travers l'aide à la construction neuve dont le moteur principal reste la demande de maisons individuelles. Cette priorité vient clairement contredire les discours traditionnels sur l'urbanisme comme l'objectif du développement soutenable. Chacun peut le constater aisément dans la dispersion péri-urbaine croissante. Le souci du temps court de la conjoncture économique et des effets d'annonce médiatiques l'emporte régulièrement sur les contraintes du temps long de la ville et celles de la permanence des écosystèmes en équilibre naturel.

Cette forte contradiction entre politiques publiques prend tout son sens grâce aux analyses temporelles. L'obsession de la relance immédiate a conduit à chercher à solvabiliser à la marge des candidats à l'accession à la propriété aux moyens trop limités. Beaucoup d'entre-eux se sont trouvés contraints d'aller chercher plus loin des villes des terrains moins chers parce que mal desservis. D'une certaine manière, on a ainsi reproduit les erreurs de localisation des grands ensembles implantés sur les laissés pour compte des notaires, oubliant toutes les leçons de la géographie sociale et de l'urbanisme opérationnel sur la manière de qualifier les espaces de la ville pour permettre leur bonne appropriation par les habitants. Dans les deux cas, la sanction des marchés immobiliers de seconde main vient ensuite prononcer les jugements définitifs de nos concitoyens sur l'intérêt des solutions urbanistiques qui leur ont été imposées contre leur préférences.

L'urbanisme, qui reste nécessairement un art du temps long, s'est trouvé doublement malmené. Tout d'abord, la décentralisation radicale des pouvoirs d'urbanisme a conduit à privilégier l'échelle locale, au prix, parfois, d'une aggravation des tendances ségréguatives. Mais le bilan de cette décentralisation reste trop souvent dressé en référence exclusive aux normes de l'urbanisme planificateur d'État tel qu'il se pratiquait avant la décentralisation, ce qui conduit à sous-estimer bien des acquis particulièrement riches mais encore insuffisamment étudiés et dont le bilan reste à dresser.

D'un autre point de vue, il me paraît plus grave de devoir constater l'autonomisation croissante des politiques sectorielles dans

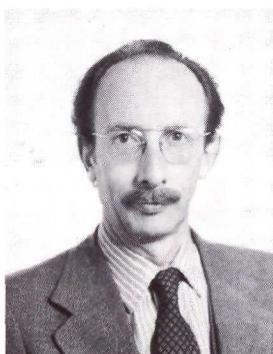
ce domaine de l'aménagement urbain. Ajouter des adjectifs comme « commercial », « patrimonial » ou « routier » au mot urbanisme conduit à d'évidentes impasses théoriques et pratiques, mais ce constat n'a pas freiné pour autant l'ardeur réformatrice de l'État. Le « harcèlement textuel » qui en résulte (André Santini) conduit à un enlisement dans des procédures et laisse finalement jouer librement les forces contradictoires dont l'urbanisme est censé coordonner l'action. L'évolution désastreuse de nos entrées de ville en témoigne de bien triste manière.

Mais il faut aller au-delà de ces propos quelque peu désabusés et reprendre l'analyse en longue durée pour tenter de mieux comprendre ce qui se passe. Dans l'histoire de nos villes, la décennie 1980 risque de

rester comme une période charnière : le modèle traditionnel de l'agglomération compacte avec son centre plurifonctionnel cède devant la montée du modèle anglo-saxon de la péri-urbanisation diffuse. Au long des rocares, on ne rencontre plus seulement les hypermarchés de la grande distribution. Les activités tertiaires s'y transportent à la recherche de terrains plus vastes et de stationnement gratuit, la diversification des activités commerciales va bon train. La fréquentation des centres villes diminue et se spécialise dans des activités ludiques et culturelles. Des décisions récentes tendent enfin à freiner cette évolution, mais la concurrence reste inégale entre les villes-centres et les communes périphériques avides d'emplois et de taxe professionnelle.

A l'échelle des aires métropolitaines majeures comme Lyon-Grenoble-Genève ou la façade méditerranéenne, la dispersion de l'habitat, des lieux d'emploi et des pôles de services prend une dimension nouvelle, au point de remettre en cause la vieille distinction entre transport urbain et transport interurbain familière à des générations d'ingénieurs : les déplacements pour des motifs autres que le lien entre domicile et lieu de travail y jouent désormais un rôle prépondérant. Chaque habitant élit différents points de ces vastes aires pour y habiter, y travailler, se distraire, pratiquer sports et loisirs. La sociabilité s'organise ainsi en réseaux discontinus qui s'étendent de plus en plus, et parfois jusqu'à l'échelle mondiale. Tôt ou tard, cette fuite en avant dans une mobilité croissante se heurtera à des contradictions insupportables en termes de développement soutenable. Mieux vaudrait s'attacher sans retard à proposer des solutions urbanistiques conciliant la maison individuelle et le respect de l'environnement, comme nos voisins de l'Europe du Nord savent le faire.

Peut-on dire pour autant que les nœuds d'échange vont, dans de telles zones devenir les points forts de demain ? Rien ne serait plus dangereux que de prendre nos désirs d'aménageurs pour des réalités dans ce domaine. L'étude historique ne valide nullement l'hypothèse. Les carrefours routiers ou ferrés ne deviennent pas spontanément des pôles de croissance, sinon Mézidon, La Roche-Migennes, La Croisière et autres nœuds hérités de l'histoire des réseaux de transport seraient des hauts lieux de l'industrie, ce qui n'est pas précisément le cas. Même à l'échelle d'une agglomération, le lien entre pôles de transport et développement local se révèle complexe. Les villes qui ont refusé le chemin de fer au siècle dernier, comme Orléans



**Jean-Paul LACAZE,**  
**IGPC 54,**  
**Président de**  
**section honoraire**  
**au Conseil**  
**Général des**  
**Ponts et**  
**Chaussées,**  
**a repris des**  
**activités de**  
**consultation et**  
**d'enseignement**  
**dans le domaine**  
**de l'urbanisme**  
**après avoir dirigé**  
**plusieurs grandes**  
**opérations**  
**d'aménagement.**  
**Il est chargé de**  
**mission pour**  
**l'aménagement**  
**de la vallée**  
**du Lot.**

ou Tours, semblent en avoir moins souffert qu'on ne le prétend parfois. En tout cas, il est clair que ni Les Aubrais, ni Saint-Pierre-des-Corps, même avec le renfort du TGV, n'ont acquis de véritables fonctions de centralité aux dépens d'Orléans ou de Tours.

La mise à l'étude d'un éventuel troisième aéroport parisien risque de susciter des déceptions comparables si l'on ne tient pas suffisamment compte des véritables logiques à l'œuvre. Tout grand aéroport reste, essentiellement, un équipement urbain. Les expériences tentées, de par le monde, pour les éloigner se sont souvent soldées par des échecs lorsqu'elles n'apportaient pas de réponse suffisamment fiable au souhait des usagers d'accéder vite et avec un minimum de gêne, à leurs destinations finales majoritairement situées en centre ville. L'aéroport ne peut pas vivre sans le cordon ombilical qui le relie au centre qu'il dessert.

D'un point de vue plus général, la dispersion péri-urbaine ne doit pas cacher que la mondialisation croissante de l'économie reste une puissante force de concentration urbaine en France comme dans les autres pays. Cette concentration se combine avec la dispersion péri-urbaine suivant des formes variables, mais la polarisation du pouvoir économique et financier dans un petit nombre de villes mondiales et, à un autre niveau, européennes n'a pas cessé de se renforcer au cours du passé récent.

Les trois échelles de temporalité définies par les historiens constituent ainsi une clef de lecture essentielle pour comprendre en

profondeur l'évolution des territoires. Elles se combinent avec les échelles géographiques conférer leur sens à ces territoires.

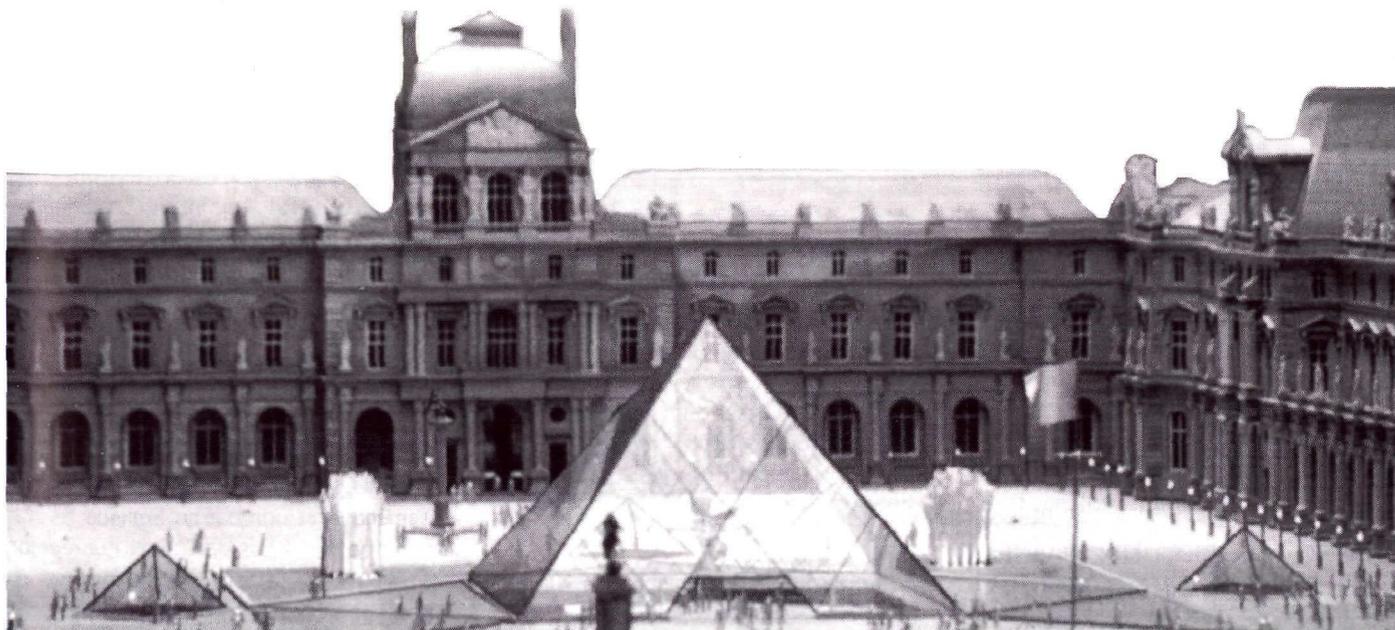
Le temps court c'est d'abord celui de la vie quotidienne de nos concitoyens, avec ses joies et ses peines. C'est aussi le rythme de notre travail professionnel. La médiation croissante de la vie publique lui donne une importance excessive et dangereuse : en travaillant à cette échelle, on garde trop le nez sur le guidon, et l'histoire semble alors, comme disait Shakespeare, « une histoire pleine de bruit et de fureur, et racontée par un idiot ». Mais le temps court, c'est aussi l'échelle de l'habitat, et le domaine de l'urbanisme quotidien au service des aménités de l'existence.

Le temps long reste la responsabilité fondamentale de tous ceux qui travaillent à l'aménagement des espaces où nous vivons. Une première raison, déjà évoquée, tient à ce que cette temporalité est celle des évolutions économiques, sociales et culturelles, celle des innovations technologiques, des changements de routes commerciales, de la sélection entre les modes novatrices au-delà des effets d'annonce sans lendemain. L'autre raison tient au fait que l'on ne peut rien changer de significatif, dans les structures d'une ville ou d'une région, sans agir dans le temps long. Entre le premier coup de crayon sur la carte et la mise en service d'une infrastructure importante, ou le démarrage d'un projet urbain capable de marquer l'histoire, dix ans constitue un minimum. Urbanistes et ingénieurs peuvent trouver un terrain d'entente dans une culture professionnelle

commune du temps long qui conduit souvent à relativiser l'intérêt de l'innovation technologique face aux garanties de stabilité des solutions éprouvées. Leur problème commun consiste plutôt à sensibiliser à la contrainte du long terme des élus qui vivent, eux, au rythme plus court des échéances électorales.

Enfin, les permanences concernent tout ce qui reste immuable face aux vagues profondes du temps long. Certaines formes physiques en relèvent : dans bien des villes, les tracés romains fondateurs ont perduré. En dépit des destructions, des incendies et des évolutions de temps long, les habitants conservent ainsi une mémoire secrète qui ramène leurs pas vers les anciens sentiers. Les marquages sociaux de l'espace, lorsqu'ils sont bien établis, relèvent aussi d'une permanence comparable : quartiers bourgeois, populaires et ouvriers conservent leurs distinctions et leurs limites.

Mais c'est bien sûr au plus haut niveau de la qualité urbanistique et monumentale que s'établissent les permanences les plus remarquables et les plus durables. Les grands axes si caractéristiques de l'urbanisme haussmannien à Paris ont acquis cette qualité éminente. Beaucoup d'entre eux n'étaient pourtant, à l'origine, que des routes royales filant droit dans la campagne ou des « grandes allées » prolongeant l'axe de jardins à la française, à l'exemple du grand axe Ouest qui va du Louvre à La Défense, devenu, au fil des siècles, un véritable Livre d'Or de notre histoire commune. ■





# LU POUR VOUS

## L'ÉTUDE DÉTAILLÉE D'ACCIDENTS ORIENTÉE VERS LA SÉCURITÉ PRIMAIRE

Méthodologie de recueil et de pré-analyse, sous la direction de F. Fernandez

Cet ouvrage est l'occasion de diffuser à l'intention d'un large public la méthodologie mise au point au Département méca-

nismes d'accidents de l'INRETS, et qui repose sur une expérience et une pratique des études orientées vers la sécurité primaire.

L'accident y est considéré comme le symptôme d'un dysfonctionnement du système de circulation, d'une défaillance au niveau des adaptations entre ses composants que sont l'usager, le véhicule et la route.

Ce livre a été conçu comme un manuel pratique de formation au recueil, s'adressant aux responsables, organisateurs et enquêteurs, concernés ou pouvant l'être un jour par ce type d'enquête.

Les références indispensables à la théorie y sont réduites et ne sont là que pour justifier les choix méthodologiques et favoriser la bonne mise en œuvre des recommandations techniques pour les praticiens appelés à s'engager dans cette activité.

**Introduction à l'accident et à son analyse :** Conception de l'accident / Analyse de l'accident / Conséquences sur le recueil et la pré-analyse / Références.

**Le recueil par entretien auprès des impliqués :** L'entretien, l'accident et l'impliqué / Introduction aux techniques d'entretien / Guide pratique de l'entretien. **Le recueil sur l'infrastructure**

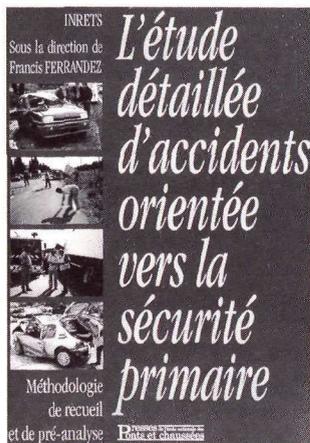
**et l'environnement :** Quelques principes généraux du système et sur l'accident / Procédure de recueil.

**Le recueil sur le véhicule :** Quelques déterminants du comportement dynamique d'un véhicule / Fonctions et performances des principaux organes / Procédure de contrôle technique des véhicules.

**La reconstitution cinématique des accidents :** Méthodologie / Préparation d'une reconstitution / Présentation de l'outil de reconstitution : ANAC.

Le dossier d'accident - étude de cas.

Broché 17 x 24, 200 pages. 210 F



## MONDIALISATION VILLES ET TERRITOIRES

par Pierre Veltz

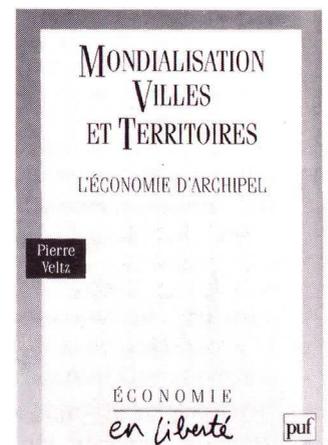
Ce livre explore les liens entre trois grands processus : la mondialisation de l'économie ; la polarisation spatiale croissante au profit des zones les plus développées, des grandes métropoles en particulier ; les mutations profondes des modes d'organisation de la production, saisies ici au plus près de leur genèse concrète dans les entreprises.

Au départ, un immense paradoxe : incomparablement plus fluide, l'économie mondiale semble se resserrer de plus en plus autour d'un réseau-archipel de grands pôles. Et elle reste profondé-

ment ancrée dans les territoires. Pour en rendre compte, l'ouvrage combine deux registres : une étude des tendances à grande échelle de la « globalisation » ; une analyse détaillée des nouvelles formes de production, de la rupture avec le taylorisme, du développement des coopérations intra et interfirmes, marchandes et non marchandes, comme conditions de la compétitivité. Le rôle du territoire, à partir de là, est radicalement redéfini : les coûts de la distance n'ont plus qu'un rôle marginal, les effets importants sont relationnels, socio-historiques.

Le livre éclaire ainsi des problèmes cruciaux de notre société. Il s'oppose au discours pessimiste sur les « délocalisations », mais souligne les risques de la nouvelle géo-économie : montée des inégalités, minant la cohésion sociale qui est, plus que jamais, au cœur de la compétitivité ; dictature du court terme, incompatible avec les besoins de mémoire et de lenteur des personnes et des entreprises.

Pierre Veltz est professeur à l'École Nationale des Ponts et Chaussées et professeur associé à l'Université de Marne-la-Vallée. Il



dirige le Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés (LATTS).

# 15 ANS DE RECHERCHES URBAINES DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

I. Milbert et G. Bianchi

**D**irection de la Recherche et des Affaires Scientifiques, Ministère de l'Équipement et des Transports.

A partir des recherches consacrées depuis de nombreuses années par les ministères français, et en particulier le ministère de l'Équipement, à une meilleure connaissance des phénomènes urbains dans les pays en développement les auteurs reprennent dans cet ouvrage les grandes lignes de la structure des différents annuaires des recherches publiés sous les auspices de la DRAST :

- une présentation des insti-

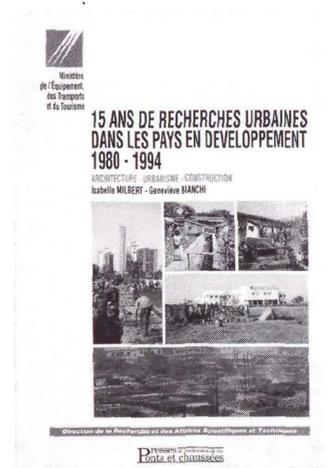
tutions, au sein des ministères commanditaires de la recherche urbaine dans les PED ;

- une information synthétique, sous forme de résumé, sur les recherches réalisées pendant la période considérée. Au total, 311 fiches sont ici regroupées. Les recherches résumées sont classées selon une liste de rubriques correspondant aux principaux thèmes abordés. Chaque recherche pouvant être affectée à plusieurs rubriques, la fiche résumée se retrouve dans sa rubrique principale d'attribution, avec un système simple de renvoi vers les

autres rubriques concernées. Chaque fiche comporte un mode d'identification standard contenant en particulier les indications utiles à la consultation des recherches répertoriées ;

- une grille d'analyse géographique permettant de dégager une vision d'ensemble de la recherche urbaine dans les PED, par continent et par pays ;

- en fin d'ouvrage, un index alphabétique des auteurs avec renvoi à leurs recherches ainsi qu'un index des laboratoires et des organismes de recherches auxquels ils sont rattachés et une liste des lieux de consultation.



17 x 24, 532 pages, 1995.  
200 F.

## INTRODUCTION À LA PLANIFICATION URBAINE

Par Jean-Paul Lacaze

**C**e livre, rédigé par un éminent praticien et enseignant, explique pourquoi la planification urbaine n'est pas seulement l'affaire des spécialistes mais aussi celle de tous les citoyens.

L'auteur, partisan d'une large décentralisation des pouvoirs et d'un pragmatisme éclairé par la participation, montre que l'espace n'est qu'une des dimensions de la planification urbaine, les deux autres étant les hommes et le temps.

Ce livre apporte une solide base de réflexion à tous ceux

qui se préoccupent des problèmes d'urbanisme. Il les aide à mieux gérer les deux grandes dialectiques qui expliquent et déterminent l'histoire des villes : celle qui lie le développement des infrastructures de transport à l'utilisation des sols et celle qui relie les modes de vie au cadre de vie.

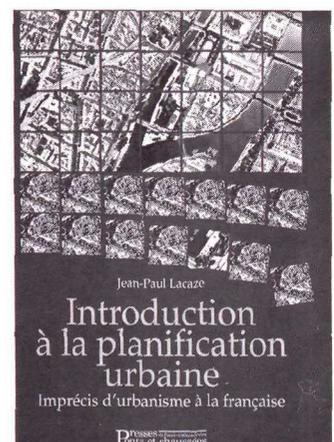
**A la recherche de la planification urbaine :** Points de repères historiques / Qu'est-ce que la ville ? / Les modes de la planification urbaine / Le fonctionnalisme d'état et l'urbanisme / La planification urbaine.

**Les objets de la planification urbaine :** Le sol / Le logement / Les lieux de travail / Les équipements publics / Voirie et transports en commun.

**Les champs de la planification urbaine :** L'espace et l'aménagement / La planification stratégique / La régulation de l'usage du sol / L'urbanisme opérationnel / Harmonie des paysages naturels ou construits.

**La pratique de la planification urbaine :** Les métiers de la planification urbaine / Pratique de la planification urbaine.

Broché 17 x 24 cm,  
384 pages, 380 F.



# DÉJEUNER DE LA PROMOTION 1950 DES INGÉNIEURS CIVILS DE L'ENPC



**L**es Ingénieurs Civils de la promotion 1950 avaient décidé de se retrouver à l'occasion du quarante-cinquième anniversaire de leur année de sortie de l'École, pour un déjeuner. Mais la date initialement prévue, le 11 décembre 1995, a dû être reportée, à cause des mouvements de grève, au jeudi 1<sup>er</sup> février.

La rencontre a eu lieu au Cercle National des Armées et a réuni une douzaine de camarades, dont certains avec leur compagne, soit au total une vingtaine de convives.

Nous avons pu prendre contact avec la quasi totalité de la promotion, ce qui nous a permis de donner des nouvelles des absents. Nous avons également transmis les dernières informations, recues de l'Association des Anciens Élèves, sur le prochain déménagement de l'École à Marne-la-Vallée et la célébration du deux cent cinquantième en 1997.

Des documents remis par notre Secrétaire Général Philippe Bergot ont été donnés aux camarades présents :

*Jean-Michel Besnard, Bernard Bruet, Michel Cope, François Lempérière, Maurice Rechatin et, accompagnés, Jean Martineau, Jean Monin, Justin Pacaud, Jean Pacini, Jacques Ribière, Plerre Schneider et Fernand Tavernier.*

Nous garderons tous un excellent souvenir de cette très amicale rencontre et nous espérons être un peu plus nombreux la prochaine fois.

**Jean MONIN**

## PARCOURS PROFESSIONNELS



### Yann BRENIER '79

**T**rajectoire atypique : arrivé de l'université, Yann Brenier est recruté sur titre.

Après un stage au laboratoire hydraulique à l'EDF, il devient chercheur à l'Institut National de Recherche en Informatique et Automatique dans le domaine de l'analyse numérique et du calcul scientifique.

En 1990, il est nommé professeur à l'Université de Paris VI au laboratoire d'analyse numérique ainsi qu'enseignant à l'École Normale Supérieure

dans le domaine des mathématiques appliquées.

**Le message personnel de Yann Brenier :**

*« La formation d'ingénieur à l'ENPC a été très utile dans mon travail de mathématicien. La formation d'ingénieur est utile pour les mathématiques françaises qui, comme vous le savez, sont très cloisonnées et si de jeunes ingénieurs choisissaient cette carrière, ce serait une bonne chose pour l'université française et pour les mathématiques françaises ».* ■

### Bruno CHANUT '87

**A** la sortie de l'ENPC, Bruno CHANUT a préparé avec succès un Mastère Spécialisé en Management des Projets Internationaux » à l'École Supérieure de Commerce de Paris.

Marié à une Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées, il crée une société à Madagascar au nom évocateur de « Nofy » (le Rêve en malgache), afin de se faire inviter en VSNE, sous le prétexte de financer et développer des implantations hôtelières dans l'Océan Indien ; tester les plages de l'Ile Maurice, des Comores, des Seychelles et de Madagascar pour y implanter des complexes hôteliers ; le baigne...



Après trois années passionnantes, mais craignant de passer à côté de l'application du métier d'ingénieur, objet de notre formation, retour en France chez Sato et Associés, société d'ingénierie parisienne. Il réalise depuis des opérations industrielles clés en main, des opérations de construction ou de réhabilitation de bureaux et des études générales, pendant que son épouse Brigitte gère un centre de transports en commun en Ile-de-France.

Bruno, entre deux pilotages de moto sans accident est membre du Comité et du Bureau de l'AAENPC.

César et Sophie occupent le reste de leur temps. ■



**Le Groupe Arts et Métiers  
de Côte d'Or vous convie à la**

## **DISNÉE GADZARTS 96**

**le samedi 25 mai 1996**

de 19 h 30 à l'aube au

### **CHÂTEAU DU CLOS VOUGEOT**

**Chef d'ordre de la Confrérie  
des Chevaliers du Tastevin**

*placée sous la présidence de Jean Truffly (An. 47),  
Président des Ingénieurs Arts et Métiers.*

*Disnée dans le cellier cistercien  
de renommée mondiale,*

*Grand bal dans les salons du château.*

*Cette manifestation est donnée au profit  
des œuvres d'entraide  
de la Société des Ingénieurs Arts et Métiers.*

**Participation : 1 150 F par personne**

**Tenue de soirée**

*Renseignements et inscriptions :  
Jean Bourgeois (Cl.59), Tél. : 80.71.61.39,  
ou Gérard Besson (Ch.49), tél. : 80.41.70.86.*

## **PROGRAMME RÉDACTIONNEL 1996**

*Si un thème vous intéresse et si vous  
souhaitez écrire un article  
ou nous aider pour l'élaboration  
d'un sommaire, n'hésitez pas  
à nous contacter.*

*Votre participation sera bienvenue.*

**Avril** École-Carières,  
Responsabilité de l'ingénieur

**Mai** Industrie

**Juin - Juillet** Transports collectifs - Intermodalité

**Août - Sept.** Matériaux innovants

**Octobre** Banque - Finances - Assurances

**Novembre** Eau et environnement

**Décembre** La route

Contact : Brigitte Lefebvre 44.58.34.83

## **BULLETIN D'ABONNEMENT**

*Pour vous abonner, il vous suffit de nous téléphoner  
au 44.58.34.85 ou de nous retourner le bulletin  
ci-dessous à :*

### **PCM Le Pont**

Service Abonnement  
28, rue des Saints-Pères  
75007 PARIS

M. ....

Adresse : .....

**souscrit un abonnement à PCM Le Pont**

(1 an = 550 F - Étranger = 580 F)

Règlement par chèque à l'ordre de PCM  
paiement à la réception de la facture

Date ..... Signature

**RELATIONS AVEC LES GROUPES  
GEOGRAPHIQUES**

**PROJET DE VOYAGE  
EN TUNISIE**

*Du 16 au 26-27 Mai 1996*

A la suite des voyages au Maroc (1993) et au Liban (1995) qui ont laissé d'excellents souvenirs à leurs participants, j'étudie, avec nos camarades tunisiens, un voyage en Tunisie qui se déroulerait entre l'Ascension (16 mai) et la Pentecôte (26 mai) soit 11 jours.

Pour permettre un excellent brassage des générations et offrir une opportunité de participation à nos camarades en activité, ce voyage comportera deux volets :

- un volet court (jusqu'aux 22-23 mai) avec un certain nombre de visites à caractère professionnel (dans le Nord et le Centre du pays) ;
- un volet à caractère nettement touristique du 23 au 26 mai qui nous emmènerait dans le Sud de Gabes à Tozeur puis à Djerba-la-Douce.

Le retour pourrait s'effectuer directement de Djerba vers Paris le 26 après midi ou le 27 au matin.

Comme vous le savez, nos camarades tunisiens forment le deuxième groupe par ordre d'importance numérique de camarades « étrangers » diplômés de l'ENPC. Ils se font d'ores et déjà un plaisir de nous réserver un accueil à la hauteur de la réputation de l'hospitalité tunisienne.

Je n'ai pas encore les prix fermes et définitifs mais le devis du voyage court en pension complète dans des hôtels de grande qualité (4 ou 5 étoiles), devrait être de l'ordre de 4 000 F/personne et de 6 000 F pour le voyage long.

Si vous êtes intéressé faites-moi connaître votre candidature le plus tôt possible. La clôture des inscriptions doit être fixée au **19 avril 1996**.

Je vous attends nombreux et enthousiastes.

Vous serez informés par flashes dès que j'aurai des données plus précises.

Très amicalement. A bientôt,

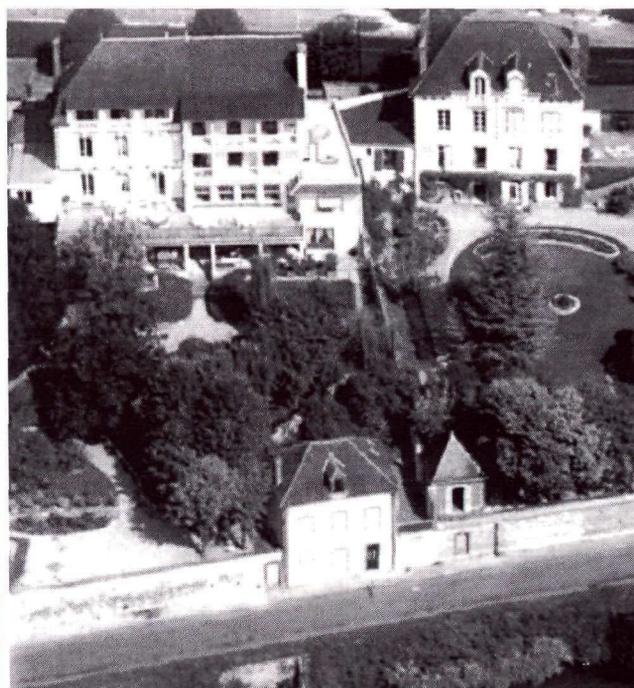
**Claude HUOT**

**AAENPC, Tél. 44.58.28.37**

RÉSIDENCES 3<sup>e</sup> ET 4<sup>e</sup> AGE

**LA RÉSIDENCE  
DES POLYTECHNICIENS**

*s'offre à recevoir des membres de l'A.G.M.-I.T.A.  
ou leur famille*



**A JOIGNY  
au bord de l'Yonne**

Pour accueillir des personnes valides ou partiellement dépendantes pour des séjours permanents ou temporaires  
*(15 jours minimum)*

L'admission est subordonnée :

- Au parrainage de l'Association Jovinienne des Amis de la Résidence des Polytechniciens (AJARP).
  - A la présentation et l'acceptation d'un dossier médical.
- Prix de la pension complète TTC (fonction de la dimension et de la situation de la chambre) :
- De 336 à 491 F pour une personne seule,
  - De 601 à 684 F pour un couple.  
*(Réduction pour long séjour)*

*Pour informations et disponibilités, s'adresser à la*

*Directrice de la Résidence  
19, Faubourg de Paris  
89300 Joigny  
Tél. : 86.62.12.31*

**Le service Orientation-Carières des Anciens Élèves est ouvert à tous ceux et celles qui recherchent un avis, un conseil, une orientation, qui souhaitent changer d'emploi ou en retrouver un s'ils l'ont perdu.**

**Mais aussi à ceux qui offrent des opportunités. Faites nous part de toute « piste » au sein de votre entreprise.**

**L'abonnement au bulletin des offres de l'Association vous permet de recevoir ces opportunités « toutes les semaines ».**

*Pour tout renseignement complémentaire, ou prise de rendez-vous, vous pouvez nous téléphoner au 44 58 34 17*

*Françoise Watrin*

**RÉF. 25420 : INGÉNIEUR - PROVINCE.** Il assure des responsabilités globales techniques, commerciales, financières et d'animation d'équipe. Ingénieur débutant ou ayant une première expérience, maîtrisant au moins une langue étrangère. Ouvert et imaginaire, aimant les contacts et l'autonomie, organisateur et gestionnaire. N° 1 mondial de la distribution d'eau. Adresser lettre et CV + photo sous référence VD/CS à Mme Virginie DUBOULOZ, COMPAGNIE GÉNÉRALE DES EAUX, Service Relations et Ressources Humaines, 52, rue d'Anjou, 75384 PARIS CEDEX 08.

**RÉF. 25221 : INGÉNIEUR FINANCIER - PARIS.** Au sein de la cellule de finance quantitative, il souhaite développer ses expertises et les mettre au service du groupe selon les dimensions suivantes : aide au développement de nouveaux produits de crédit et d'épargne, conseil et prestation de services pour améliorer la qualité de la gestion financière. Ingénieur (formation financière), ayant des compétences en mathématiques financières (actuariat, pricing d'options, gestion quantitative des risques financiers) et en statistique (économétrie). Premier groupe européen spécialisé dans les services financiers. Adresser lettre et CV sous réf. MA 43 à Marie-Hélène AUCLAIR, Service Recrutement, COMPAGNIE BANCAIRE, 5, avenue, Kléber 75798 PARIS CEDEX 16.

**RÉF. 25222 : INGÉNIEUR REFINANCEMENT & GESTION RISQUES - PARIS.** Au sein de l'équipe « financement », il a en charge la gestion actif-passif. Il travaille en liaison avec la DG pour arrêter la politique d'intervention sur les marchés. Au carrefour de l'activité opérationnelle des filiales et marchés, il joue un rôle de coordinateur pour déterminer la politique de financement. Ingénieur (formation économique et financière), débutant ou ayant une première expérience. Premier groupe européen spécialisé dans les ser-

vices financiers, recherche pour sa direction de la planification et du développement. Adresser lettre et CV sous réf. MA 44 à Marie-Hé-

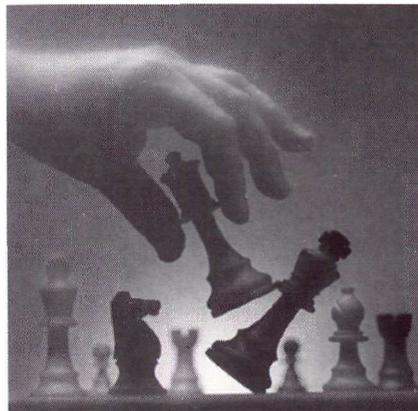
lène AUCLAIR, Service Recrutement, COMPAGNIE BANCAIRE, 5, av. Kléber, 75798 PARIS CEDEX 16.

**RÉF. : 25437 : JEUNE INGÉNIEUR GÉNIE CIVIL - BOULOGNE (92).** Missions d'inspections et d'expertises en ouvrages d'art, mise au point de projets (APS, APD et DCE). Jeune ingénieur génie civil (de préférence 1 à 3 ans d'expérience en BET ou entreprise). Société de gestion technique d'équipements civils. Adresser lettre et CV à M. TRIDON, GETEC, BP 87, 31123 PORTET-SUR-GARONNE CEDEX.

**RÉF. : 25180 : CONSULTANT - RÉG. PARISIENNE - 200/600 KF/AN.** 20 postes à pouvoir de consultants. Salaire pour les débutants de 200 KF + 15 % d'intéressement, pour les expérimentés,

de 300 à 600 KF et plus selon expérience + 15 % d'intéressement. Ingénieur jeune diplômé ou ayant une expérience réussie dans le conseil ou en tant qu'opérationnel. Connaissant bien le secteur des télécoms, de la finance, de l'industrie ou des services. Cabinet conseil en management créé en 1988 (CA en progression de 40 % par an), ayant acquis un savoir-faire en conseil, en management, organisation, systèmes d'information et conduite du changement, recherche afin d'étoffer son équipe, des consultants débutants ou expérimentés. Adresser lettre et CV à Mme Sandrine ALBERTUS, ALTIS, 40/42, quai du Point-du-Jour, 92659 BOULOGNE BILLANCOURT CEDEX.

## CLUB ÉCHECS DES PONTS



**Pour la deuxième année consécutive, le cabinet Mazars & Guérard organise un tournoi d'échecs ouvert aux élèves et anciens élèves des Mines, des Ponts, de Centrale, de Télécom, de l'ENSAE, des Arts & Métiers, de l'Agro, de l'X, d'HEC, de l'ESSEC, de l'ESCP et de Sciences Po.**

**Ce tournoi se déroulera à l'hôtel Le Parc, 55-57, avenue Raymond Poincaré, Paris XVI<sup>e</sup>,**

**LE SAMEDI 13 AVRIL 1996 À 13 H 30**

*Il consiste en sept parties de 15 minutes par joueur*

La participation est gratuite et de nombreux prix seront décernés, dont plusieurs prix sponsoring aux écoles les mieux classées ou les plus représentées. Cette année, le club échecs des Ponts participera à la manifestation et serait heureux de compter dans son équipe d'anciens élèves. Si vous êtes joueur d'échecs, n'hésitez pas à nous laisser un message au BDE de l'école (tél. : 44 58 28 93) pour nous faire part de votre souhait de concourir à nos côtés.

D'avance merci !

*Pour le club échecs des Ponts,*

**Jossien Arnaud (promo 98)**

# Grands ingénieurs

NOUVELLE  
COLLECTION  
1996

## Rudolf DIESEL

D'une idée  
de nouveau moteur à  
sa concrétisation

Aujourd'hui, près d'une voiture neuve vendue sur deux en France est équipée d'un moteur Diesel. Il porte le nom d'un ingénieur allemand né à Paris en 1858. Ce moteur, à la mise au point duquel Diesel passa toute sa vie ou presque, est né d'une analyse théorique du cycle de Carnot. Elle indiquait qu'il devait être possible d'obtenir un travail mécanique par la combustion spontanée d'huiles très stables portées à très haute pression. Mais de l'idée à sa traduction dans une machine capable de fonctionner, il fallut des années, scandées par d'innombrables problèmes techniques. Diesel ne vécut d'ailleurs pas les premières véritables applications de son invention. En 1913, il tomba du pont d'un paquebot qui l'emmenait en Angleterre : accident ou suicide ? Nul ne le saura jamais. Les CAHIERS DE SCIENCE & VIE vous font vivre le récit de cette invention.



Le premier  
moteur diesel  
construit  
à Augsburg  
( 1893 )

PHOTOS ROGER-VOLLET

### LES CAHIERS DE SCIENCE & VIE

GRANDS INGÉNIEURS

### RUDOLF DIESEL 1858-1913

*Comment il a inventé  
le moteur que  
plébiscitent  
les Français*

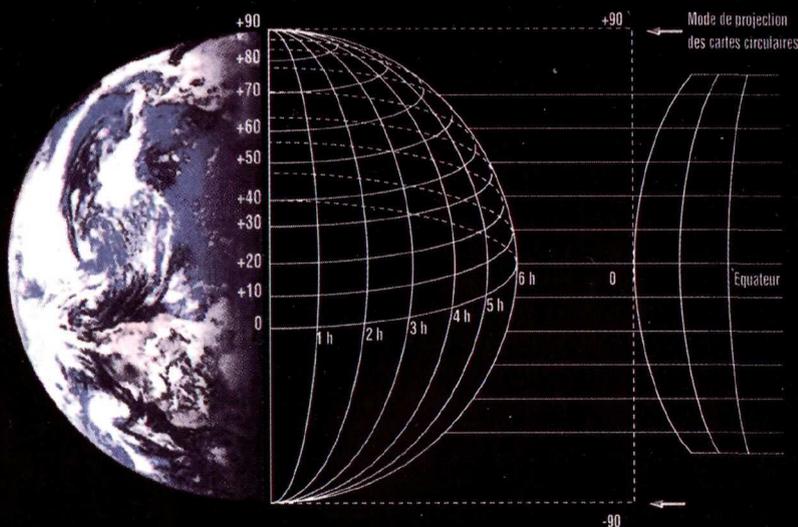


## LES CAHIERS DE SCIENCE & VIE

DES HISTOIRES RICHES  
EN DECOUVERTES

EN VENTE PARTOUT

# SOCS et Continuum construire une nouvelle dimension...



Quand SOCS, spécialiste reconnu de l'orienté-objet avec ses outils Océanic, Graphtalk et ses bibliothèque d'objets-métiers rejoint The Continuum Company, cette union forte de 4 000 collaborateurs se déploie dans 40 pays. Cela crée une nouvelle dimension et cela vous assure beaucoup d'opportunité.

... pour le monde de la gestion

## Développeurs Océanics (DO1)

Ingénieur Grandes Ecoles (ENSIMAG, ENSEHT...) ou MIAGE, fort de 2 ans d'expérience, vous assurerez le développement des outils, la définition de nouvelles fonctionnalités au sein d'une équipe de haut niveau technologique. Écrire à SOCS.

## Développeurs d'applications objet (DA1)

Ingénieur Grandes Ecoles, MIAGE ou DEA Informatique, fort de 2 ans d'expérience, vous réaliserez le développement d'applications pour le secteur assurances/banques. En contact avec la clientèle, vous serez amené à vous déplacer à l'étranger (anglais bilingue exigé). Vous justifiez d'une maîtrise des technologies orientées objet et de compétences techniques. Ce poste est évolutif (vers chef de projet par exemple). Écrire à SOCS.

## Ingénieurs « Hot Line » (HL1)

Ingénieur bac + 3/4 ou MIAGE, fort de 4 ans d'expérience, vous assurerez le support téléphonique de nos outils et de nos solutions, dans le secteur assurances/banques. Vous êtes autonome, réactif. Anglais bilingue. L'espagnol (ou l'allemand) serait apprécié. Possibilité de travail en horaires décalés. Écrire à SOCS.

## Ingénieurs technico-commerciaux (ITC1)

Ingénieur Grandes Ecoles, vous avez 3 à 5 ans d'expérience dont au moins 2 ans dans les technologies orientées objet. Vous assurerez la présentation commerciale de nos services à nos prospects banques/assurances et animerez des séminaires. Écrire à SOCS.

SOCS, DRH, Axe Liberté, 2 place de la Coupole, 94227 Charenton Cedex.

## Managers projets (MP1)

Ingénieur Grandes Ecoles, à 28-30 ans vous avez au moins 5 ans d'expérience. Vous intervenerez sur l'avant-vente avec l'ingénieur commercial et serez le représentant principal de SOCS chez nos clients (50 % de votre temps). Une expérience comme chef de projet vous a permis de démontrer votre sens du management ainsi que vos qualités relationnelles et de dialogue. Écrire à SOCS.

## Ingénieurs formation (IF1)

Ingénieur Grandes Ecoles, MIAGE ou DEA Informatique, à 25-28 ans, fort de 2 ans d'expérience, vous animerez des formations sur nos produits Océanic et AIA. Vous avez démontré précédemment un sens aigu de la pédagogie et manifestez le goût de l'échange. Écrire à SOCS.

## Chefs de projets (CPI)

Ingénieur Grandes Ecoles, vous avez 3 à 5 ans d'expérience dont au moins 2 ans dans les technologies orientées objet. Rattaché au manager de projets, vous assurerez la supervision des projets chez le client (secteur assurances/banques), encadrerez une équipe de 3-4 développeurs, participerez au développement commercial. Doté d'un bon relationnel, apte à diriger une équipe, vous serez amené à vous déplacer en province et à l'étranger. Écrire à SOCS.

## Rédacteurs techniques (RT1)

Agé de 28-30 ans, vous assurerez la rédaction de documents à la fois utilisateurs et techniques en anglais et en français, pour nos applications développées avec l'outil orienté objet. Écrire à SOCS.

ARCO, 22-24, rue du Président-Wilson, 92532 Levallois-Perret.

## Responsable outils (318D)

Ingénieur Grandes Ecoles (X, Central, Normale Sup...), fort de 5 ans d'expérience au minimum (en particulier dans la gestion de projets et la recherche), vous animerez une équipe de 15 à 20 informaticiens/techniciens développant le produit Océanic. Vous avez impérativement une bonne connaissance du développement de la technologie orientée objet et des autres technologies émergentes. Vous maîtrisez le développement technique et le management d'équipe. Écrire à ARCO.

## Ingénieurs d'affaires (318A)

Bac + 5, fort de 5 à 10 ans d'expérience réussie dans la vente d'ingénierie ou de solutions à forte valeur ajoutée, vous intervenerez de la prospection jusqu'à la négociation et la vente de nos solutions logiciel. Vous chercherez également à nouer des partenariats. Vous maîtrisez l'anglais et la pratique de l'allemand est souhaitée. Vous avez une bonne culture informatique. La connaissance du monde de l'assurance serait un plus. Un poste pour un candidat de nationalité italienne est basé à Milan (Italie), les autres, basés à Paris, nécessiteront des déplacements fréquents en Europe. Écrire à ARCO.

Tous ces postes nécessitent une bonne maîtrise de l'anglais. Selon le poste, merci d'adresser votre dossier (lettre de motivation, CV, photo et prétentions) à ARCO ou à SOCS.



**SOCS**  
CONTINUUM