

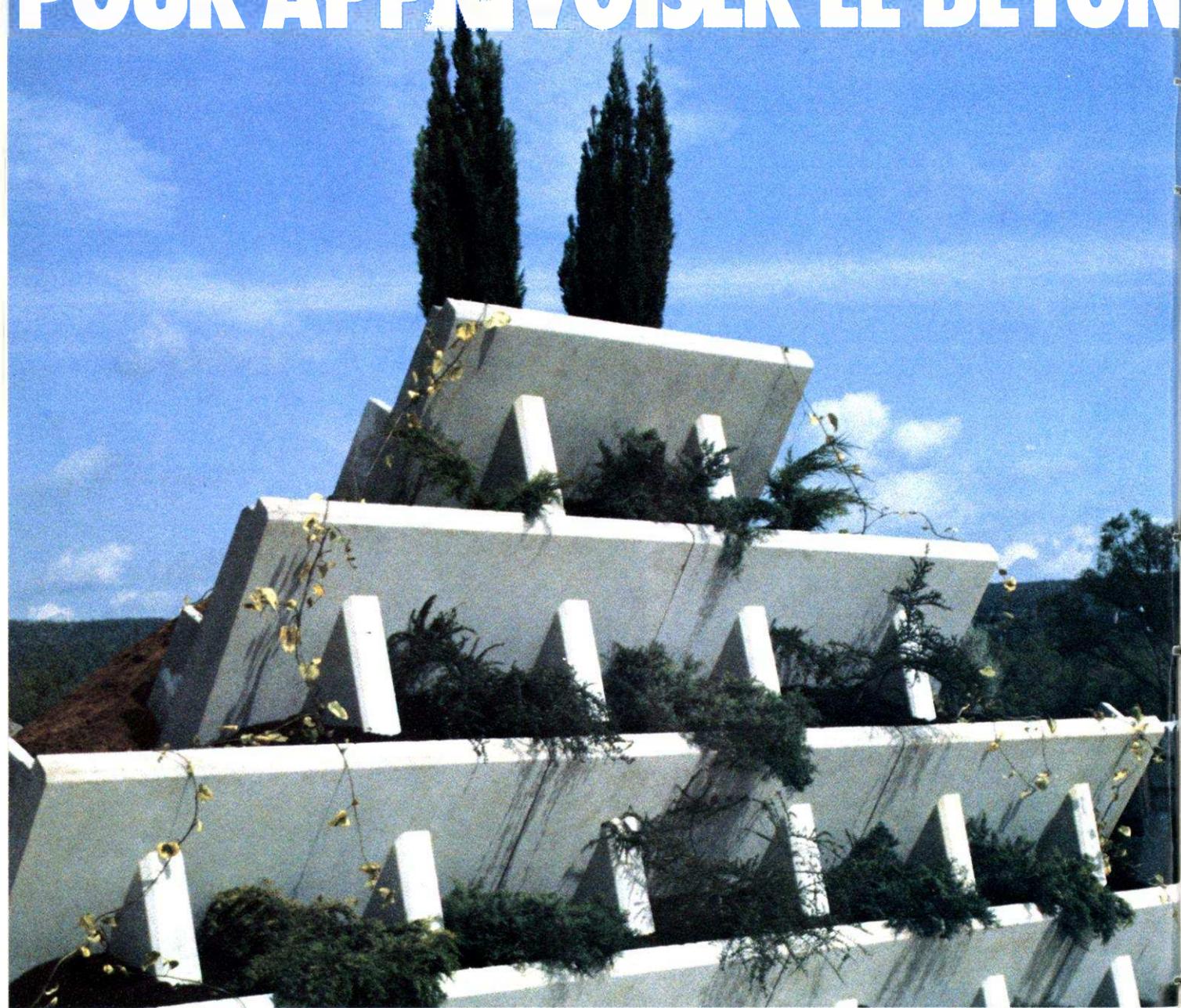
# peem



# BANLIEUES

N° 3 - J.A.T.S. - 1984 - 814 ANNÉE  
ISSN 0397-4634

# TERRE ARMÉE: DES PAYSAGES POUR APPRIVOISER LE BETON

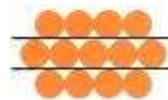


La TERRE ARMÉE offre de grandes possibilités d'intégration de ses ouvrages, tant dans le tissu urbain - parements architectoniques - que dans la nature - béton teinté, murs végétalisables.

- Souplesse du parement permettant les courbes les plus variées,
- Préfabrication en usine des éléments de parement (écailles) permettant le traitement des surfaces,
- Végétalisation des murs classiques en

terrasse,  
 • Mur vert, spécialement étudié pour permettre une végétalisation dense dissimulant à terme la structure béton:

La TERRE ARMÉE répond au souci des concepteurs qui souhaitent de plus en plus associer l'esthétique à des solutions techniques sûres et économiques pour la réalisation de leurs ouvrages tels que murs de soutènement, murs anti-bruit, culées de ponts, etc.



**terre armée**  
 des hommes pour maîtriser la terre

"LA TERRE ARMÉE" - Tour Horizon,  
 52, quai de Dion-Bouton - 92806 PUTEAUX CEDEX  
 Tél. : (1) 776.43.24 - Télex : Terrarm 610386F

béton teinté

gravillons lavés

motif grave

bossages

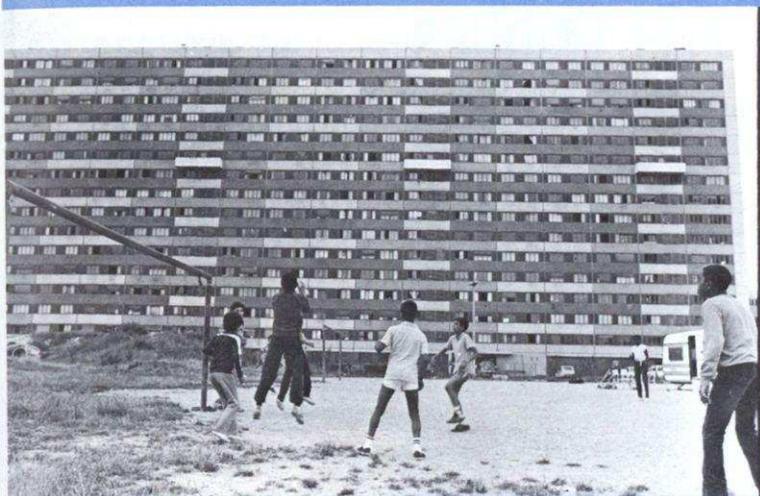


## BON A DÉCOUPER

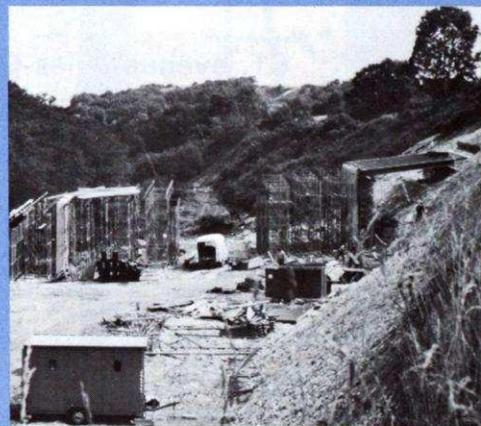
Pour recevoir notre documentation "MURS PAYSAGES", remplissez ce bon et renvoyez le à : "LA TERRE ARMÉE", Tour Horizon, 52, quai de Dion-Bouton 92806 PUTEAUX CEDEX. Tél. : (1) 776.43.24. Télex Terrarm 610386F

Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_  
 Adresse \_\_\_\_\_  
 Société \_\_\_\_\_ Tél \_\_\_\_\_

Les 4 000 de la Courneuve.



Un nouveau métier pour les DDE.



Réalisations dans les DDE.

## DOSSIER

### Éditorial

par Yves DAUGE ..... 9

### “Banlieues 89”

par Michel CANTAL-DUPART ..... 10

### “Ville et Banlieue” : les maires s'associent

par Jacques FLOCH ..... 11

### La politique du département de la Seine-Saint-Denis dans le cadre de “Banlieue 89”

par P. HERVIO ..... 13

### Les 4 000 de la Courneuve : une réhabilitation des années 80

par P. DUBOIS ..... 14

### Lyon et sa banlieue

par J. DUMONTIER ..... 17

### Petites et grandes préoccupations d'urbanisme en proche banlieue

par Philippe LEGER et Jean CHAPELON ..... 19

### Un nouveau métier pour la DDE : “Conseiller en procédures”

par Jean-Marie BUTIKOFER ..... 20

### Le Val-de-Marne : de la banlieue au département

par Elisabeth DUPONT-KERLAN  
et R. ELADARI ..... 21

## RUBRIQUES

### RÉALISATIONS DANS LES DDE

#### Route Nationale 20 : déviation d'Argenton-sur-Creuse

par P. LEMPEREUR ..... 26

#### La déviation de la RN 36

par M. LAURE ..... 29

### LA VIE DU CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES

Mouvements ..... 31

BATIMENT — MAISONS INDIVIDUELLES — GENIE CIVIL —  
ROUTES — TERRASSEMENTS —  
INSTALLATIONS ET LIGNES ELECTRIQUES —  
CANALISATIONS — MONTAGES D'USINE — INGENIERIE —  
GESTION D'OUVRAGES ET DE CONCESSIONS PUBLIQUES —

## **GTM-ENTREPOSE**

61, avenue Jules-Quentin - NANTERRE (Hauts-de-Seine)

☎ (1) 725.60.00

Télex : GTMNT 611 306 - Télécopieur

**tapiprène**

enrobés  
aux élastomères

**SCR**  
CHIMIQUE DE LA ROUTE

1 avenue morane saulnier 78141  
Velizy Villacoublay CEDEX  
boîte postale n°21 téléphone 946 96 60

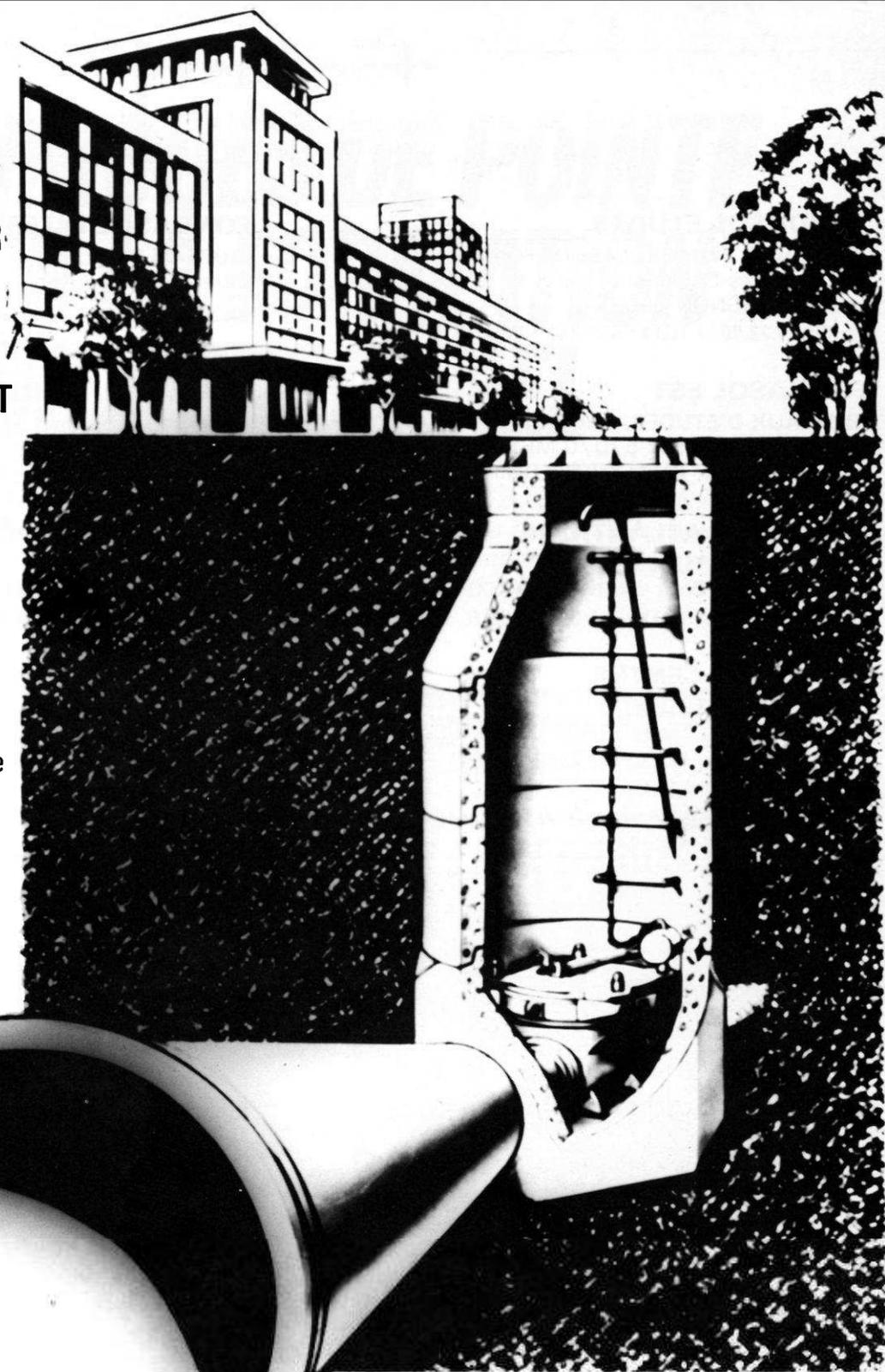


**LA FONTE DUCTILE,  
UN MATÉRIAU SÛR  
AU SERVICE DE  
L'ASSAINISSEMENT**

• CANALISATIONS  
INTÉGRAL

• TÉS SÛRETE  
de visite ou de curage

• Pièces de voirie  
et d'assainissement



**PONT-A-MOUSSON S.A.**

4X, 54017 NANCY CEDEX



### FONDASOL ETUDES

(BUREAU D'ETUDES, LABORATOIRES)

290, rue des Galoubets — B.P. 612

84031 AVIGNON CEDEX

☎ (90) 31.23.96 — TELEX : 431.344 FONDASOL MTFAV.

### FONDASOL EST

(BUREAUX D'ETUDES, LABORATOIRES)

1, rue des Couteliers 57070 METZ BORNLY

☎ (8) 736.16.77 — TELEX : 860.695 FONDASOL METZ

### FONDASOL ATLANTIQUE

(BUREAUX D'ETUDES)

8, avenue de la Brise - NANTES 44700 ORVAULT

☎ (40) 59.32.44 — TELEX : 710.567 FONDATL.

### FONDASOL CENTRE

(BUREAUX D'ETUDES)

Z.I. Nord - 23, r. Ferrée 71530 CHALON/S/SAONE

☎ (85) 46.14.26 — TELEX : 800.368 FONDASO

### FONDASOL INTERNATIONAL

(BUREAU D'ETUDES)

5 bis, rue du Louvre 75001 PARIS

☎ 260.21.43 et 44 — TELEX : 670.230 FONDAP

### FONDASOL A LILLE

201, rue Colbert - Bât. 2 59800 LILLE

☎ (20) 57.01.44 — TELEX : 120.984 FONDIL

### FONDASOL A BORDEAUX

22, boulevard Pierre 1<sup>er</sup> 33000 BORDEAUX

☎ (56) 81.24.67 — TELEX : 541493 FONDABX

### FONDASOL A LYON

111, rue Massena 69006 LYON LA PART-DIEU

☎ (7) 824.28.33 — TELEX : 330.545 FONDLY

— Missions en **AFRIQUE DU NORD** et en **AFRIQUE OCCIDENTALE** —

**QUILE**

#### HABITAT

Habitat individuel

Collectif, réhabilitation

#### OUVRAGES D'ART

Ponts d'autoroute ; ponts sur voie ferrée, sur rivière, murs de quai, barrages.

#### OUVRAGES FONCTIONNELS

Génie civil industriel et nucléaire, équipements hospitaliers, bureaux, constructions scolaires, réhabilitation.

**AMIENS** : 19, rue Alexandre Dumas. 80000 AMIENS. Tél. : (22) 89.35.06

**CAEN** : 42, rue du Clos Herbert. 14000 CAEN. Tél. : (31) 94.52.80

**CHERBOURG** : rue des Claires. 50120 EQUEURDEVILLE HAINNEVILLE.  
Tél. : (33) 03.52.11

**LE HAVRE** : 42, rue Jules Mazurier. 76600 LE HAVRE. Tél. : (35) 42.52.88

**ROUEN** : "Le Hastings" 2, Mail Pelissier, B.P. 1048. 76015 ROUEN CEDEX.  
Tél. (35) 62.81.18

# BOURDIN & CHAUSSE

**ROUTES  
AUTOROUTES  
VOIRIE  
RÉSEAUX DIVERS**

40 centres de travaux en  
FRANCE et à l'ÉTRANGER

Siège social

35, rue de l'Ouche-Buron - 44300 Nantes  
Tél. : (40) 49.26.08

Direction générale

36, rue de l'Ancienne-Mairie - 92100 Boulogne  
Tél. : 605.78.90

# **TECHNIQUES DE POINTE POUR LA FORMATION DU PERSONNEL**

*L'ampleur du programme nucléaire français et la rapidité de sa mise en œuvre ont entraîné d'importantes innovations pédagogiques. La formation du personnel spécialisé utilise des techniques qui simulent les conditions de fonctionnement des centrales nucléaires et fait largement appel à l'ordinateur pour assister l'enseignement.*



**ELECTRICITE DE FRANCE** 

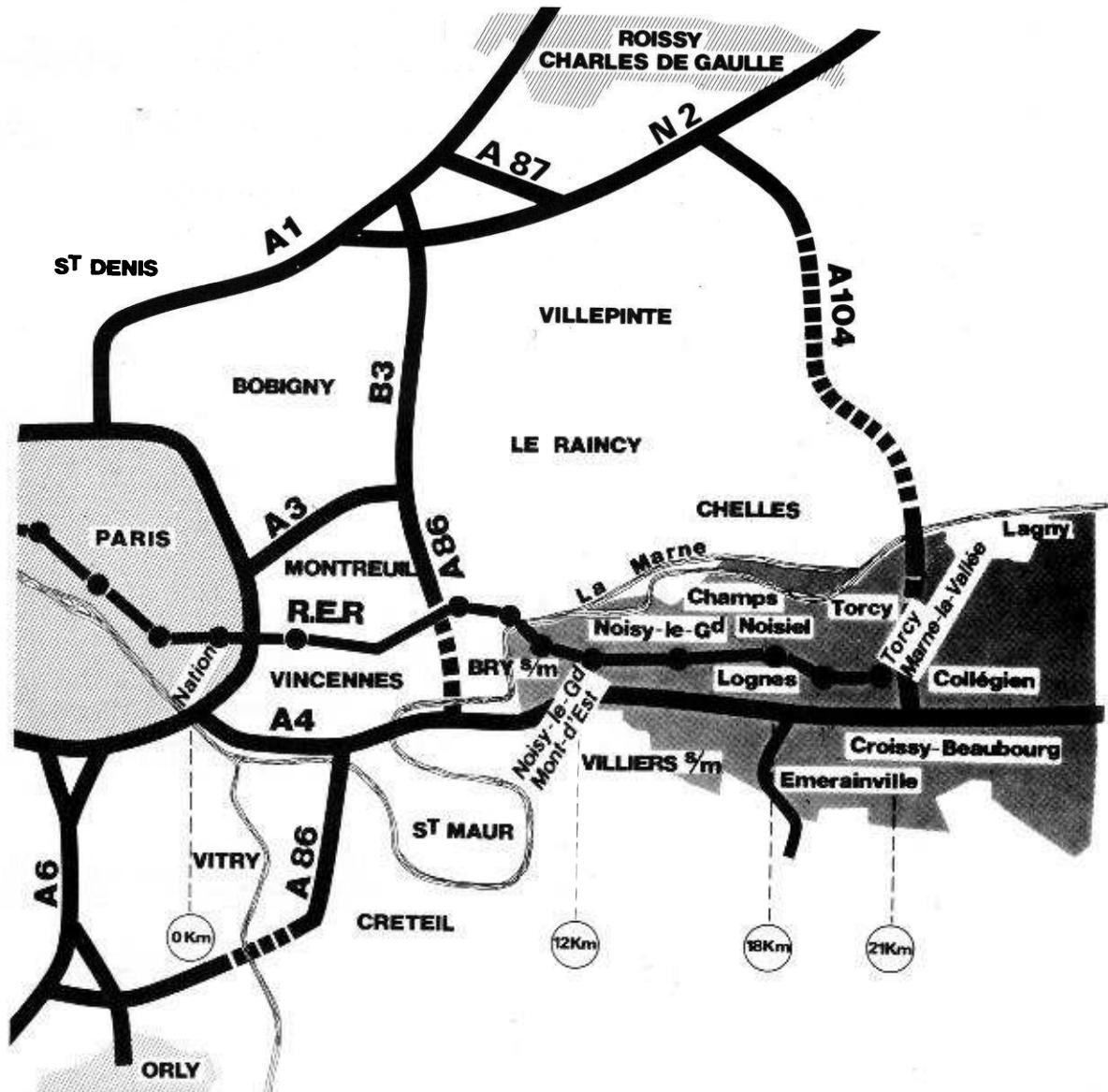
# MARNE LA VALLEE :

## un nouvel atout pour le développement économique de l'Est Parisien

renseignements:

activités 005.90.20

logements 005.10.10



# AEROPORT DE PARIS

## en France et dans le monde nous facilitons vos voyages d'aujourd'hui et de demain

Concevoir, construire et exploiter les installations pour les usagers du transport aérien, voici notre mission.

Orly Sud (1961), Orly Ouest (1971), Aéroport Charles de Gaulle aérogare 1 (1974), aérogare 2 (1982), placent Paris au rang des plus grands systèmes aéroportuaires du monde.

**Mais encore Abu Dhabi, Beyrouth, Casablanca, Dacca, Jakarta, Le Caire, Dar es Salam...**

**... car nous construisons aussi des aéroports à l'étranger.**

De l'étude de faisabilité à la livraison d'un aéroport "clés en mains" bénéficiez de ce savoir-faire.

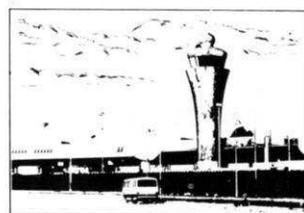
ORLY SUD



ORLY OUEST



ABU DHABI



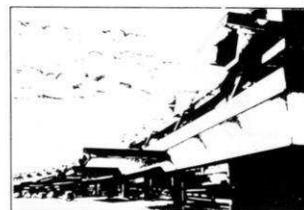
CDG - 1



CDG - 2



CASABLANCA



**AEROPORT  
DE PARIS**

*les aéroports : c'est notre affaire*

# La distribution de l'eau, ça ne s'improvise pas!

Alain Becker. Opérateur au centre de télécontrôle Lyonnaise des Eaux ; "Région Parisienne Ouest".

Alain Becker aime son métier : il est responsable du bon fonctionnement de ce vaste ensemble qu'est le réseau de distribution d'eau "Région Parisienne Ouest". Et c'est vrai que son métier est passionnant : usines de traitement, stations de pompages, niveau des réservoirs, vannes de répartitions... Il contrôle et commande tout grâce à de puissants moyens informatiques et télématiques.

Ils sont sept qui comme lui se relaient nuit et jour pour assurer la sécurité de la distribution et la permanence du service public. A chaque anomalie, même minime, ils interviennent. Bientôt de nouveaux programmes

et matériels informatiques mis au point grâce à l'expérience d'hommes tels que Alain Becker et d'autres spécialistes de la Lyonnaise des Eaux permettront "d'optimiser" la distribution et d'en améliorer encore la sécurité.

C'est parce que c'est leur métier d'assurer le service public vingt-quatre heures sur vingt-quatre que les hommes de la Lyonnaise mettent toute leur compétence à résoudre vos problèmes. Cette compétence, ils la doivent à plus d'un siècle de recherches et d'opiniâtreté pour une eau de qualité et un service permanent. Aujourd'hui la Lyonnaise des Eaux c'est près de 1 milliard de mètres cubes d'eau distribués à travers la France, 15 000 kilomètres de canalisations d'assainissement et 650 stations d'épuration. Du prélèvement à la réinsertion dans le milieu naturel, elle assure toutes les étapes du métier de l'eau.

 Lyonnaise des Eaux

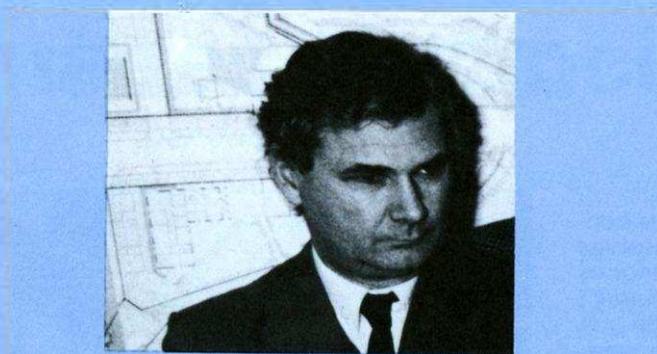
Des hommes de métier au service de l'eau.

45, rue Cortambert, 75769 Paris Cedex 16 - Tél. 503 21 02 - Telex 620 783 Olione Paris



Alain Becker, Opérateur

# Éditorial



## Faire des banlieues, des villes, c'est aussi réussir la décentralisation

*par Yves DAUGE  
Directeur de l'Urbanisme et des Paysages*

Changer d'état d'esprit, changer sa pratique quotidienne, aller vers l'habitant, les familles, les acteurs du quartier, de la ville, c'est libérer les possibilités d'initiatives, d'entreprendre des uns et des autres.

En cheminant dans ce numéro de PCM consacré à la banlieue, aux banlieues, le lecteur découvrira de multiples propositions pour stopper le processus de banalisation du "tissu urbain" qui entoure nos grandes villes :

— l'implantation du Pavillon Baltard à Nogent-sur-Marne, la transformation d'un carrefour en place publique à Reze-les-Nantes ou celle d'un parking de collège en jardin public à Ramonville-Sainte-Agne, la création d'un "chemin" entre la ZUP et les quartiers à Épinal, le lancement d'un plan d'embellissement départemental dans le Val-de-Marne témoignent de ce nouvel état d'esprit.

Ainsi :

- avoir plus d'attention à la programmation d'un quartier en permettant à chacun d'y trouver sa place, à chacun d'y exercer son activité,
- faire des boulevards, des avenues qui favorisent le développement de la ville plutôt que des rocares ou des radiales,
- découvrir ensemble toutes les richesses d'une banlieue comme ses cités jardins, les berges de son fleuve ou de son canal,
- permettre aux jeunes de trouver lieux d'expression, habitat et emploi,
- s'attaquer par tous les moyens en associant tous les partenaires à la transformation des "grands ensembles" qui bordent les villes.

Représentant à grands traits quelques-unes des initiatives qui se mettent en œuvre et qui engendreront d'autres villes.

L'État sera présent dans ce large mouvement. Pour ce faire, le Ministre de l'Urbanisme et du Logement, Paul Quilès, vient d'annoncer la création du Comité Interministériel des Villes qui, présidé par le Premier Ministre, disposera du Fonds Social Urbain pour aider en priorité les communes qui rencontrent les problèmes d'urbanisation les plus difficiles.

De même la Loi pour le Renouveau de l'Aménagement, très prochainement déposée au Parlement, proposera aux élus locaux des outils plus simples et plus efficaces pour mieux maîtriser le développement urbain de chaque ville.

A travers l'action "Projet de quartier" l'État soutiendra de nouvelles démarches urbaines. Il fera également connaître toutes les propositions qui contribueront à la naissance ou au développement dans les quartiers et dans les villes de banlieues, des activités, des cultures, des lieux, des échanges et des rencontres entre les habitants et les familles.

Réussir la décentralisation sera la création de multiples "centres" à toutes échelles pour tous les citoyens.

# "Banlieues 89"

par Michel CANTAL DUPART  
Chargé de Mission Banlieues 89

Les urbanistes sont aujourd'hui au pied de murs qu'ils ont construits pensant bien faire. Murs infranchissables qui mis à part quelques chaînages ouvragés, s'altèrent et se dégradent : "les banlieues". Il y a belle lurette que les périphéries sont l'objet de soins multiples, on fonde des équipements, on trace des voies de circulation, on gomme les bidonvilles, on court après le temps libre, "Métro-boulot-dodo".

C'est en juin 1982 que Roland Castro et moi-même avons eu l'idée d'imaginer les tirets qui encadrent le boulot en créant "Banlieues 89" avec la complicité de la Direction de la Construction. La suite : en juillet 1983, quelques jours après avoir annulé le projet d'une exposition universelle à Paris, le Président de la République recevant Roland Castro accepte de le suivre en banlieue parisienne, nous lui proposons des actions urbaines sur les banlieues, il en approuve l'idée, le Premier Ministre nous confie une mission le 7 novembre 1983.



MM. Mitterrand, Castro, Quilès, Cantal-Dupart à Creil, le 18.01.84.

Pourquoi 89 ?

Notre société est corporative, chaque métier ou sous-métier se renferme dans son pré-carré soucieux de ses prérogatives. Ce qui est effacé dans l'industrie par un fastidieux travail à la chaîne est flagrant quand il s'agit de la ville, à quoi sert de la trancher en rondelle de saucisson, la pluridiscipline a tenté de scotcher les morceaux mais les langues de bois ont gagné, on peut espérer que 1989 bicentenaire de la Révolution Française atténuera l'effet corporatif, ça c'est pour la politique !

Pour l'efficacité, intervenir sur les banlieues impose l'urgence. Seule une volonté municipale peut très vite inverser les multiples processus de dégradations. Pourquoi ne pas se servir d'un temps de mandat électoral pour entamer des actions urbaines ; 1989 est l'échéance, 89 devient un objectif.

Que faire ?

Il n'y a pas de ville sans échanges, c'est la raison pour laquelle la ville est cosmopolite ou elle n'est pas. Par échange on pense durées ou même transports plus rarement mouvement des hommes et des idées, l'échange culturel est pourtant le fondement de

la ville, le reste ne faisant que s'y agglomérer.

Il n'y a pas de ville sans réseau et l'aménagement de notre territoire s'est fait par la force et la conviction d'un corps d'ingénieurs ingénieurs des Ponts et Chaussées qui ont su transférer un réseau hydrographique en réseau d'une toute autre topologie qui a hiérarchisé dès le début du 19<sup>e</sup> siècle les villes de l'Europe occidentale.

Cet ouvrage fantastique qui passe d'un concept de halage à celui du franchissement et du tunnel va dans le sens d'un échange multidirectionnel.

Réparer la banlieue, c'est faire qu'elle devienne ville, que ses habitants échangent de façon multilatérale dans une nouvelle topologie qui casse celle du tout au centre, qui détruit la logique radiale ou périphérique pour d'autres chemins qui valorisent avenues et boulevards. Retourner la chaussette des impasses qui conduisent aux grands ensembles, féconder la géographie demande un poil d'imagination c'est ce que nous cherchons à mettre en œuvre.

Pour y arriver pas de rapport et encore moins de procédures, en cela on casse une mécanique administrative qui banalise l'intervention efficace : "qui trop embrasse mal étreint". Au contraire nous privilégions systématiquement "le projet", le projet urbain. Et tant mieux s'il intervient là où ça se passe mal, à la marge, en banlieue de banlieue.

Dans une période de crise ou le secteur du bâtiment est le plus touché et avec peu de moyens c'est une grande mobilisation de tous qui peut en quelque temps relancer ce secteur économique tout en intervenant sur l'aménagement de l'espace des agglomérations. L'imagination doit être privilégiée. Les banlieues doivent trouver une identité, leur image, sans imitation, ni pastiche. Les banlieues sont des terrains d'invention ou les contraintes urbaines, l'espace réglementaire et la pression administrative sont plus faibles qu'en centre.

Après tout, faire des banlieues aussi belles que les centres villes, ce n'est pas plus dur que de faire la muraille de Chine.

# "Ville et banlieue" : les maires s'associent

par Jacques FLOCH

Président de l'Association des Maires "Ville et Banlieue"

Député de Loire-Atlantique

Maire de Rezé

Les banlieues, durant la période de leur expansion (à partir des années 50 et jusqu'aux années 75-80) ont eu comme image celle de leur croissance. D'abord, simple extension de la ville-centre, elles ont ensuite conçu leur restructuration selon des hypothèses de croissance rapide (A.D.A.U., premier P.O.S.), leur démantèlement devant se résorber par une urbanisation continue.

Le ralentissement, voire la stagnation ou la régression des villes de banlieue, posent le problème de l'identité de ces villes face à un urbanisme non maîtrisé. Les familles venues dans les années 60 pour se loger revendiquent maintenant le "droit à la ville".

Or, la dynamique induite par la nouveauté n'existe plus, la ville reste à réinventer. Les villes de banlieue ont des atouts, elles doivent en tirer partie. Il leur appartient de prendre conscience de leur communauté d'intérêt et de la spécificité de leur situation afin de mettre en commun leurs connaissances, leurs moyens d'investigations et leurs propositions.

Cette démarche s'inscrit tout à fait dans les objectifs du 9<sup>e</sup> Plan qui prévoit dans son programme prioritaire n° 10 "mieux vivre en ville" trois orientations principales : mieux maîtriser l'urbanisation, améliorer la vie quotidienne des citoyens et promouvoir le développement social des quartiers.

Avec la politique de décentralisation qui offre désormais aux collectivités locales un champ très large de compétences il a paru opportun aux maires concernés de s'atteler ensemble à la tâche.

---

## Les maires prennent l'initiative

---

Sur les 110 villes de banlieue, de 40 agglomérations de province, susceptibles d'être intéressées, plus de cinquante maires ont déjà donné leur engagement à l'association "Ville et Banlieue" qui a été créée à Rezé, en Loire-Atlantique, le 15 décembre dernier.

Ce mouvement concerne plus de trois millions d'habitants vivant dans des villes périphériques de plus de 100 000 habitants et où le logement collectif représente plus de 20 %. Il est représentatif des intérêts de la province se distinguant ainsi dans les analyses, dans les propositions et dans les modes d'action de l'ensemble parisien qui dispose déjà d'organisations et de modes d'actions structurés.

Dès sa création, l'association est pluraliste et la formation de son Bureau organise la représentation de tous les courants politiques. En effet, devant le défi qui leur est lancé, les maires ont constaté leur communauté d'intérêt dans le poids des inégalités qu'ils subissent (grands ensembles, populations défavorisées, espaces sectorisés, déstructurés, nuisances...) et dans la volonté d'organiser, de réparer, d'embellir, de créer un cadre de vie accueillant.

Il s'agit de pousser à l'émergence des villes de banlieue, pour qu'elles sortent de l'anonymat et trouvent ou retrouvent leur identité, qu'elles deviennent de vraies villes.



A l'assemblée constitutive de "Ville et Banlieue" présidée par M. Floch, les maires ont débattu de la prévention avec Gilbert Bonnemaïson, des projets urbains avec Roland Castro et Michel Cantal-Dupart.

## Agir dans l'immédiat et préparer l'avenir

Dès la mise en place de l'association, les maires se sont engagés dans l'action à court terme. Ils ont décidé de participer activement aux opérations promues par la mission "Banlieue 89" animée par les architectes Roland Castro et Michel Cantal-Dupart. Sur les 70 projets présentés à l'exposition inaugurée par le Président de la République, 25 l'étaient par des maires adhérents de l'association, les autres provenant de grandes villes (15) et de la banlieue parisienne (20).

Il s'agit là de favoriser l'émergence de projets urbains imaginatifs et novateurs, mis au point par les élus locaux avec les acteurs du développement urbain. Dans le même temps, une particulière attention est portée aux moyens disponibles pour la mise en œuvre, que ce soit pour bien utiliser les mécanismes financiers existants, pour obtenir l'allègement des procédures ou pour que soient dégagés des concours particuliers en rapport avec les besoins spécifiques des villes de banlieue.

Pour autant, l'action à moyen terme n'est pas négligée puisque le bureau de l'association vient d'arrêter le programme d'élaboration du "livre blanc des villes de banlieue" qui sera publié avant la fin de l'année. Il s'agira d'un document de référence pour guider les partenaires de l'action urbaine, pour développer une image positive de la banlieue et permettre d'organiser une politique contractuelle sur des projets actifs.

C'est dans les applications concrètes liées au quotidien que l'association "Ville et Banlieue", qui vient de naître, deviendra l'outil efficace pour développer les nouvelles réalités de la ville. Il s'agit de réconcilier ses habitants avec un mode de vie et un urbanisme non plus subis mais librement conçus et choisis.

Fortes de leur originalité, les villes de banlieue, en décidant de travailler ensemble, entendent prendre toute leur place pour bâtir la ville de demain.



*M. Paul Quilès, Ministre de l'Urbanisme et du Logement en visite à Rezé, étape à la ville de Le Corbusier :*

*"Prendre contact avec les réalités urbanistiques... Nous voulons prouver que les banlieues peuvent exister en tant que villes, et non comme simple excroissance des grands centres".*

# La politique du département de la Seine-Saint-Denis dans le cadre de "Banlieue 89"

par P. HERVIO  
Directeur Général des Services Départementaux

Le département de la Seine-Saint-Denis comme les autres départements issus de l'ancien département de la Seine a un caractère urbain très affirmé et constitue pratiquement une agglomération continue qui s'est développée au fil des décennies en prenant appui sur les grands axes routiers et voies ferrées qui la sillonnent. Une extension en tâche d'huile au gré des besoins et des opportunités a donné naissance dans la partie la plus proche de Paris — la banlieue de nos parents — à un paysage indifférencié hâché par les coups de sabre que sont les axes de transports reliant Paris à la Province et les canaux de l'Ourcq et Saint-Denis. Les pages d'histoire de cette banlieue se lisent en traversant un tissu industriel marqué par la fin du siècle dernier et la première moitié du nôtre et en découvrant quelques monuments chargés d'histoire, au premier rang desquels figure la Basilique de Saint-Denis.

La banlieue séquanodionysienne reste structurellement marquée par les conditions socio-économiques qui ont présidé à son développement. Elle justifie pleinement l'action d'amélioration du cadre de vie voulue par le Président de la République à travers l'opération "Banlieue 89".

Bien que les lois récentes sur le transfert de compétences ne reconnaissent aucune compétence en matière d'urbanisme à l'échelon départemental, dans un département où la structure urbaine est comparable à la Seine-Saint-Denis les problèmes urbains dépassent souvent le niveau communal et intercommunal et deviennent très vite des enjeux départementaux. C'est pourquoi le département de la Seine-Saint-Denis, conscient de cette dimension, a saisi l'occasion donnée par "Banlieue 89" pour dégager des priorités départementales et arrêter en accord avec les communes une thématique favorisant une structuration de l'espace urbain.

Les thèmes retenus sont :

- les axes structurants,
- les portes de ville,
- une politique de quartiers.

Pour ce qui est des priorités départementales, deux secteurs d'intervention ont été retenus : la liaison tramway Saint-Denis - Bobigny et la mise en valeur du Canal de l'Ourcq.

## — Le tramway Saint-Denis - Bobigny :

Les transports en commun sont assurés aujourd'hui dans des conditions très médiocres pour les liaisons banlieue-banlieue. Ceci tient à l'absence de moyens de transport ferré et aux mauvaises caractéristiques et à l'encombrement des voies que les autobus doivent emprunter. Cette situation est bien mise en évidence par deux chiffres : les besoins de déplacements de banlieue à banlieue sont assurés à plus de 60 % par des voitures particulières alors que la part prise par les transports en commun n'est que de 23 % dans la proche couronne. Les conditions de circulation sont telles que la durée moyenne des déplacements en transports collectifs est de 50 minutes.

Rééquilibrer la qualité des transports en commun est une donnée essentielle de l'amélioration du cadre de vie de la population. Cet objectif nécessite l'aménagement d'un site propre et l'adoption d'un mode de transport garantissant une grande qualité de service.

La restructuration du tissu urbain nécessite par ailleurs l'affirmation de liaisons fortes entre les principales villes au nombre desquelles figurent Saint-Denis, ville historique et pôle économique et culturel, et Bobigny chef-lieu du département qui affirme son identité.

Le projet de construction d'un tramway entre Saint-Denis et Bobigny répond à ces deux principaux objectifs. La réalisation de cette nouvelle infrastructure de transports, qui assurera des correspondances aisées avec des lignes RATP et SNCF, permettra une restructuration de tout le secteur urbain traversé.

Elle répondra ainsi à un besoin que ne pouvait satisfaire le projet envisagé voici quelques années de réaliser une voie en site propre sur l'autoroute A 86.

## Le Canal de l'Ourcq :

Remarquable ouvrage réalisé par la ville de Paris au début du 19<sup>e</sup> siècle, le Canal de l'Ourcq traverse plusieurs départements dont la Seine-Saint-Denis sur sa partie aval. Il est toujours propriété de la ville de Paris qu'il alimente en eau potable et il supporte une activité de transport fluvial qui dépérit. Ses caractéristiques et sa situation font de ce canal une composante essentielle du cadre de vie de la Seine-Saint-Denis. Sans remettre en cause les fonctions qui sont les siennes aujourd'hui, il importe de rechercher les moyens d'affirmer son identité et d'assurer sa protection contre les nuisances qu'engendre la ville tout en mettant pleinement à profit ses potentialités en tant qu'élément structurant des zones urbanisées qu'il traverse.

L'étude envisagée permettra en particulier de préciser comment il est possible de faire profiter de la présence du canal son environnement immédiat et d'aménager les berges du canal de façon compatible avec la promenade et l'utilisation industrielle.

Il va de soi que tout projet de "mise en valeur" du Canal de l'Ourcq devra être discuté avec la ville de Paris et la Région de Ile-de-France compte tenu du caractère de cet ouvrage.

Les autres thèmes qui font l'objet de projets choisis d'un commun accord par l'Assemblée Départementale et les villes intéressées visent à marquer les portes de la ville et à revitaliser certains quartiers.

Le premier objectif est recherché essentiellement par la restructuration d'un certain nombre de carrefours voués aujourd'hui uniquement à la circulation automobile pour leur donner le caractère de véritables places urbaines ou d'entrée de ville.

Le deuxième s'appuie sur une démarche plus traditionnelle de restructuration de quartiers existants, anciens ou récents, comme les 4 000 logements de La Courneuve pour lesquels les liaisons avec l'environnement immédiat sont particulièrement prises en compte.

# Les 4 000 de la Courneuve

Un urbanisme volontaire des années 60, un quartier dégradé des années 70, une réhabilitation des années 80

par P. DUBOIS,  
Ingénieur des Ponts et Chaussées  
Chef du G.E.P. à la D.D.E. de la Seine-Saint-Denis

26 Juillet 1983 : Le Président de la République, au cours d'un périple en banlieue parisienne, prend contact avec la réalité des grands ensembles. Aux "4 000" de La Courneuve, des habitants l'invitent à constater le délabrement de leur logement. Quelques jours auparavant, dans cette cité, un jeune maghrébin de 9 ans avait été tué d'une balle de carabine par un homme excédé par les jeux bruyants des enfants.

Comment cette cité est-elle devenue un grand ensemble de problèmes ? Quelles sont les actions entreprises pour que ces tours et ces barres deviennent, selon Monsieur François MITTERRAND, "des lieux de vie où des individus et des familles puissent trouver des raisons d'être" ?

## 1 — Une organisation ignorant la ville malgré les atouts du site

De 1957 (enquête d'utilité publique) à 1962 (arrivée des premiers habitants), une volonté commune d'intervention entre l'Office Public H.L.M. de la ville de Paris et la ville de La Courneuve fait naître les "4 000", dans le double objectif de développer une offre de logement social dans une commune industrielle et de réaliser une opération complémentaire à l'action de l'office dans Paris intra-muros. Le site choisi, à l'Ouest de la commune, mais à proximité du centre, est alors constitué de grandes parcelles agricoles et maraîchères épargnées par les emprises industrielles ou les quelques lotissements pavillonnaires, encadrées par les grandes infrastructures de transport (autoroute au nord, voie ferrée au sud).

La localisation par rapport à Paris est plutôt bonne, comparée à celle d'autres grands ensembles de la région : à 3 km de la Porte d'Aubervilliers, desservi par l'autoroute du Nord, la future autoroute A 86 et le réseau ferré de la gare du nord (aujourd'hui R.E.R.).

Les "4 000" forment en fait deux cités distantes et distinctes l'une de l'autre : les "4 000 sud" avec 2 771 logements, les "4 000 nord", avec 1 239 logements, chacune de caractère différent, avec une concentration des problèmes dans "4 000 sud".

Ignorant la trame foncière et même le quadrillage des voies communales qui s'arrêtaient à la frange bâtie des années 50, les cités ont été implantées suivant des dispositions orthogonales et la quinconce, orientées sur une direction NS/EO qui ne pré-

sente aucun lien avec les structures urbaines voisines.

Les "4 000 sud" marquent le paysage par l'ensemble des hautes et longues barres à R + 15 au centre desquelles se dresse une tour de 26 étages. Dans les espaces ainsi découpés prennent place de petits R + 4 dont l'échelle serait rassurante si l'arrière plan était autre que les énormes façades des R + 15 qui constituent l'horizon artificiel. Les espaces extérieurs ne sont que les vides laissés par le bâti, issus de la logique des chemins de grue. La succession des

La Courneuve



espaces rectangulaires donne une impression de labyrinthe, quant aux franges, au contact des grandes voies préexistantes, elles déterminent des délaissés triangulaires qui ne s'intègrent nulle part, la cité vivant renfermée sur elle-même et n'utilisant jamais la rue comme élément structurant. Si le centre commercial, au pied de la haute tour, paraît bien intégré au plan de la cité, les équipements de quartier comme les écoles ont trouvé place sur des espaces résiduels mal reliés au reste de la ville. Quant à la liaison avec la gare, au sud, elle relève du parcours en terrain vague.

Les "4 000 nord", de dimensions plus réduites, offrant une meilleure image malgré l'exposition au bruit de l'autoroute ; peut-être est-ce lié à l'impression de moindre densité. On y retrouve toutefois les principes d'implantations formant redans sur la voirie et des barres orthogonales à R + 8 et R + 15 découpant l'espace dont les vides sont occupés par des barres à R + 4 et des bâtiments bas à rez-de-chaussée, composition là encore étrangère au tissu urbain : ainsi, l'Avenue de la République, dans l'axe de l'Hôtel de Ville, vient-elle buter sur un parking et une barre à R + 4.

photo Mairie de La Courneuve. Robert Lapons

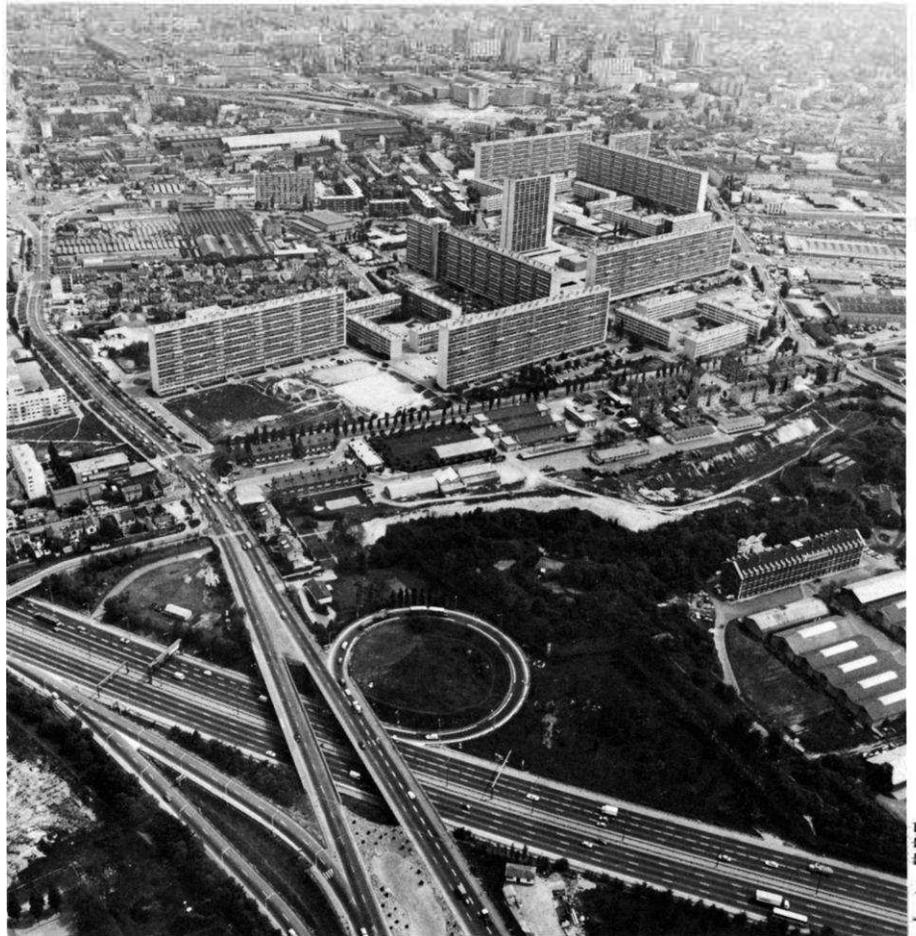


photo DRE

## 2 — Les ingrédients de la dégradation des "4 000"

### . Le cycle infernal des malfaçons - dégradations — mauvais entretien

Les 36 bâtiments qui composent les 4 000 ont été en majeure partie construits selon un procédé de préfabrication lourde des panneaux de façades en usine installée sur place.

Très rapidement, les derniers habitants à peine installés, des désordres liés à la technique de construction sont apparus sur les bâtiments, ce qui a conduit l'Office, après plusieurs interventions auprès des architectes et entrepreneurs, à engager une procédure en référé devant le Tribunal Administratif. Les travaux de réparation entrepris s'étant révélés insuffisants, l'Office a de nouveau engagé en 1970 une procédure contentieuse qui n'est toujours pas réglée en 1984 !

Alors que se poursuivait le contentieux, les effets conjugués des désordres dans le gros œuvre, du défaut d'entretien normal et des dégradations volontaires ont vite contribué — sans en être l'unique cause — à transformer la cité des 4 000 sud en quartier du "mal vivre".

### • Les effets de la concentration et du mode d'attribution des logements

La cité des 4 000 représente le tiers des logements existants sur le territoire communal, et plus de 63 % du parc H.L.M. Elle abrite 43 % de la population de la commune, dont plus de 46 % de moins de 19 ans et 4 % de plus de 65 ans.

Les "4 000 sud" regroupent la majeure partie des grands logements (75 % des 5 pièces et plus), on y retrouve donc une concentration de familles nombreuses et un pourcentage d'étrangers plus important qu'aux "4 000 nord".

La cité accumule des problèmes sociaux (chômage, échec scolaire, délinquance,...) qui s'enchaînent et accentuent le déséquilibre avec le reste de la population, confortant ainsi l'isolement des 4 000.

## 3 — Les actions entreprises pour la réhabilitation et l'insertion dans la ville

• **Les premières actions sur le bâti** : de 1972 à 1978, afin de tenter de remédier aux difficultés les plus criantes, 10 millions de francs de travaux ont été réalisés, mais il est très vite apparu nécessaire d'engager



une réflexion en profondeur sur cette cité, traitant à la fois du cadre bâti et des problèmes sociaux.

• **Le dossier Habitat et Vie Sociale** : en 1976 fut envisagée une étude globale dans le cadre d'une procédure H.V.S., procédure à engager conjointement entre l'Office de la Ville de Paris, propriétaire, et la ville de La Courneuve.

L'ampleur de l'opération envisagée et la spécificité des problèmes posés ont nécessité plus de 2 ans de négociations pour aboutir en 1979 à un accord sur le lancement d'une procédure H.V.S. Après consultation de bureaux d'études, le C.R.E.P.A.H. s'est vu confier la mission d'élaborer le pré-dossier qui fut remis courant 1980, en proposant pour les actions sur le bâti trois types d'interventions :

— la remise en état des logements, consistant à corriger les défauts de conception technique, et remédier aux problèmes de sécurité et d'isolation.

— la réhabilitation, comportant la modification et la redistribution de certains logements, diverses améliorations quant à l'accessibilité, la création de porches sous certaines barres pour diminuer la coupure urbaine.

— la restructuration comportant la démolition de certains immeubles accompagnés de constructions neuves permettant de remodeler la cité.

La ville de La Courneuve a choisi la dernière hypothèse, comportant la remise en état de 500 logements, la réhabilitation de 2 000 et la démolition-reconstruction de 1 500 logements. Elle demandait en outre à être partie prenante dans les attributions, et la dévolution à son Office Municipal des bâtiments à démolir. Les négociations sur les conclusions de ce pré-dossier ont duré plus d'un an, et en décembre 1981, le Conseil Municipal de La Courneuve demandait finalement la dévolution de l'ensemble du patrimoine des "4 000" en poursuivant unilatéralement les études de la solution "restructuration".

• **Le label "îlot sensible prioritaire" et l'intervention de la Commission Nationale pour le développement social des quartiers.**

La procédure H.V.S. s'est arrêtée à l'étape des conclusions du pré-dossier, l'accord des partenaires butant sur les questions de dévolution du patrimoine.

La ville de La Courneuve a lancé, en 1981, un concours d'urbanisme pour définir un projet urbain sur les 4 000 sud dans le cadre des options retenues. Ce concours, comme les études H.V.S. et celles qui suivront, a été subventionné par le Fonds d'Aménagement Urbain.

La désignation de l'équipe lauréate du concours, en janvier 1982, répondait au choix

de la municipalité pour un projet de "restructuration douce" : refus des grands gestes architecturaux pour une ville déjà traumatisée et qui, selon le Sénateur Maire James Marson, "a besoin du plus grand calme, de la plus grande tendresse, besoin de souffler un peu". Le projet urbain cherche principalement à ouvrir la cité sur la ville en recréant un système de liaisons, à prendre en compte les caractéristiques urbaines avoisinantes (bâtiments, tracés,...) et à rétablir des quartiers diffé-

Parallèlement au règlement financier complexe du transfert du patrimoine, les études se poursuivent pour affiner le projet urbain et pour traiter dans le même Esprit des "4 000 nord".

Après les visites officielles de l'été 1983, des travaux d'urgence ont été engagés à l'automne, portant sur 2 800 logements destinés à être réhabilités ou remis en état, et sur les parties communes de 1 300 logements, ces travaux s'élevant à 55 millions de Francs.



photo DRE

renciés dans les 4 000, offrant une variété en matière d'habitat, par opposition aux caractères actuels.

C'est également en 1982 que la cité des 4 000 a été inscrite sur la liste des "îlots sensibles prioritaires" de la Région, inscription apportant notamment une majoration des subventions "P.A.L.U.L.O.S." (primes à l'amélioration du logement à l'usage locatif et occupation sociale). La cité a également été classée en 1982 par la Commission Nationale pour le développement social des quartiers parmi les 22 quartiers prioritaires, inscription se traduisant notamment par des priorités de financement (crédits catégorie I).

• **Le démarrage des travaux d'urgence**

La réalisation de l'opération de restructuration globale, qui s'étalera sur une période relativement longue et dépendra de la réalisation "d'opération tiroirs" pour les relogements, suppose que soit au préalable réglée la question de la dévolution du patrimoine des 4 000 à l'Office Municipal H.L.M. de La Courneuve. Les négociations en ce sens sont en cours, après l'impulsion donnée en 1983 par le Président de la République et le Ministre de l'Urbanisme et du Logement.

Une équipe opérationnelle est mise en place dans la cité pour animer et coordonner les interventions.

Parmi les autres actions entreprises, la Commune de La Courneuve a pris en charge la remise en état des espaces extérieurs.

Ces actions montrent "qu'il se passe enfin quelque chose" pour changer l'image des "4 000", mais à côté des travaux visibles sur le bâti doivent être citées toutes les actions aussi importantes de l'ensemble des travailleurs sociaux et des enseignants du secteur en direction des jeunes ou des familles. Ainsi, dans cette "zone d'éducation prioritaire" en 1983 a été organisé un chantier école pour deux groupes de 16 jeunes de 16 à 18 ans.

Cette opération ambitieuse constitue un pari difficile, la municipalité l'a bien compris en rejetant toute solution de restructuration brutale tout en cherchant à casser le rythme des 4 000. Il faudra donc du temps et de la concertation avec les habitants qui, tout en ne voulant plus servir de cobayes souhaitent participer à la réussite de leur nouveau quartier.

# Lyon et sa banlieue

par J. DUMONTIER

Urbaniste de l'État - Arrondissement, Transport

LYON comme toutes les grandes agglomérations millionnaires, a sa banlieue ou plutôt ses banlieues. En effet, pour des raisons géographiques et de site, la banlieue OUEST sur les monts n'est pas du tout du même type que les développements à l'EST sur un site de plaine.

A l'OUEST, les résidences des grands soyeux se glissent dans les monts du lyonnais à travers des vallées verdoyantes, c'est à qui aura la plus belle vue sur l'agglomération !, tandis qu'à l'EST et au SUD, le tissu urbain désagrégé fait d'un pavillonnaire inorganisé et de grands ensembles, se déroule sans fin entre les gares de triage, les autoroutes et les friches industrielles.

Ce constat est bien celui de toutes les grandes agglomérations, et pourtant il n'y a pas si longtemps, Tony GARNIER, Urbaniste Lyonnais, avait bien essayé d'imaginer les principes d'une cité théorique, organisée et composée, qu'en reste-il ? Reste la grande halle des abattoirs de Gerland. Les gratte-ciel à VILLEURBANNE, œuvre d'envergure

d'un architecte inconnu Maurice Leroux, véritable ville nouvelle avant l'heure, ce quartier est aujourd'hui absorbé dans un magma urbain dont jaillit comme une île cette composition : un axe urbain - l'hôtel de ville et sa place. Ce quartier réalisé en 1934 joue aujourd'hui un rôle de centre commercial régional, mais n'a pas réussi à empêcher le développement anarchique de l'agglomération.

Mis à part cet essai, on peut se demander aujourd'hui quelles chances a-t-on de pouvoir agir sur ce mécanisme de banlieurisation de la ville. Tout d'abord le faut-il ? Car force est de constater que ce tissu est porteur de forces culturelles et sociales indéniables ; qui n'a pas entendu parler d'un théâtre ou d'un groupe de musiciens, dont la créativité jadis méprisée par la bourgeoisie du centre, est à ce jour portée aux nues par quelques radios libres ou presse parallèle (Actuel, Libé, etc...).

La culture de banlieue est aujourd'hui bien reconnue de tous au cinéma comme au

théâtre, dans la littérature comme dans la chanson ou même la bande dessinée. Mais ces tendances culturelles ont-elles redonné aux banlieues des monuments urbains suffisants pour que leur identité enfin se réaffirme ?

On peut en douter quand on regarde comment se font les grands investissements dans ce secteur de l'agglomération, trop souvent réceptacle de tous les grands équipements rejetés du centre (hôpitaux, station d'épuration, etc...).

Regardons par exemple l'effet pervers des grandes infrastructures routières qui induisent une nouvelle anarchie urbaine, sous des prétextes d'amélioration des tissus anciens évités ou contournés.

On parle à Lyon d'un contournement "est", autoroute permettant les grandes transhumances des vacances en évitant les bouchons des fameux tunnels de Fourvière et de la Croix-Rousse, mais on n'étudie pas cet investissement comme un ouvrage





structurant de toute l'urbanisation qu'il va induire : zone industrielle, centre routier, foire exposition, université : autant de programmes non concertés. Et il faudra sans doute que l'on revienne plus tard si on le réalise pour investir contre ses nuisances, processus que l'on peut déjà constater aujourd'hui sur le premier boulevard périphérique dit boulevard Laurent Bonnevay première ceinture de l'agglomération que l'on agrèment régulièrement de couvertures et de murs écrans faute de ne pouvoir plus faire autre chose. Les infrastructures routières fabriquent de la ville mais malheureusement ceux qui les conçoivent l'ignorent trop souvent.

Une autre grande infrastructure va également perturber cette banlieue est de l'agglomération lyonnaise : le métro.

Par un phénomène de type tentaculaire, on voit déjà les premières lignes A, B, C et D avoir des envies de prolongement au nord à l'ouest au sud et à l'est. A se demander s'il faut bien continuer dans ce processus, le centre se vide et la ville s'étale proportionnellement au temps que l'on va mettre pour venir au centre en voiture ou en transports collectifs. Plus le métro ira loin, plus il créera dans le prolongement de son terminus une zone d'urbanisation sauvage, en destructurant les tissus traversés abandonnés car souvent vétustes, pour se transférer un peu plus loin. Il reste tout de même qu'on peut profiter des stations pour réaliser des opérations complexes ayant un rôle structurant dans les quartiers où elles sont localisées.

Mais il est illusoire de penser que ces grands ouvrages aideront à la recomposition de la ville, sans compter les effets économiques que ces développements induits non contrôlés doivent avoir sur les finances des différentes collectivités territoriales.

Alors que faire pour repenser complètement nos villes : le modèle urbain "centre + banlieues", insatisfaisant et en perpétuelle reconstitution peut-il être opposé à un modèle plus cohérent ?

Tous les essais de maîtrise de l'urbanisation par les théories de type "croissance zéro" ont toujours échoué dans notre société.

La planification des villes nouvelles en région Ile-de-France comme l'Isle-d'Abeau en région Rhône-Alpes essais de ré-

ponse incomplète, n'a pu jouer son rôle puisqu'aucune politique contraignante sur l'agglomération centre n'a été parallèlement mise en place.

Mais serait-il même raisonnable de ne plus rien construire en dehors d'une certaine zone en reconvertissant le "B T P" sur le patrimoine bâti actuel, en réinvestissant les friches industrielles et en redensifiant sur place comme sans doute les villes anciennes le faisaient en reconstruisant sur leurs propres ruines ?

Décadence direz-vous, vieillissement, arrêt de la prise de possession de l'espace, du territoire, blocage des idées et du développement économique ? Vaste débat.

Il n'y a sans doute pas comme toujours de réponse à des questions aussi complexes ; mais pour l'agglomération lyonnaise je pense que l'on peut dire qu'il va falloir au moins optimiser les zones de bonne desserte par une urbanisation plus programmée, en redensifiant on doit pouvoir progressivement redéfinir une armature urbaine, recréer les portes et les ceintures de la ville, enfin marquer les lieux par des repères urbains propres à chaque banlieue.

Cette recherche d'identification nouvelle et non plus la poursuite d'un dépotoir d'une centralité mythique, est la seule voie pour les urbanistes de demain.

## SCHMIDT FRANCE NEIGE

EQUIPEMENTS POUR LE DENEIGEMENT  
ET L'ENTRETIEN DES ROUTES

ETRAVES  
ETRAVES TRANSFORMABLES  
LAMES BIAISES  
TURBINES  
FRAISES DE 7 à 1000 CV  
GRAVILLONNEUSE  
SALEUSES-SABLEUSES  
BALAYEUSES  
BALAYEUSES ASPIRATRICES  
LAMES DE NIVELLEMENT  
CHARGEURS  
MACHINES A NETTOYER LES PLAGES  
DEBROUSSAILLEUSES TOUS TYPES

100, rue Sadi-Carnot - B.P. 15  
38140 RIVES-SUR-FURE

☎ (76) 91.42.00

Télex : 320152 SCHMITFN RIVFU

# Petites et grandes préoccupations d'urbanisme en proche banlieue

par Philippe LEGER — I.C.P.C., Directeur Départemental  
et Jean CHAPELON — I.P.C., Adjoint au Chef du Service Urbanisme

**"Petites" Banlieues :** le terme est un peu commun, presque un peu péjoratif ; on a tendance à y voir un prolongement naturel de la métropole Paris, des arrondissements-bis un lieu sans âme, où il ne se passe pas grand chose.

Qu'il nous soit permis d'affirmer en tout premier lieu, qu'on ne devrait pas parler de banlieue et encore moins de "petite" banlieue.

A l'origine ce terme désignait, nous dit le Petit Robert, "le territoire d'environ une lieue autour de la ville sur lequel s'étendait le ban", (c'est-à-dire le bannissement). La signification actuelle "agglomération située autour d'une grande ville" suggère toujours une idée de dépendance, d'absence de volonté propre.

Or cette personnalité qui a existé et s'est atténuée, doit s'affirmer à nouveau. Cela doit être notre première préoccupation.

Il faut **donner un sens à nos villes**, pour que de ce conglomerat plus ou moins informe renaissent des unités à l'échelle humaine, non pas des agglomérations mais des quartiers et des cités du département des Hauts-de-Seine. Donner un sens, c'est d'abord donner des signes : créer des entrées de ville, des ambiances urbaines. Donner un sens c'est aussi privilégier des lieux, reconstituer des zones de transition, utiliser les différences, savoir se servir de l'espace naturel : la boucle de la Seine, les collines avoisinantes, etc...

Il faut aussi savoir **valoriser l'existant** comme par exemple les cités-jardins :

Le Département en compte quatre (CHATENAY MALABRY, Le PLESSIS ROBINSON, SURESNES, GENNEVILLIERS), qui frappent tous les visiteurs par leur qualité architecturale et urbanistique. Dans l'esprit de son instigateur, M. SELLIER, Conseiller Général de PARIS et Administrateur de l'Office H.B.M. de PARIS, il s'agissait simplement de "montrer comment (...)" il est possible d'assurer à la population laborieuse un logement présentant le maximum de confort matériel, des conditions hygiéniques de nature à éliminer les incon-

vénients des grandes villes et des modes d'aménagement esthétique contrastant singulièrement avec la hideur des formules antérieurement pratiquées".

Il est frappant de voir comment près de cinquante ans après, ces deux composantes du programme (composante hygiénisme, composante aménagement urbain) ont connu une évolution contrastée. Prenons par exemple, la Butte Rouge à CHATENAY-MALABRY : le bâti est très dégradé maintenant, et les générations actuelles trouvent bien inconfortables l'absence de chauffage ou de salle d'eau, alors que dans le même temps on ne peut qu'être impressionné par la qualité du plan d'urbanisme qui épouse le relief du terrain, où les entrées, les espaces publics sont soigneusement marqués, hiérarchisés, en un mot lisibles. Même les halls d'entrées, avec des moyens très modestes, ont fait l'objet d'un traitement soigné.

Ces cités sont de véritables leçons d'art urbain à condition de savoir en conserver la valeur d'usage.

La réhabilitation n'est d'ailleurs pas exempte de difficultés et de pièges : prenons comme exemple les isolations thermiques par l'extérieur qui, chaque jour, changent l'aspect de nos cités ; il est à craindre que la similitude des solutions employées ne conduise à ce que nos cités n'apparaissent, à celui qui reviendra les visiter dans dix ans, comme uniformément boursoufflées.

Autre préoccupation, autre écueil : **éviter les ségrégations...** La résorption des cités de transit qui est une tâche impérieuse, est aussi une leçon pour nous : ces cités qui résultent de la lutte menée au cours des années 70 contre les bidonvilles, sont la preuve qu'à défaut de continuité de l'effort dans ce domaine, le problème se retrouve presque identique quinze ans plus tard. Eviter les ségrégations, toutes les ségrégations car, dans notre esprit, ce problème dépasse, et de très loin, le seul aspect immigrés ; c'est rechercher un équilibre, social celui-là, pour nos villes ; en évitant

la tentation des concentrations de logements sociaux aux mêmes endroits, en évitant de spécialiser exagérément zones d'emploi et zones d'habitat.

L'exposé de ces préoccupations nous conduit à amorcer une réflexion sur la pratique de l'urbanisme, dans les banlieues. L'urbanisme marque les villes, mais ici peut-être plus qu'ailleurs cela est long, et prend du temps. Il y a peu de terrains libres, les opérations sont complexes (résorption d'habitat insalubre, friches industrielles) et longues à monter ; on travaille à la marge. Dès lors, la traduction de ces "grandes" préoccupations dont nous venons de parler n'est pas toujours très claire dans le quotidien. De même la pratique efface les frontières entre architecture et urbanisme. En tout état de cause les préoccupations qui viennent d'être décrites mettent à l'évidence qu'à côté des besoins quantitatifs qui restent certes importants, voire même préoccupants, on assiste à l'émergence de besoins beaucoup plus qualitatifs qu'il conviendrait de satisfaire.

Nous ne pouvons pas parler de pratique sans parler de la nôtre et donc sans aborder l'actualité de la décentralisation.

Dans un département très urbanisé comme les Hauts-de-Seine, la décentralisation confirme une pratique existante : Le maire signant le permis au nom de l'Etat, jouait déjà un rôle primordial. Par contre, du fait de leurs moyens, ces communes ne seront pas et c'est heureux une "clientèle captive" : n'utiliseront les moyens de la D.D.E. que celles qui en ont envie. Mais cette sélectivité des opérations qui signifie à la fois confiance des élus et maintien du principe d'une mission publique, devra s'accompagner d'un approfondissement des tâches. Ce qui est, nous en sommes persuadés, de nature à les rendre encore plus passionnantes.

# Un nouveau métier pour la DDE : "conseiller en procédures"

par Jean-Marie BUTIKOFER,  
Directeur Départemental de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis

Pour aménager la banlieue, les procédures d'hier, d'aujourd'hui et demain s'additionnent. Les pages de circulaires se multiplient. La rigueur et la décentralisation imposent une gestion optimale des crédits. Simultanément, les démarches tendent à la globalité du financement, de l'espace et du temps.

Tous les investisseurs, architectes, aménageurs, urbanistes et élus "remontant vers l'amont" réclament des études préalables, pré-opérationnelles, préliminaires... Et, tous les gestionnaires, utilisateurs, usagers, citoyens et citoyens au nom du vécu, intégrant la durée, rêvent toujours plus de l'aval.

Service de l'État, à la disposition des maires et du Conseil Général, la DDE peut exercer un nouveau métier : Conseiller en procédures. L'extension des compétences des collectivités locales, la volonté d'adapter l'aménagement des villes aux besoins de la société et la diversité des intervenants nécessitent des procédures nombreuses et complexes. "Le conseiller" doit les connaître, dans toutes leurs modalités, en apprécier la pertinence au cas particulier, et proposer la meilleure solution.

Les questions des élus sont pleines se bon sens :

- quelles sont les formalités obligatoires ?
- quels crédits ? quels avantages ?
- la DDE peut-elle préparer un dossier ?

Les réponses du conseiller nécessitent des connaissances professionnelles.

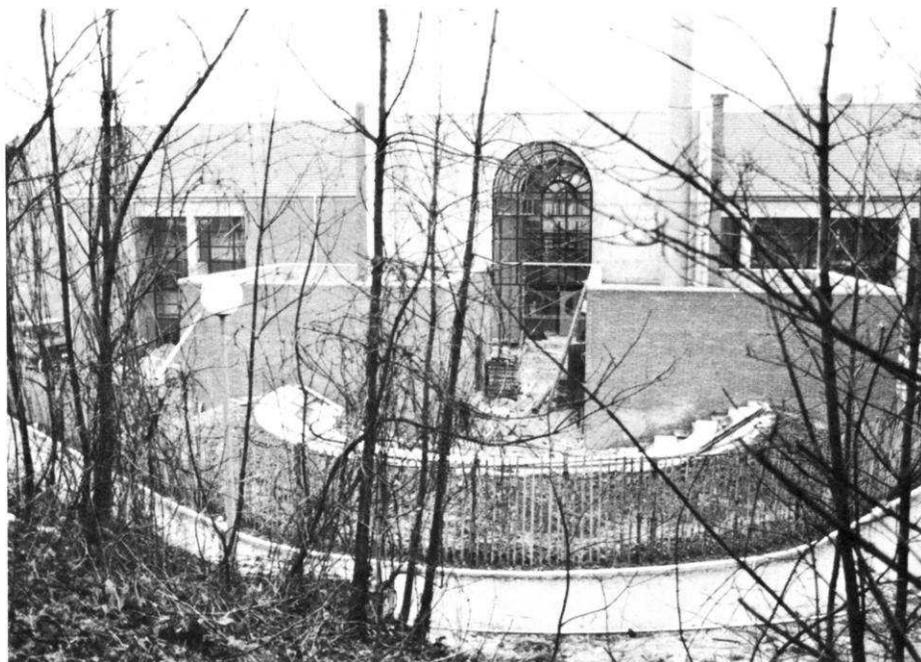
## Les procédures en cours

Les procédures d'avant-hier ne sont pas toutes officiellement remplacées. Perdurent des survivances des zones à urbaniser en priorité (ZUP), des contrats de villes moyennes, des constructions industrialisées, des modèles ou des marchés cadres. On trouve encore des rénovations urbaines (RU) (1). L'expérience des villes pilotes de banlieue n'a pas fait l'objet de conclusions définitives.

Les procédures d'hier durent toujours car, sur le terrain, la réalisation est fort longue.

Ainsi se poursuivent des zones de résorption de l'habitat insalubre (RHI) (2), des zones d'aménagement concerté (ZAC) (3), des secteurs sauvegardés avec plans et mises en valeurs (4), des zones de restauration immobilière (5).

Sont toujours en vigueur des procédures que la décentralisation va modifier, comme par exemple, le fonds d'aménagement urbain (FAU) (6), les opérations "habitat et vie sociale (HVS) (7), les opérations programmes d'amélioration de l'habitat (OPAH) (8).



Collège 600 du Pré-Saint-Gervais.

Maître d'ouvrage : Commune du Pré-Saint-Gervais.

Maître d'œuvre : M. Vardi.

De même, le Conseiller en procédures doit connaître :

- les programmes d'action foncière (PAF) (9),
- les études préalables en quartiers anciens et les plans de référence (10),
- les études préalables en zone non aménagée (NA) (11),
- les études préopérationnelles, (12),
- les programmes d'intérêt général d'amélioration de l'habitat (PIGAH) (13).

## Les démarches nouvelles

Le Conseiller en procédures ne serait pas un professionnel compétent s'il ignorait la commission nationale pour le développement social des quartiers (commission "PESCE") (14), les "îlots sensibles" nationaux ou régionaux (15), s'il les confondait avec les "contrats d'agglomération".

Aujourd'hui, alors que la DDE doit tout faire pour que réussisse la décentralisation

des POS et des permis de construire, le changement social et l'importance attachée par les Pouvoirs Publics à tout ce qui permet de mieux vivre en ville, apportent aux élus des procédures encore plus intéressantes. Le conseiller doit savoir les expliquer et les mettre en valeur :

Le projet de quartier (16) est plus une démarche qu'une procédure. Les premiers sont étudiés dans une concertation pluridisciplinaire, sous l'autorité du maire et ils



ZAC de la Curventin à La Courneuve.  
Architectes : Maria et Jean Derode.

associent les habitants dans une œuvre de longue haleine.

La nouvelle politique de l'habitat semble s'appuyer sur un outil fondamental : "le programme local de l'habitat" (PLH) (17). Celui-ci élargit la réflexion à un domaine intercommunal, intègre la programmation des constructions neuves et des réhabilitations et prend en compte la politique des attributions et des loyers.

De même, la "Mission BANLIEUE 89" (18) suscite de grands espoirs pour changer la banlieue. Qu'il s'agisse des "50 projets" ou du plan du "Grand Paris" la DDE doit participer.

Elle doit soutenir aussi, en plus des chantiers REX (19) du Plan Construction, les nouveaux "produits industriels et productivité" (PIP) (20), et les "chantiers libres" qui doivent permettre de mieux connaître les obstacles à l'innovation.

A ces procédures nationales, le conseiller doit ajouter toutes les politiques locales. Il est d'ailleurs vraisemblable qu'entre les quatre collectivités que sont l'État, la Région, le Département et la Commune, toute la gamme des contrats, à 2, à 3 ou à 4 sera administrativement possible.

## Des outils pour mieux vivre en banlieue

Voilà beaucoup de démarches et de procédures. Il est probable qu'à l'expérience, les

meilleurs s'imposeront au détriment des moins bonnes. Sans doute, la décentralisation va-t-elle supprimer certaines méthodes centralisées et exiger souplesse et diversité !

Au-delà de l'inventaire à la Prévert, il y a une richesse à exploiter ; la complexité peut devenir variété et le conseiller peut découvrir, dans ce maquis, la solution la mieux adaptée. En dressant un devis de procédure, il dégagera, pour les élus responsables, un chemin praticable en précisant les étapes, les délais, les risques et les coûts.

La banlieue doit vivre chez elle. Par le conseil en procédures, en plus de tout ce que le service public attend déjà d'elle, la DDE a l'occasion de participer activement à ce vaste dessein.

Il suffit pour s'en convaincre de relire ce que le Président de la République disait à Creil, le 20 janvier 1984 :

*"Réhabiliter, réorganiser, reconcevoir la ville c'est la rendre habitable, y créer toutes les chances d'équilibre, d'épanouissement et de bonheur personnel, et l'on sait bien que l'appartement, l'immeuble, la maison, l'arbre, la route, l'environnement tout cela représente une donnée parmi les plus fondamentales pour l'équilibre de l'individu, dans ses cellules naturelles, sa vie de famille, sa vie de quartier, sa vie de métier".*

( 1 ) RU, instituée par le décret 58.1465 du 31/12/1958, circulaire 72.39 du 15/03/1972.

( 2 ) RHI, circulaire 82/01 du 07/01/1982.

( 3 ) ZAC, circulaires 77.97 du 01/07/1977 ; 77.121 du 11/08/1977 et 80.139 du 03/11/1980.

( 4 ) Secteurs sauvegardés, circulaire 78.15 du 17/01/1978.

( 5 ) Restauration immobilière, articles L 313 et suivants R 313.24 du code de l'urbanisme.

( 6 ) FAU, lettre du 08/06/1983.

( 7 ) HVS, Circulaire n° 83.29 du 16/02/1983.

( 8 ) OPAH, circulaires 82/01 du 07/01/1982 et du 25/03/1983.

( 9 ) PAF, circulaire DUP du 29/07/1982 et lettre n° 24.406 du 18/02/1983.

(10) Etudes préalables, plans de références, circulaire FAU du 08/06/1983.

(11) Etudes en zone NA, circulaire du 23/06/1980.

(12) Etudes préopérationnelles, circulaire du 23/06/1980.

(13) PIGAH, circulaire 80/55 du 16/06/1980.

(14) Commission "PESCE", îlots socialement dégradés.

(15) Îlots sensibles, circulaire Préfet Ile-de-France du 18/11/1983.

(16) Projet de quartier : projet de loi objet d'une large consultation.

(17) PLH, dossier méthodologique du 21/03/1983.

(18) Banlieue 89, lettre de mission du Premier Ministre en date du 07/11/1983.

(19) REX-bois — circulaire du 01/09/1983.

(20) PIP, discours du Ministre et document remis à l'occasion du colloque sur la politique technique le 23/02/1983.

Ilot Carnot à Stains (93).

Architectes : Edith Girard et B. Mouzas.



# Le Val-de-Marne

## De la banlieue au département

par Elisabeth DUPONT-KERLAN  
I.P.C., chargée du G.E.P. (D.D.E. 94)

Parmi les millions de voyageurs qui empruntent l'autoroute du Soleil ou l'autoroute de l'est, ou qui utilisent le T.G.V., peu savent sans doute qu'ils traversent au départ de Paris le Val-de-Marne.

Né en 1964 de l'éclatement de l'ancienne Seine et de l'ancienne Seine-et-Oise, le département du Val-de-Marne constitue aujourd'hui, avec les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis la petite couronne de Paris et la proche banlieue.

Il a connu, avec l'ensemble de la zone agglomérée de l'Île-de-France une mutation profonde, résultat d'une action d'aménagement très volontariste menée pendant les deux décennies écoulées.

Aujourd'hui, le projet de "Banlieue 89", décidé au plan national, relance l'intérêt pour la banlieue parisienne. Dans ce qui suit notre propos est de démontrer qu'en ce qui concerne le Val-de-Marne, il n'est pas possible d'ignorer que la banlieue est aussi un département à la personnalité affirmée dont les actions d'aménagement, coordonnées avec celles des communes, peuvent contribuer à la réussite de ce grand dessein national.

**René ELADARI**  
I.C.P.C.

Directeur Départemental de l'Équipement  
du Val-de-Marne

### I — Banlieue certes constituée à l'origine à partir de Paris

Comme dans le cas de beaucoup de banlieues, le territoire du Val-de-Marne s'est constitué essentiellement des éléments que la ville-centre ne pouvait ou ne voulait accueillir :

- industries du début du XX<sup>e</sup> siècle qui se sont implantées le long de la Seine ou à proximité de ce qui est aujourd'hui la limite de Paris,
- lotissements de la période d'entre deux guerres,
- grands ensembles des années 50 et 60 pour loger une partie de la population de Paris,



— grands équipements (Aéroport d'Orly, Marché d'Intérêt National de Rungis, gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges... ou plus récemment, station d'épuration de Valenton),

— et encore, dans les années 70-80, lotissements dans les zones rurales du Plateau de Brie pour répondre à l'aspiration de nombreux Parisiens à la maison individuelle.

Les vagues successives se retrouvent dans la structure du tissu urbain du Val-de-Marne, trois rocade concentriques à partir de Paris :

- un tissu urbain dense près de Paris,
- une zone d'urbanisation récente et de grands équipements,
- et une zone rurale.

### **Mais depuis, cette banlieue s'est remplie et a commencé à se structurer**

Ce remplissage de la banlieue en vagues successives s'est complété d'un remplissage volontariste résultant des orientations du schéma directeur de la région Ile-de-France. C'est ainsi qu'ont été créés les pôles restructurateurs de Rungis-Orly pour l'emploi, et de Fontenay-sous-Bois et Créteil pour l'urbanisation. Créteil, chef-lieu du département est une commune qui compte aujourd'hui plus de 60 000 habitants.

Cette volonté de restructuration est également sensible au niveau des réseaux de transport puisqu'à la notion de radiale convergeant vers Paris, il convient désormais

de substituer celle de rocade. Si le réseau routier converge encore vers Paris, qu'il s'agisse des autoroutes (du sud et de l'est) ou des routes nationales (6 radiales, 1 rocade), la future autoroute A 86 déjà partiellement construite, devrait faciliter les déplacements en rocade, et constituer, à son achèvement, l'épine dorsale du département.

### **Et le Val-de-Marne est devenu une réalité géographique, administrative, culturelle, renforcée par la décentralisation**

Ainsi, le Val-de-Marne, entité initialement administrative, correspond-t-il plus à une réalité géographique. Cette réalité ne peut aller qu'en se renforçant du fait de la décentralisation et des nouveaux pouvoirs confiés aux Conseils Généraux. Il est d'ores et déjà possible de citer des politiques spécifiques menées par le Conseil Général notamment : un vaste programme d'espaces verts en cours de réalisation qui aboutit à créer une véritable trame verte, dont certains éléments, comme le parc départemental de Créteil et sa base de loisirs, ont une zone d'influence qui dépasse les limites départementales. De même, les programmes d'aménagement de berges de la Seine mais surtout de la Marne dépassent le cadre local et ont un impact sur l'ensemble du département. D'autres exemples pourraient être cités, en particulier dans le domaine des équipements culturels communaux, la maison des arts de Créteil, le pavillon Baltard à Nogent-sur-Marne ou le théâtre d'Ivry-sur-Seine... sont le siège de

manifestations qui donnent à la vie sociale et culturelle du Val-de-Marne un rayonnement qui s'étend jusqu'aux habitants de Paris.

Le Val-de-Marne prend peu à peu son identité. Aussi la notion de "Grand Paris" étendu jusqu'à la ceinture des forts, vision essentiellement parisienne n'est-elle sans doute pas celle qui correspond le mieux à la réalité départementale.

## **II — Un "plan d'embellissement" pour le Val-de-Marne**

Dans le cadre des réflexions liées à la mission "Banlieue 89", il a paru intéressant d'examiner le problème "Banlieue" à l'échelle du département. Ainsi a été élaboré par l'atelier d'urbanisme de la Direction Départementale de l'Équipement, une proposition de plan d'embellissement, plan de composition urbaine, cadre général dans lequel pourraient s'insérer des actions ponctuelles.

Ce plan repose sur deux principes :

- Donner une vision d'aménagement de l'espace cohérente avec l'exercice des responsabilités de l'assemblée départementale,
- éclairer l'analyse des problèmes d'aménagement et de mise en valeur de cet espace à partir d'un point de vue localisé dans le département, c'est-à-dire centré sur les préoccupations des habitants du Val-de-Marne,



et un constat :

Département de proche couronne parisienne, le Val-de-Marne peut être considéré comme "plein" ou du moins comme devant évoluer à "volume constant". Cela veut dire que son aménagement porte sur des actions de restructuration du tissu urbain existant plus que sur l'urbanisation des espaces résiduels, notamment agricoles.

Tous ou presque tous les éléments existent : grands ensembles, tissus pavillonnaires, activités, voiries, bâtiments publics, espaces verts. Mais ces éléments coexistent sans toujours de lien apparent, d'où une nécessité de renforcer ces liens et de structurer le tissu, "construire la banlieue sur la banlieue" pour reprendre le titre du PAN 13 (Programme Architecture Nouvelle 13<sup>e</sup> session).

#### Deux objectifs peuvent être fixés à ce plan :

— Améliorer la lisibilité du département :

Au niveau de la pratique quotidienne, il est courant de constater combien il est difficile de s'orienter en banlieue, aussi des actions peuvent-elles être proposées pour améliorer la cohérence du paysage urbain et sa lisibilité.

— Renforcer l'identité départementale :

Même si ce département récent s'est déjà partiellement structuré et si des politiques départementales y sont menées, il paraît souhaitable de renforcer son identité et de créer une image forte. Les Boucles-de-la-Marne sont assurément un fragment de cette image mais les deux axes constitués par la Vallée de la Seine et la RN 186/A 86 Trans Val-de-Marne en sont le complément (Trans Val-de-Marne ou transport en commun en site propre de rocade).

#### Six actions peuvent être proposées :

— créer un maillage structurant du département à partir de voies et carrefours importants :

Renforcer les itinéraires de rocade si importants pour les déplacements en voiture en banlieue et pourquoi ne pas transformer les carrefours en places et y implanter fontaines ou monuments.

— traiter les franges des grands espaces interstitiels,

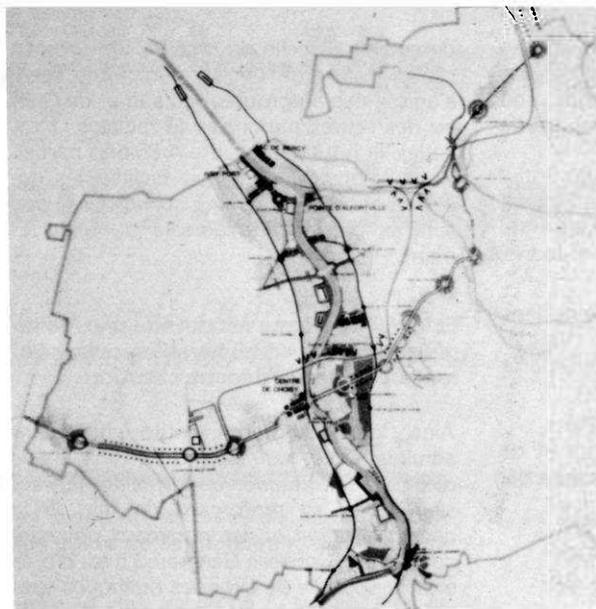
des "coupures" créées par les grands équipements (M.I.N. de Rungis, Aéroport d'Orly, Port de Bonneuil...) par exemple par des plantations.

— aménager points de repère, lieux stratégiques, lieux-dits,

par exemple, aménager les lieux de rencontre tels que gares, stations de métro, marchés...

— mettre en valeur le patrimoine départemental,

non seulement les espaces verts et de promenade, mais aussi toutes les traces du passé.



- Secteur d'activité.
- Point fort de l'Urbanisation.
- Édifice remarquable.
- Traitement végétal.
- Traitement spécifique local.
- Séquence visuelle de l'A 86.
- Secteur traité de la RN 186.
- Entrée d'agglomération.
- Carrefour.

### UNE NOUVELLE IMAGE DE LA BANLIEUE DEUX AXES STRUCTURANTS LA SEINE RN 186-A 86-TVM ÉLÉMENTS DE COMPOSITION URBAINE

— reconquérir la Seine :

alors que Paris s'est constitué autour de la Seine, le Val-de-Marne aurait plutôt le dos à la Seine et pourtant des potentialités existent : les têtes de pont, les secteurs d'aménagement et de rénovation d'Ivry-Port et de Charenton qui se trouvent en continuité avec les grandes opérations parisiennes.

— développer un grand axe N 186/ A 86/TVM

Un des éléments majeurs pour la structuration du Val-de-Marne, et même pour la région Ile-de-France, est la réalisation en cours de l'autoroute A 86, autoroute de rocade.

L'autoroute devrait décharger la route nationale 186, qui lui est proche et parallèle, de la circulation automobile. Aussi, est-il envisagé de saisir cette opportunité pour y implanter un site propre de transport en commun, le "Trans-Val-de-Marne", projet actuellement en cours d'étude.

Les deux axes Seine et A 86/N 186/TVM devraient être des axes autour desquels se structureraient des projets. Et pourquoi pas implanter un élément marquant fortement le paysage à leur point d'intersection ?

### III — Des opérations communales cohérentes avec un plan départemental

Parler d'un plan d'embellissement à

l'échelle départementale peut sembler en contradiction avec le fait que l'urbanisme relève désormais de la compétence communale.

Certaines opérations d'urbanisme, même si elles correspondent souvent à des opportunités, et si elles sont le fait d'initiatives communales, ont un impact à l'échelle du département et peuvent s'insérer dans le plan départemental.

Citons quelques exemples : qui auront certainement leur place dans le projet de Banlieue 89 pour l'agglomération de Paris.

— Les Hautes Bruyères à Villejuif :

Ce site proche de la redoute des Hautes Bruyères et donc de la ligne des forts présente une opportunité intéressante, et y sont projetés à la fois un parc départemental et une ZAC d'habitation (logements, équipements).

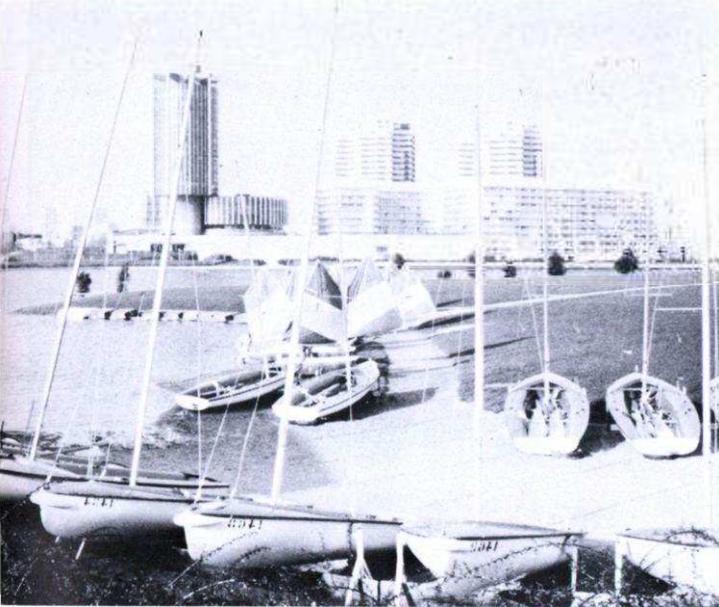
— Créteil-Sud :

Au sud de Créteil existe, sur plusieurs communes, un vaste espace libre de plusieurs centaines d'hectares, reste d'anciennes exploitations de sables et graviers. Ce site recèle des potentialités importantes et est un élément stratégique pour une grande coulée verte, depuis le lac de Créteil. Une étude de cohérence d'ensemble menée par la Direction de l'Équipement a été présentée aux différents intervenants mais seule une volonté de tous permettra que la juxtaposition de toutes les opérations ponctuelles essentiellement communales aboutisse à un schéma cohérent et structuré.

— Le confluent de la Seine et de la Marne

Le confluent de la Seine et de la Marne est certainement un élément naturel géographique très important pour le département et qui serait bien à l'échelle d'un projet architectural exceptionnel.

Le Val-de-Marne... un département de banlieue certes mais aussi département à part entière, qui est devenu une réalité renforcée par la décentralisation. Aussi une vision de l'aménagement à l'échelle départementale est-elle plus logique que la vision d'un "Grand Paris", même à l'heure où la plupart des opérations d'urbanisme relèvent des initiatives communales.



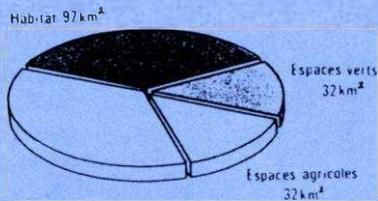
Créteil : base de loisirs sur le lac.

**LE VAL-DE-MARNE**

**DONNÉES GÉNÉRALES**

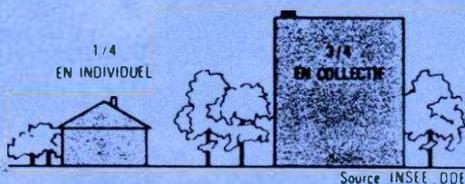
**POPULATION ET SUPERFICIE**

Avec 1 194 000 habitants et 245 km<sup>2</sup>, le Val-de-Marne représente 12 % de la population de la Région d'Ile-de-France sur 2 % de son territoire.



**HABITAT**

482 000 logements dont 128 000 logements sociaux.



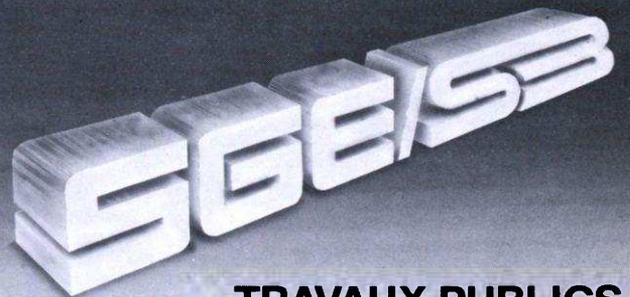
**47 communes**

dont la moitié de plus de 20 000 h.

**SOCIETE DE L'AUTOROUTE  
ESTEREL - COTE D'AZUR**



**A-8 AIX EN PROVENCE  
FRONTIERE ITALIENNE  
A ET B 52 AIX · AUBAGNE · TOULON  
SECURITE · CONFORT · RAPIDITE**



**TRAVAUX PUBLICS  
ROUTES. BATIMENT**

**En France et dans le monde  
construire c'est notre métier.**

**Société Générale d'Entreprises-Sainrapt et Brice  
un groupe de dimension européenne.**



# réalisations dans les D.D.E.

*Direction Départementale de l'Équipement de l'Indre*

## **ROUTE NATIONALE 20 DÉVIATION D'ARGENTON-SUR-CREUSE**

*par P. LEMPEREUR*

*Directeur Départemental de l'Équipement de l'Ain*

### **Caractéristiques générales de la déviation**

La déviation de la RN 20 contourne par l'ouest l'agglomération d'Argenton-sur-Creuse.

Elle traverse les communes de Tendu, St-Marcel et Argenton-sur-Creuse. Sa longueur est environ de 9,7 km à partir de son origine.

Le tracé coupe successivement :

Le CD 48 bis, le CD 100, le CD 927, la voie ferrée Paris-Limoges, la rivière la Creuse, le CD 106 et le CD 44.

Ces passages sont tous dénivelés et certains échanges permettent l'accessibilité au centre ville (au CD 100, 55 et dans le sens Limoges-Châteauroux seulement pour le CD 927).

Le profil en travers de la première phase qui est en cours de réalisation (chaussée à 2 voies) aura les caractéristiques suivantes :

- plate-forme : 12,25 m
- chaussée : 7 m
- accotement : 3,25 m coté définitif, 2 à 2,75 m coté futur terre-plein central.

Des voies de désenclavement des parcelles seront réalisées.

Les ouvrages d'art seront construits en phase définitive, seul le pont sur la Creuse est réalisé en phase provisoire.

### **Réalisation des travaux**

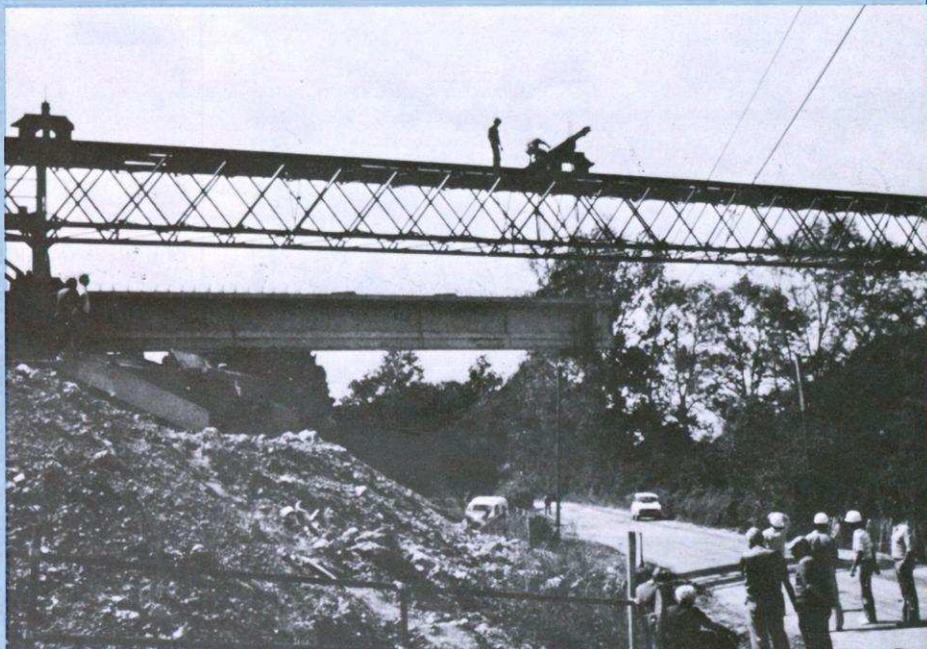
#### **Phase préliminaire**

Les études d'avant-projet ont été menées de 1978 à 1980.

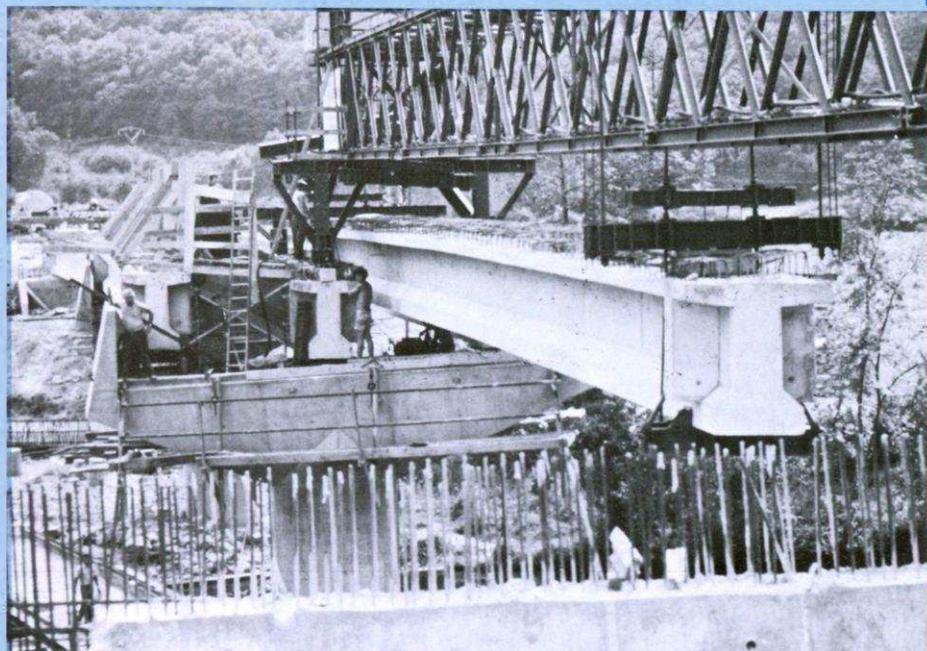
La déclaration d'utilité publique du projet a été prise en juillet 1981.

La réalisation de la déviation a débuté en janvier 1982 par la construction du pont-rail S.N.C.F. et les terrassements du pont sur la Creuse.

Le pont-rail a été mis en service en septembre 1982.

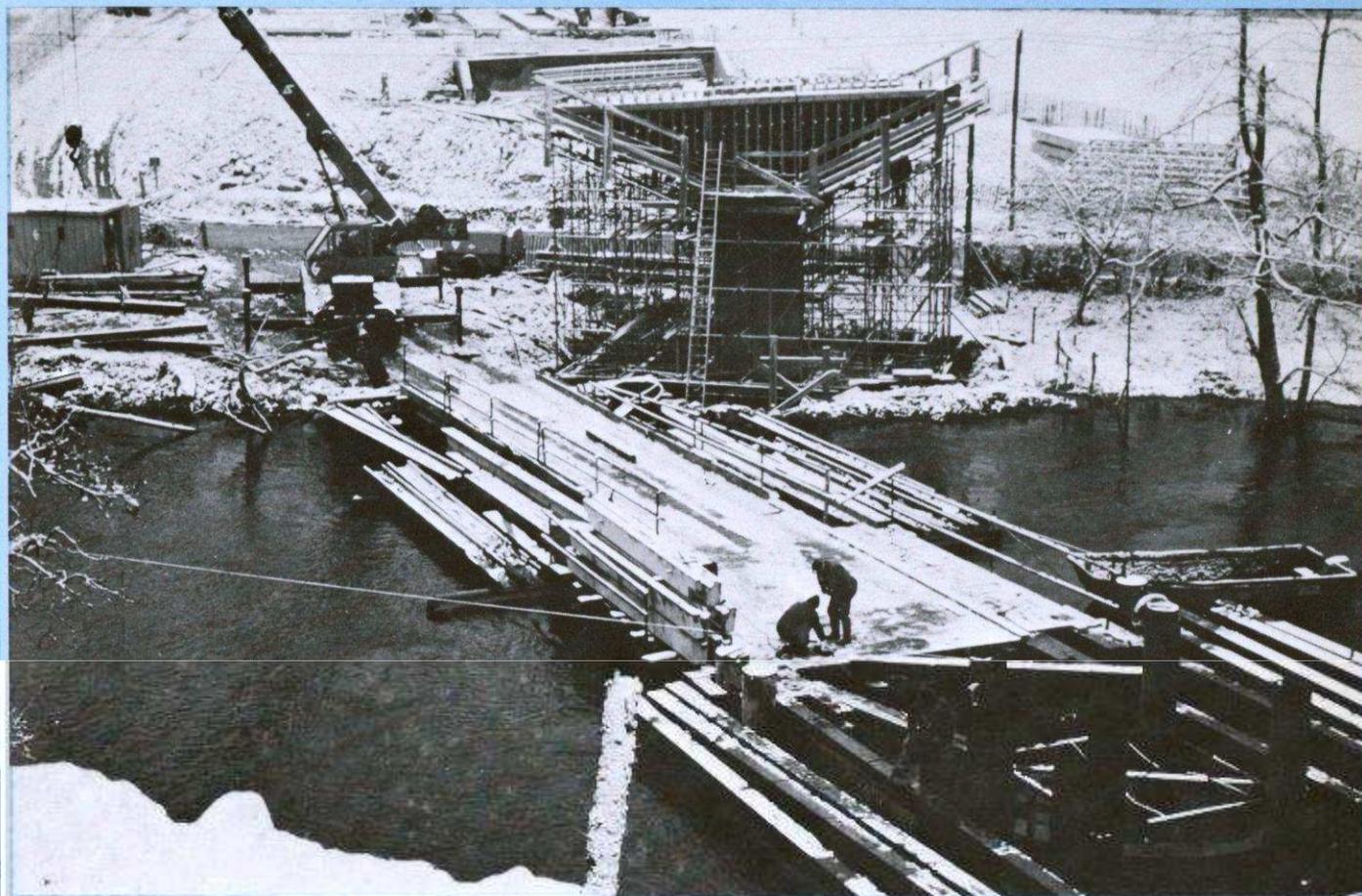


*Lancement de la 1<sup>ère</sup> poutre. Culée 0 - pile 1.*



*Lancement d'une poutre - Ripafe. Pile 2 - culée 3.*

# réalisations dans les D.D.E.



*Batardeau en rivière en cours de construction.*

## **Construction du pont sur la Creuse**

Ces travaux sont menés par l'entreprise Jean Lefebvre.

La réalisation des appuis en rivière qui a été gênée par les crues de la Creuse durant l'hiver 82/83 est terminée depuis le mois de mai.

Les poutres préfabriquées sur le remblai contigu à l'ouvrage ont été mises en œuvre à l'aide d'un lanceur et étaient posées pour fin juillet 1983.

L'ouvrage sera complètement achevé pour la fin janvier 1984 et pourra être livré à la circulation des engins de chantier.

## **Réalisation des ouvrages d'art courants**

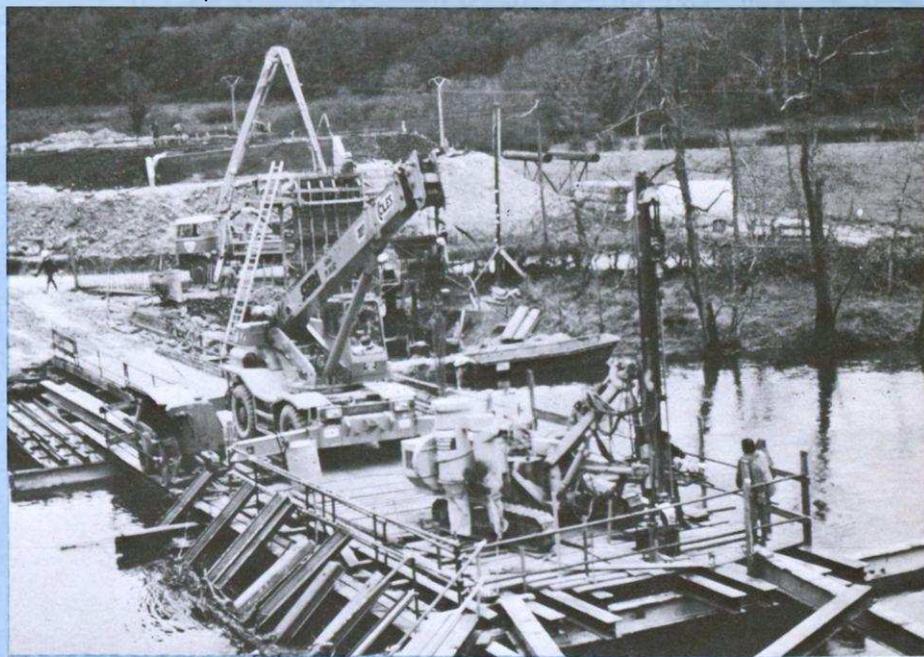
Ce chantier a été confié à l'entreprise DALLA VERA et comprendra la réalisation de 5 ouvrages :

4 ponts de travée continue en béton armé pour le CD 100, CD 927, CD 48 bis et CD 55.

1 ouvrage en béton précontraint pour le CD 106.

Ces ponts ont été réalisés à compter de janvier 1983 et sont terminés.

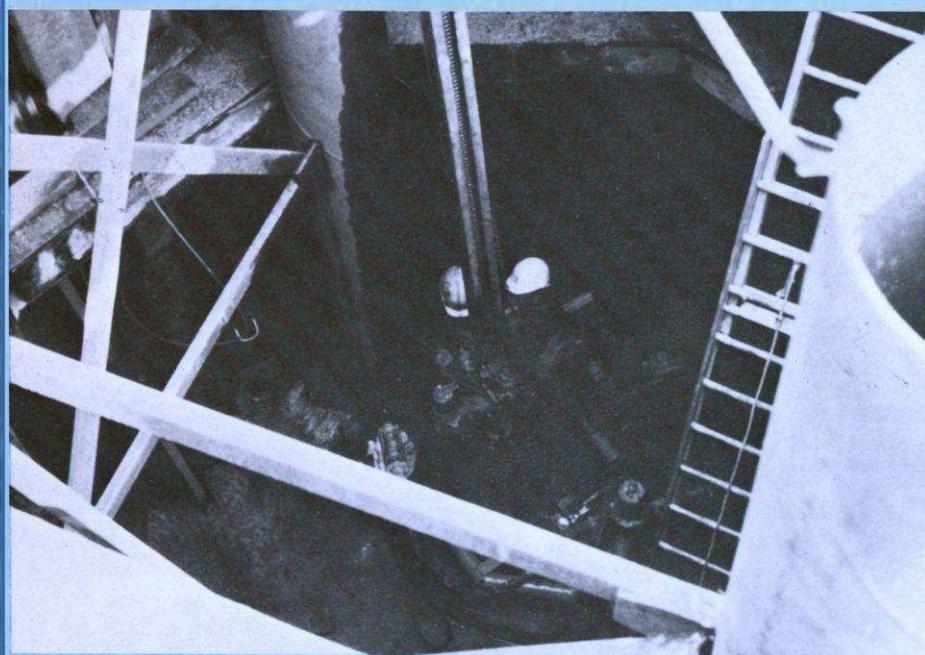
*Foration des trous pour l'extraction des déblais - Fondation en rivière.*



# réalisations dans les D.D.E.



Réalisation d'une poutre sur aire de préfabrication.



Batardeau en rivière après assèchement. Réalisation des tirants d'ancrage.

Les communications sont à ce jour rétablies.

## Chantier de terrassements généraux

Le chantier de terrassement a pu être lancé dès le mois de juin il a été donné aux entreprises Colas et Jean Lefebvre conjointes et solidaires.

Le mouvement des terres compte tenu du site nécessite le déplacement de 350 000 m<sup>3</sup> de matériaux pour l'ensemble du tracé.

A ce jour, 90 % des terrassements sont réalisés.

Cette phase de travaux devrait s'achever en mars sous réserve de bonnes conditions météorologiques.

## Construction des chaussées

Dès le printemps, la réalisation de la chaussée sera possible.

Compte tenu du temps de construction des corps de chaussée et des travaux annexes (glissières de sécurité - signalisations horizontale et verticale), la déviation sera ouverte à la fin de l'année.

Direction Départementale de l'Équipement de Seine-et-Marne

## LA DÉVIATION DE LA R.N. 36

par M. LAURE — IPC DDE Seine-et-Marne

### I — Présentation

La R.N. 36 Melun-Meaux constitue un des axes les plus importants de la Seine-et-Marne. Le trafic enregistré est de l'ordre de 8 000 véhicules par jour dont près de 25 % de poids lourds et il progresse régulièrement.

Or, cette voie ancienne présente des caractéristiques de profil et de tracé ne permettant pas d'assurer aux usagers le niveau de service qu'ils sont en droit d'attendre d'une route de cette importance.

C'est ainsi qu'elle traverse trois agglomérations présentant chacune des difficultés particulières. A. Guignes, le trajet emprunte un barreau de la R.N. 19 ; à Chaumes, le profil en long présente une forte rampe serpentant à travers le village, à Fontenay-Tresigny : un carrefour dangereux. De plus, hors agglomération il existe aussi des difficultés comme le passage à niveau SNCF au sud de Marles-en-Brie ou le carrefour en baïonnette R.N. 36 — C.D. 216 à l'ouest de la Houssaye.

Après avoir étudié de courtes déviations des trois principales agglomérations, le choix fut fait d'une grande déviation se déroulant en rase campagne du sud de Guignes au nord de la Houssaye sur 20 kilomètres environ, puis se raccordant à la bretelle de Coutevroult et à la R.N. 36 sud de Meaux déjà aménagés dans le cadre de la construction de l'autoroute A. 4.

C'est ce projet qui fut présenté aux élus locaux, aux riverains et aux agriculteurs et la concertation qui s'ensuivit permit de définir le tracé retenu parmi six variantes.

### II — Caractéristiques techniques

#### A — Le parti retenu

Il se présente selon les grandes lignes suivantes :

- les acquisitions foncières sont effectuées dans la perspective d'une future route express à 2 x 2 voies bien qu'en première phase il ne soit prévu qu'une chaussée à 2 voies.



RN 36 déviée - Marles-en-Brie. Ouvrage de franchissement de la ligne SNCF.

- la déviation proprement dite a une longueur de 19,495 km pour une vitesse de référence de 100 km ;

- le rayon minimal de tracé en plan est de 3 000 m et les rayons minimaux de profil en long sont de 6 000 m en angle saillant et de 4 200 m en angle rentrant avec une déclivité maximale de 6 % ;

- enfin le profil en travers présente les caractéristiques suivantes :

- largeur de la plate-forme : 12,50 m
- largeur de la chaussée : 7,00 m
- largeur des accotements : 2,75 m
- largeur des bandes d'arrêt d'urgence : 2,00 m.

Une dérogation aux normes de l'ICTARN a été admise pour franchir le versant sud de la vallée de l'Yerres avec une rampe de 6 % équipée d'une voie pour véhicules lents.

En dehors de la vallée de l'Yerres, les paramètres adoptés pour la 1<sup>ère</sup> phase définitive pour une vitesse de base 100 km/h selon les normes ICTAAL.

#### B — Les ouvrages d'arts

Le projet comprend 7 ouvrages d'art répartis en deux passages supérieurs (CR.41 et

voie ferrée Paris-Verneuil : pont-rail) et cinq passages inférieurs (voie ferrée Gretz-Sezanne, RN.4, rivière l'Yerres, voie ferrée Paris-Mulhouse, RN.19).

Ces ouvrages ont fait l'objet d'une étude architecturale particulière portant sur l'aspect général c'est-à-dire les corniches et l'animation des piles. La corniche identique pour tous les ouvrages comporte un parement en béton blanc lisse. L'animation des piles est obtenue par la réalisation de plans décalés dans les faces verticales avec une différence de fini et de couleur dans le rendu du béton de chacun de ces plans.

#### C — Terrassements

Les matériaux constituant le sol support sont très sensibles à l'eau et gélifs. En règle générale, un traitement à la chaux dosé à 3 % sur une profondeur de 30 cm est prévu sous l'assise des remblais lorsque le profil en long de la voie se situe à une hauteur inférieure à 1,50 m par rapport au T.N.

Le volume des terrassements est estimé comme suit :

- remblais : 780 000 m<sup>3</sup>
- déblais : 330 000 m<sup>3</sup>.

# réalisations dans les D.D.E.

La moitié environ des déblais pourront être réutilisés en remblais après traitement. Le déficit soit 600 000 m<sup>3</sup> sera comblé par des matériaux provenant d'un gisement situé à Fontenay-Tresigny, à proximité immédiate du tracé, acquis par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'opération.

## D — Chaussées

La structure de la chaussée a fait l'objet d'une étude technique et économique, basée sur les trafics enregistrés en 1981, qui a conduit à retenir la classe T. 1.

L'état humide des sols et la proximité de la nappe phréatique ont conduit à retenir un classement du sol support en S. 1. Cette situation impose le recours à une couche de forme anticontaminante sur l'ensemble du tracé pour garantir la longévité de la chaussée (insensibilité à l'eau et au gel). De plus, elle devra être suffisamment performante pour assurer le trafic de chantier pendant l'exécution des travaux. Cette couche de forme constituée de sable fin traité au ciment en centrale, à un dosage de 6 %, aura une épaisseur de 30 cm. Cette solution permet de classer la plate-forme en PF 2 selon le nouveau catalogue des structures.

Deux types de structures ont été envisagés puisque la surface totale des chaussées est supérieure à 80 000 m<sup>2</sup>. La structure rigide en béton de ciment s'étant révélée être d'un coût supérieur de 12 % environ à celui des structures semi-rigides c'est cette dernière solution qui a été retenue. Elle comprend :

- 8 cm de BB 0/14
- 25 cm de GC 0/20
- 20 cm de SC 0/5 de classe D.



RN 36 - sens Melun-Meaux.

## III — Financement

Le montant global de l'opération est actuellement fixé à 173,250 MF (valeur juin 1982) se répartissant comme suit :

- études : 3,980
- acquisitions foncières : 14,550 (y compris frais remembrement)
- travaux : 154,720.

Il est intéressant de signaler que, pour le financement de la voirie des routes nationales de rase campagne en Ile-de-France, il était initialement prévu le financement suivant :

- état : 70 %
- région : 30 %

mais afin d'accélérer l'engagement du projet, le département de Seine-et-Marne a accepté de soulager la part du financement État en participant à hauteur de 20 %. La part de l'État a donc été ramenée à 50 % ce qui a permis de lancer l'opération dès 1983.

En effet, une autorisation de programme "travaux" a été affectée en 1983 permettant d'engager les travaux préparatoires et le lot "Ouvrages d'art", ainsi que la convention SNCF pour le pont-rail de la voie ferrée Paris-Verneuil.

Si les moyens de financement sont délégués selon le rythme prévu, la section nord : Obélisque-Fontenay serait réalisée en 1985 puis la section sud : Fontenay-Guignes en 1986-1987 afin de permettre une mise en service de l'ensemble de la voie au premier semestre 1988.

RN 36 déviée - Fontenay-Tresigny. Ouvrage de franchissement de la RN 7.



# La Vie du Corps des Ponts et Chaussées

## POSITION NORMALE D'ACTIVITÉ

M. Bruno **DUPETY**, I.P.C., à la Direction Départementale de l'Équipement des Vosges, est, à compter du 16 avril 1984, muté à la Direction Départementale de l'Équipement du Rhône pour y être chargé du service "Études et travaux neufs".  
Arrêté du 20 février 1984.

M. Guy **BENATTAR**, I.C.P.C., à la Direction Départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine, est, à compter du 16 février 1984, affecté à la Délégation à la Recherche et à l'Innovation en qualité d'Adjoint au Délégué.  
Arrêté du 20 février 1984.

M. Jacky **COTTET**, I.P.C., à la Direction Régionale de l'Équipement "Basse Normandie", est, à compter du 16 avril 1984, affecté à la Direction Départementale de l'Équipement du Calvados pour y être chargé du 4<sup>e</sup> arrondissement "Ports Maritimes - Bases Aériennes - Hydrologie".  
Arrêté du 24 février 1984.

M. Pierre **MONADIER**, I.C.P.C., chargé par intérim du Service Central Technique des Ports Maritimes et des Voies Navigables, est, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1984, nommé Chef du Service Central Technique des Ports Maritimes et des Voies Navigables.  
Arrêté du 27 février 1984.

M. Philippe **YVON**, I.P.C., au C.E.T.E. de Lyon, est, à compter du 16 avril 1984, affecté à la Direction Départementale de l'Équipement du Rhône pour y être chargé de l'arrondissement territorial n° 1.  
Arrêté du 6 mars 1984.

M. Jacques **ROUDIL**, I.P.C., à la Direction du Personnel, est, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1984, muté à la Direction Départementale de l'Équipement de l'Hérault en qualité d'Adjoint au Directeur chargé de l'Aménagement et des Travaux Neufs.  
Arrêté du 6 mars 1984.

M. André **LE JEUNE**, I.P.C., en service détaché auprès de l'Établissement Public d'Aménagement de la ville nouvelle du Vaudreuil, est, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1984, affecté à la Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Maritime en qualité d'Adjoint au Directeur chargé des Infrastructures et Transports.  
Arrêté du 6 mars 1984.

M. Louis **RUELLE**, I.P.C., Adjoint au Directeur Départemental de l'Équipement de la Réunion, est muté à la Direction Départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine en qualité d'Adjoint au Directeur.  
Arrêté du 7 mars 1984.

## DÉTACHEMENT

M. Gilbert **MOLLARD**, I.C.P.C., Directeur Départemental de l'Équipement de l'Allier, est, à compter du 6 janvier 1984, détaché auprès du Ministère de la Justice sur un emploi d'Ingénieur.  
Arrêté du 15 février 1984.

M. François **ORIZET**, I.P.C., à la Direction Départementale de l'Équipement du Calvados, est, à compter du 1<sup>er</sup> février 1984, pris en charge par la Société Générale d'Entreprises pour les Travaux Publics et Industriels en vue d'un détachement sur un emploi d'Ingénieur à la Direction Commerciale Étranger.  
Arrêté du 24 février 1984.

M. Gérard **PATEY**, I.P.C., à la Direction Départementale de l'Équipement du Finistère, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1984, placé en service détaché auprès du Port Autonome du Havre, pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable, en qualité de Directeur des Travaux.  
Arrêté du 24 février 1984.

M. Éric **BRASSART**, I.P.C., Directeur de l'Agence de l'Urbanisme de la région grenobloise, est, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1984, pris en charge par la Régie Départementale des Voies Ferrées du Dauphiné en vue d'un détachement pour exercer les fonctions de Directeur Adjoint.  
Arrêté du 6 mars 1984.

M. Serge **GOLDBERG**, I.C.P.C., à la Direction des Affaires Économiques et Internationales, est, à compter du 1<sup>er</sup> août 1983, pris en charge en vue d'un détachement par l'Établissement Public du Parc de la Villette en qualité de Directeur.  
Arrêté du 6 mars 1984.

M. François **CAZAL**, I.P.C., à la Direction Régionale de l'Équipement des Pays de la Loire, est, à compter du 1<sup>er</sup> mars 1984, pris en charge en vue d'un détachement par l'Agence de Bassin "Loire-Bretagne" en qualité d'Adjoint au Directeur.  
Arrêté du 12 mars 1984.

mensuel

28, rue des Saints-Pères  
Paris-7<sup>e</sup>

### DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

M. BELMAIN  
Président de l'Association

### ADMINISTRATEUR DELEGUE :

Olivier HALPERN  
Ingénieur des Ponts et Chaussées

### REDACTEURS EN CHEF :

Anne BERNARD GELY  
Charles DUPONT  
Ingénieurs des Ponts et Chaussées

### SECRETAIRE GENERALE DE REDACTION :

Brigitte LEFEBVRE du PREY

### ASSISTANTE DE REDACTION :

Eliane de DROUAS

### REDACTION - PROMOTION ADMINISTRATION :

28, rue des Saints-Pères  
Paris-7<sup>e</sup> - 260.25.33

Bulletin de l'Association Nationale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, avec la collaboration de l'Association des Anciens Elèves de l'Ecole des Ponts et Chaussées.

### ABONNEMENTS :

— France : 245 F (TTC).  
— Etranger 245 F (frais de port en sus).  
Prix du numéro : 25 F  
dont T.V.A. : 4 %

### PUBLICITE :

Responsable de la publicité :  
H. BRAMI  
Société OFERSOP :  
8, Bd Montmartre  
75009 Paris  
Tél. 824.93.39

### MAQUETTE : Monique CARALLI

### COUVERTURE :

Photo Pefzner.  
Studio OROP.

Dépôt légal 1<sup>er</sup> trimestre 1984  
N° 840133  
Commission Paritaire N° 55.306

L'Association Nationale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie.

IMPRIMERIE MODERNE  
U.S.H.A.  
Aurillac

# LES INGENIEURS

NUMERO SPECIAL DE LA REVUE

**CULTURE TECHNIQUE**

EDITEE PAR LE

**CRCT**

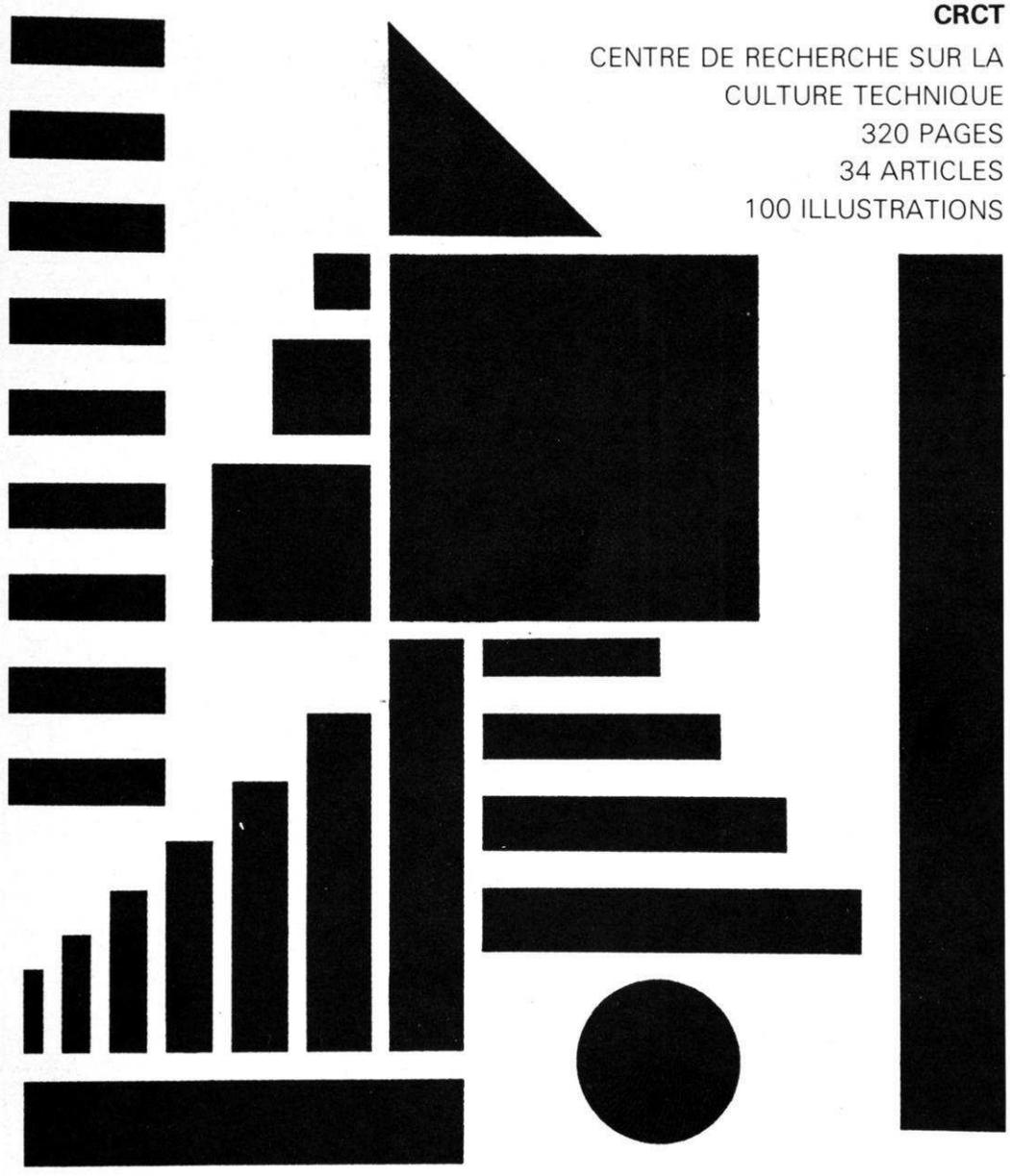
CENTRE DE RECHERCHE SUR LA

CULTURE TECHNIQUE

320 PAGES

34 ARTICLES

100 ILLUSTRATIONS



D'après Henryk Berlewi

**Les ingénieurs** ont contribué de façon essentielle à constituer le monde dans lequel nous vivons. Or, l'organisation interne de ce groupe socio-professionnel est complexe et souvent mal connue. Qui sont les ingénieurs d'aujourd'hui? De qui sont-ils les héritiers? Quelles étaient et quelles sont leurs fonctions à l'intérieur de l'entreprise, leur position dans la société? Ce numéro spécial de la revue **CULTURE TECHNIQUE** réunit 34 articles de spécialistes français et étrangers qui tentent de répondre à ces questions. Le monde des ingénieurs aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles y est abordé selon six axes :

- **L'ingénieur à travers la littérature et l'iconographie**
- **Les diverses fonctions professionnelles**
- **Les ingénieurs et l'innovation**
- **Les modes de raisonnement de l'ingénieur**
- **Les idéologies des ingénieurs et leurs organisations représentatives (groupements et syndicats)**
- **La formation des ingénieurs et les problèmes actuels de la profession**

Voici donc un dossier très largement illustré, riche d'informations inédites et susceptible d'ouvrir de nouvelles pistes de réflexion.

Bulletin de souscription à retourner à A.N.I.P.C.28, rue des Saints Pères 75007 - PARIS -

Madame, Monsieur

Adresse

Désire bénéficier de l'offre de souscription au n° 12 de Culture Technique à 100 F (au lieu de 120 F)

Ci-joint en règlement de  exemplaire(s) un chèque bancaire établi à l'ordre du C.R.C.T.

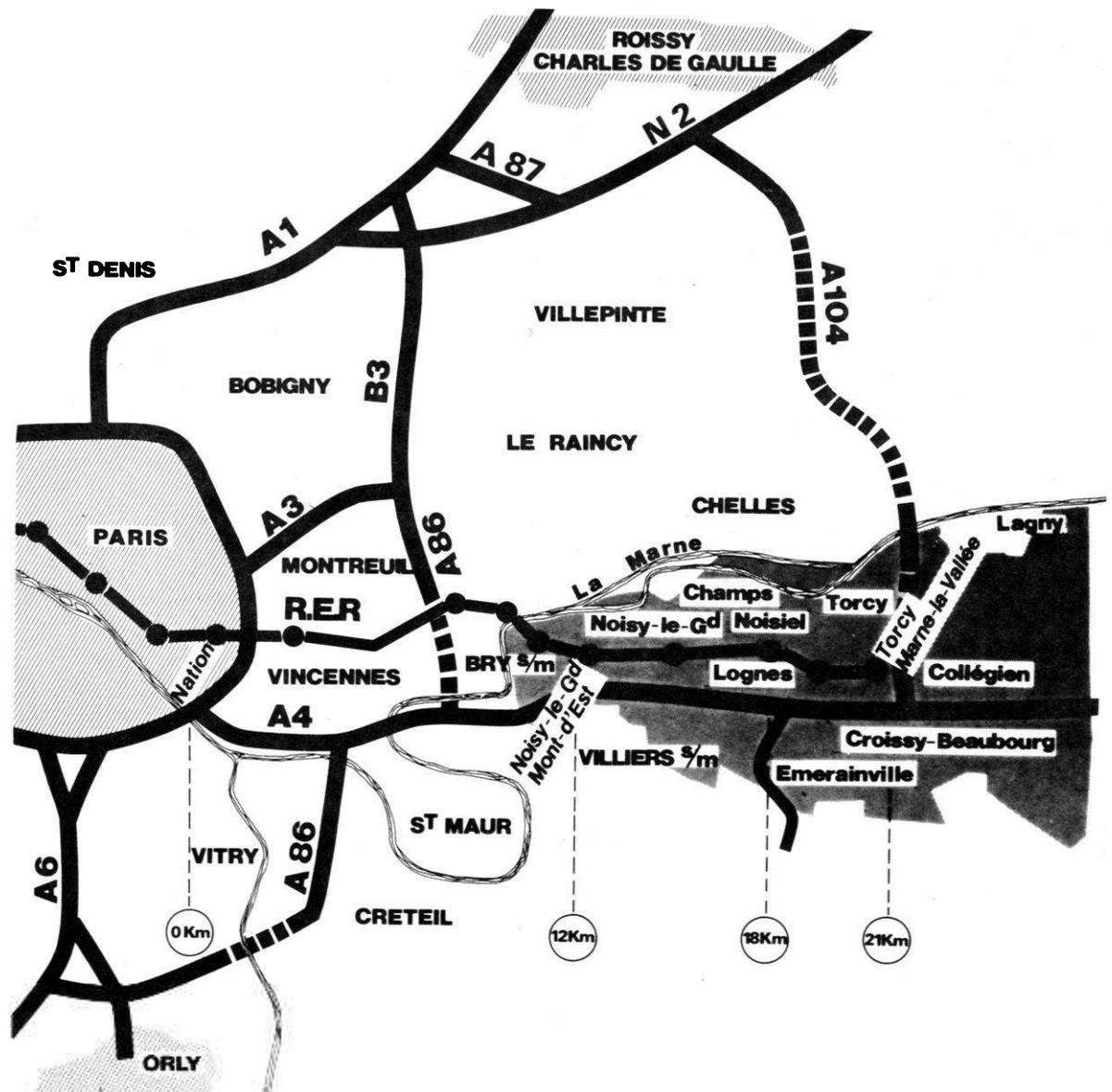
# MARNE LA VALLEE :

## un nouvel atout pour le développement économique de l'Est Parisien

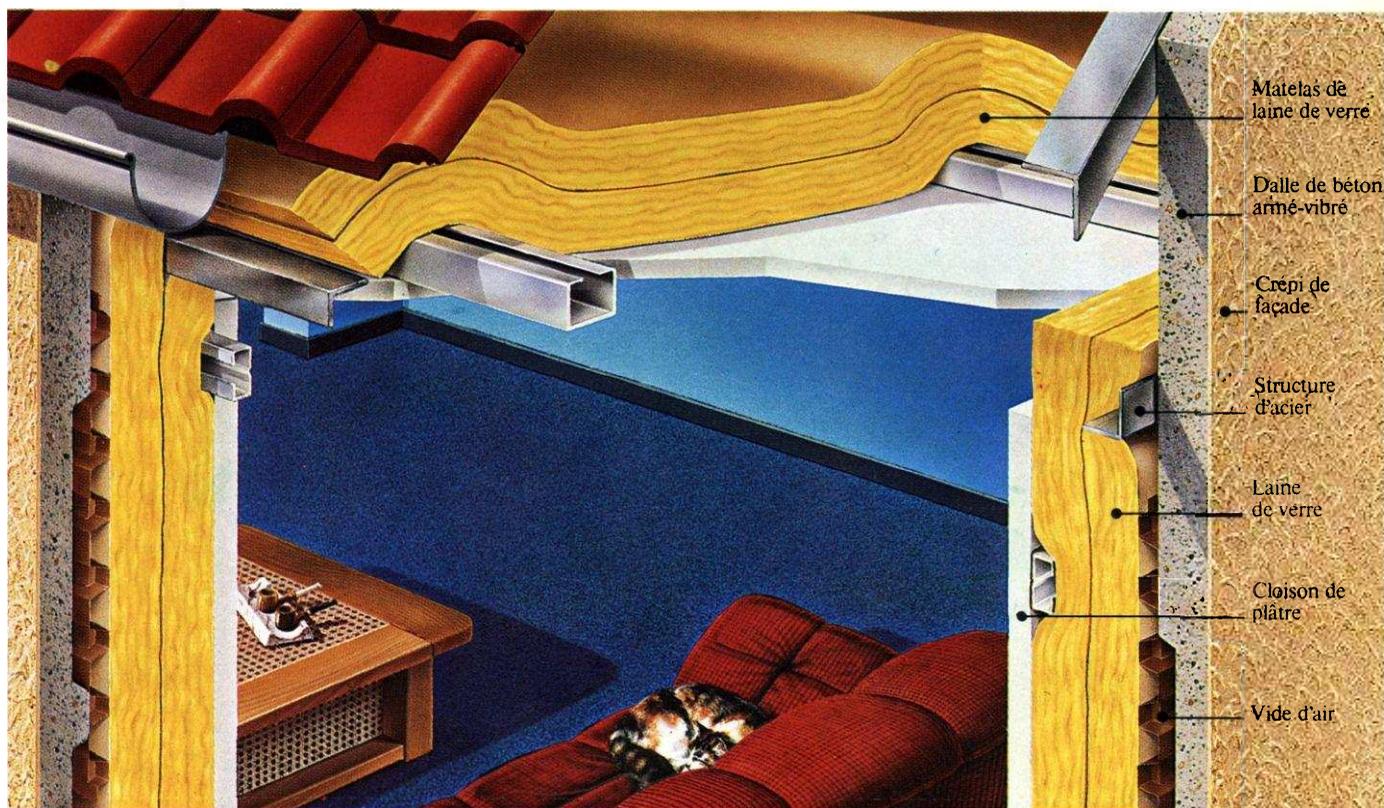
renseignements:

activités 005.90.20

logements 005.10.10



# Le mur de la tranquillité.



Technique d'isolation correspondant à la zone climatique froide (III).

**L**e mur Phénix : un dur au cœur tendre. Il ne demande qu'à vous protéger des agressions extérieures. Pour cela, vous pouvez lui faire confiance. Sa structure est en acier et en béton. Mais n'oublions pas la laine de verre. Elle est là pour vous isoler. Du trop chaud du soleil comme du trop froid de l'hiver. Sous la neige vous pourrez hiberner tranquille.

En fait la conception de ce mur est partie d'une idée simple. Faire remplir chaque fonction du mur par un matériau différent : • c'est une structure d'acier qui porte la maison • des dalles de béton (armé-vibré) constituent une protection résistante et étanche • une cloison de plâtre double le mur à l'intérieur de la maison • la laine de verre procure

une haute isolation • un vide d'air permet la ventilation du mur • un crépi extérieur rehausse la beauté de la façade.

La technologie de ce mur est la preuve que Phénix a largement contribué à faire passer la maison de l'âge de pierre à l'ère industrielle.

Avec ce mur, Maison Phénix est à la pointe des techniques d'isolation. C'est une technologie sûre et s'il vous faut une preuve de sa fiabilité, demandez-vous pourquoi Maison Phénix est le seul constructeur à offrir pour la structure acier-béton de ses maisons une garantie de 30 ans, soit 20 ans de plus que la garantie décennale prévue par la loi. Nous, nous sommes sûrs de notre technologie. Donc vous, vous pouvez être tranquille.

**Maison Phénix:  
30 ans tranquille.**  
30 ans de garantie pour la structure acier-béton.

**MAISON PHENIX**   
60, av. de la Cde Armée, 75850 Paris Cedex 17. Tél. 574.99.99. Sans engagement de ma part, je désire recevoir votre documentation gratuite en couleurs n° 066-47 0214

Nom : \_\_\_\_\_  
Rue : \_\_\_\_\_  
Ville : \_\_\_\_\_  
Code postal : \_\_\_\_\_  
Je cherche un terrain dans le dépt. N° : \_\_\_\_\_  
Tel. : \_\_\_\_\_  
Je possède un terrain dans le dépt. N° : \_\_\_\_\_