

P.C.M.

La région parisienne



28, rue des saints-pères
paris 7^e
mensuel

9

68^e année
octobre
1971

études des sols de fondations

mécanique des sols
géologie de la construction
eaux souterraines

exécution des sondages
et

pose de piezomètres

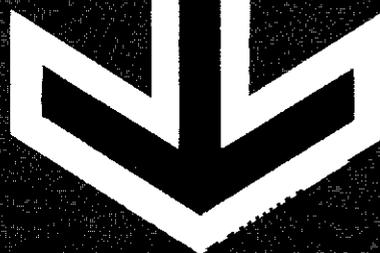
pressiomètre

pénétromètre

géophysique

essais en laboratoire
et

analyses



➔ une sécurité supplémentaire :

le contrôle des fonds de fouilles

➔ une technique nouvelle :

la diagraphie,

gamma, neutrons etc...

Générale Géotechnique

4 rue de Cicé - Paris-6^e

222 41-15 / 222 20-54 / 548 66-00



Sommaire

La Page du Président	René MAYER, Président du P.C.M.	21
In Memoriam : Louis ARMAND	André SEGALAT, Président de la S.N.C.F.	22
Les structures administratives de la région parisienne et leur originalité	Maurice DOUBLET, Préfet de la région parisienne	25
Le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne et sa mise en œuvre	André LAURE, Chef du Service régional de l'Équipement de la région parisienne	31
Le management du territoire	Robert FRANCO	45
Une politique régionale des équi- pements de superstructure	M. MULLENDER, Directeur des Equipements collectifs à la Préfecture de la région parisienne	49
Un pôle de développement : Velizy-Villacoublay	Robert WAGNER, Député-Maire de Velizy-Villacoublay, Président du Conseil d'Administration du District de la région parisienne	57
La Défense	Jean MILLIER, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Président-Directeur général de l'Établissement Public pour l'Aménagement de la région de la Défense (E.P.A.D.)	63
	Avis : Techniques d'information dans le domaine de l'Urbanisme	69
	Bibliographie	72
	Mutations, Promotions et Décisions diverses	75

Photo de couverture : Echangeur sur la R.N. 186 au sud-ouest de Velizy-Villacoublay
(entre Versailles et le rond-point du Petit-Clamart).

Revue éditée par

l'association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

28, rue des Saints-Pères, Paris 7^e - mensuel

Tarif abonnement : Un an France et Etranger 100 F (pour l'Etranger frais de port en sus).
Prix du numéro : 10 F.

LXVIII^e année - n^o 9 - mensuel

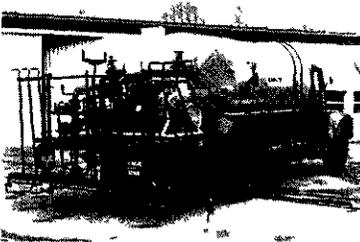
RÉDACTION : 28, rue des Sts-Pères, Paris-7^e LIT. 25.33
PUBLICITÉ : 254, rue de Vaugirard, Paris-15^e LEC. 27.19

L'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines n'est pas responsable des opinions émises dans les conférences qu'elle organise ou dans les articles qu'elle publie (Art. 31 de son règlement intérieur)

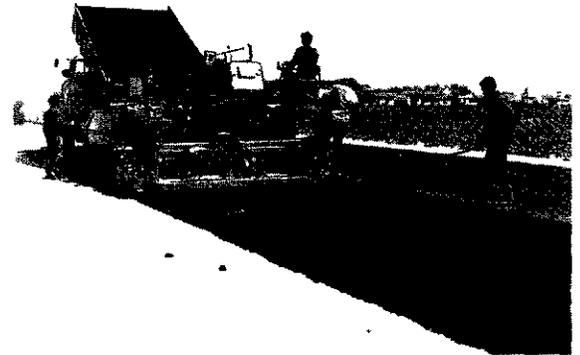


matériels pour revêtements routiers

● centrales d'enrobage



● citernes répanduses



● finisseur



CREUSOT-LOIRE

Division *Ermont*

15, rue de Milan, 75 - Paris 9^e - Tél. : 282.22.00
Télex : CL Milan PARIS 29.972

LA PAGE DU PRÉSIDENT

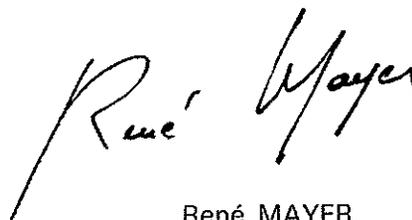
L'agglomération parisienne, est-ce une métropole de prestige international à laquelle la France doit une large part de son rayonnement et à laquelle, par conséquent, il est juste que l'ensemble du Pays consacre une part privilégiée de ses ressources ?

Ou bien est-ce une machine à gaspiller les énergies (3 milliards d'heures annuellement perdues dans les embouteillages), une mécanique à absorber la moitié des crédits publics sans réussir pour autant à rendre les Parisiens plus heureux ?

Cette controverse, P.C.M. ne l'épuisera pas. Le lecteur trouvera dans les articles des arguments en faveur des deux thèses et peut-être d'autres en faveur d'une décentralisation et d'une régionalisation plus volontariste.

Il faudra d'ailleurs que ses lecteurs patientent encore deux numéros pour y trouver, sous une présentation renouvelée, les comptes rendus des grands débats qu'il organise sur les problèmes de l'actualité économique ou technique.

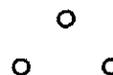
Mais adoptant progressivement une attitude conforme aux orientations des dernières assemblées générales, il donne ici la parole aux responsables officiels... et à un de leurs plus brillants contradicteurs. A vous de juger.

A handwritten signature in black ink, reading "René Mayer". The signature is fluid and cursive, with the first name "René" written in a larger, more prominent script than the last name "Mayer".

René MAYER.



I N M E M O R I A M



Louis ARMAND

Louis ARMAND nous a été enlevé alors que le soleil de l'été brillait encore sur la côte normande où il partageait ses vacances entre sa famille et des méditations fécondes. Il était de ceux dont on ne saurait concevoir qu'ils puissent avoir un automne.

Lors de notre dernière rencontre, qui a précédé de peu cette brutale disparition, il m'était apparu, comme toujours, rayonnant d'idées et de projets, dans ce face à face avec l'avenir qui formait son environnement quotidien.

Je suis reconnaissant à la Direction de cette Revue, dont tant de lecteurs étaient ses condisciples et ses amis, de m'avoir demandé de leur parler de lui.

∴

Les destins avaient balancé, au début de sa vie : pourquoi serait-il ingénieur plutôt qu'enseignant ? Il eut alors le bon esprit d'écouter un homme perspicace qui, ayant discerné son potentiel d'action, sut lui conseiller de l'utiliser, en l'assurant que la carrière d'ingénieur n'exclurait pas les occasions de satisfaire ce besoin d'enseigner qui trouvait en lui des racines héréditaires.

De fait, deux qualités dominantes se développèrent chez Louis ARMAND sans se nuire, en prenant le pas tour à tour dans la conduite de son action, celle d'entraîneur d'hommes et celle de maître à penser. Conjonction assez rare car ces deux qualités ne vont pas généralement de pair.

La première trouva un terrain d'élection dans ce puissant instrument d'échanges humains qu'est le Chemin de fer, où le firent entrer la prescience de sa vocation ferroviaire et la sagacité des dirigeants d'un grand réseau, en quête de recrues d'élite.

Ceux à qui il avait confié la clé de son travail « en rosace » ont vite perçu qu'en ce domaine les lignes de force de sa pensée et de son action allaient converger vers une double fin : moderniser un outil que la guerre avait terriblement usé, quand elle ne l'avait pas détruit ; lui donner la nouvelle dimension, européenne et même planétaire, à laquelle aspirait le monde nouveau sorti des convulsions de l'ancien et que rendaient possible les extraordinaires développements de la technique.

Ses réalisations ont été conduites à marches forcées, « au train d'ARMAND » comme on disait dans son entourage. Il savait mieux que quiconque constituer et surtout animer ses équipes. Il frayait les voies souvent bien au-delà des perspectives ouvertes à ses collaborateurs, tout en leur laissant, dans son sillage, de larges responsabilités et initiatives.

Son entrain, son impétuosité même, qui le poussaient à capter les progrès des techniques nouvelles et à tirer le meilleur parti de leur déploiement — je citerai ici la conversion de la traction vapeur en traction électrique suivant le plus économique des systèmes et l'expérience audacieuse du premier train télécommande —, n'étaient jamais séparés du souci d'alléger, dans ce qu'il avait de pénible et d'ingrat, de morose même, le travail d'une corporation chère à son cœur. L'une de ses dernières campagnes — elle fut longue et difficile — eut pour objet de faire adopter par les Chemins de fer européens l'attelage automatique, qui supprimera de dures et parfois dangereuses besognes dans l'inclemence des intempéries. Il ambitionnait que la cybernétique vint soulager la fatigue nerveuse, comme la mécanisation l'avait fait pour la fatigue musculaire. De ce combat, il entendait, en quelque sorte, dégager l'homme des positions ou progressivement encerclé par les automatisations, il ne figurait plus que l'arrière-garde d'un autre âge, pour le promouvoir à des fonctions de surveillance pure et de contrôle.

Ses succès, ses victoires firent franchir à sa notoriété les frontières du rail ainsi que celles de notre Pays.

Cette notoriété appela rapidement sur lui l'attention des Gouvernements, ils lui confièrent des missions qui dans leur diversité, n'avaient d'autre point commun que d'être extrêmement ardues. Il devint ainsi ce spécialiste des problèmes difficiles si souvent consulté, sinon toujours entendu. C'est à ce titre qu'il eut l'honneur de s'expliquer devant l'Assemblée Nationale sur la politique de l'Energie Atomique. Il a de même légué à la cause de l'Environnement un rapport de synthèse que lui avait récemment demandé le Premier Ministre.

Mais, à travers l'épanouissement de ces activités multiples son esprit sut dégager une conception de philosophe et de moraliste à l'égard du devenir de l'Homme et du Monde.

Il lui donna une expression qui devait lui valoir un immense auditoire, dans ses ouvrages, ses conférences, ses articles dans la presse écrite, ses interviews à la radio et à la télévision (« Le Parti Européen » a été traduit en treize langues, dont le japonais) et qui lui ouvrit les portes de l'Académie des Sciences Morales et Politiques, puis de l'Académie Française. Sans doute dois-je insister ici, me référant aux fins mêmes que s'est assigné le « PCM », sur les aspects de cette pensée qui gravitent autour de la mission de l'ingénieur et du rôle de la technique.

Fort de son expérience ferroviaire, Louis ARMAND avait acquis la conviction que la technique était appelée à « libérer » l'homme et, à cet égard, il savait ce que parler veut dire. N'avait-il pas failli payer de sa vie, au cours d'une autre libération, le fait d'avoir contribué à secouer l'oppression ?

« Tout ce qui est machinal doit revenir à la machine » se plaisait-il à affirmer. Et sa foi dans la troisième révolution industrielle, celle de l'électronique, qu'il avait vu naître et dont il avait tant favorisé l'essor, pouvait se comparer à celle des zélés des grands mouvements de la pensée politique ou sociale.

C'est en vain qu'on tentait d'ébranler cette foi en invoquant les excès, les nuisances auxquels avaient conduit certains progrès des techniques et en s'en prenant, du même coup, aux ingénieurs. À ces attaques auxquelles il était extrêmement sensible, il répondait que de tout temps « Les tech-

« niciens avaient inventé des outils dotés d'une puissance susceptible d'être utilisée pour le bien ou pour le mal, qu'ils n'avaient jamais fait que leur métier et qu'il appartenait à d'autres éléments de la société — en particulier à ceux qui assument la charge d'améliorer son organisation — de déter-
« miner le bon emploi de ces outils, du point de vue de la communauté humaine. »

A l'âge atomique où nous sommes, le développement de l'énergie nucléaire lui fournissait une illustration de ce raisonnement ; il s'efforçait, par la parole et par la plume, de remplacer l'effrayante image de la bombe par la perspective rassurante des applications pacifiques qu'on pouvait tirer de la production de cette énergie. Il y voyait une raison de plus pour notre continent d'associer ses techniciens, ses chercheurs, ses ressources, une incitation supplémentaire à persévérer dans ce plaidoyer pour l'Europe inspiré tout d'abord par les rails passeurs de frontières et qui, dans son esprit, ne se séparait pas de son « Plaidoyer pour l'avenir ».

Si les rapports de la technique avec l'humain constituaient l'une des pièces maîtresses de son système philosophique, il entendait faire sortir cette même technique de l'espèce d'ostracisme par lequel les tenants de la science pure, d'une part, les littéraires, de l'autre, la maintenaient à distance du domaine culturel.

Il estimait que l'esthétique industrielle, la poésie d'un genre nouveau émanant des merveilles de la mécanique et, plus généralement, l'harmonisation, dans nos sociétés modernes, de l'équipement, de l'organisation et de la culture, devaient lancer de solides passerelles entre des compartiments devenus surannés dans la promotion de l'honnête homme du XX^e siècle, qu'il fallait orienter vers le « pluridisciplinaire ». Et, surtout, il faisait ressortir que les apports de la technique dégageant pour l'homme plus de loisirs et lui ouvrant, par les mass media, des possibilités considérables d'information, lui permettraient de s'adonner bien davantage à cette même culture, de pratiquer l'« éducation permanente » rendue nécessaire par la mouvance des temps et dont il avait été l'un des premiers à annoncer l'avènement.

*
**

En parlant ainsi de l'œuvre, j'ai parlé en même temps de l'homme qui avait avec elle cette caractéristique commune de se mouvoir en des dimensions hors série. Sa faculté d'assimilation, ses intuitions « foudroyaient » l'obstacle ; il avait une mémoire qui ne connaissait pas la saturation, un goût pour l'étude qui la lui faisait retrouver jusque dans ses distractions. Il projetait autour de lui un perpétuel rayonnement, et, cependant, il était resté le plus accessible des hommes : accessible par l'esprit car il avait pour les jugements, les objections des autres, la plus attentive des réceptivités ; accessible par le cœur car, payant d'exemple, il pratiquait, en toute occasion, ce partage des connaissances dans lequel il voyait le meilleur moyen de rapprocher les hommes et il se souciait peu de donner dans ce partage beaucoup plus qu'il ne recevait.

*
**

Louis ARMAND a écrit dans son livre « Simple Propos » qu'il ne respirait à l'aise qu'à l'altitude de Cruseilles, son village natal de Haute-Savoie. En vérité, sa pensée s'est élevée à de bien plus hautes cîmes et, si nous avons vu avec affliction sa robuste silhouette de Savoyard descendre, par cette vallée alpine, de l'autre côté des horizons perceptibles aux mortels, longtemps encore les inflexions de sa voix amicale résonneront à nos oreilles, accompagnant les belles moissons qu'il aura fait germer dans nos esprits et dans nos cœurs.

André SEGALAT,
Président de la S.N.C.F.

LES STRUCTURES ADMINISTRATIVES DE LA RÉGION PARISIENNE ET LEUR ORIGINALITÉ

par **Maurice DOUBLET**, Préfet de la Région Parisienne.

De tout temps, les structures administratives parisiennes ont été caractérisées par leur originalité par rapport aux mécanismes institutionnels locaux de droit commun.

Il est, du reste, remarquable de constater que si cette spécificité n'a longtemps été qu'un héritage du passé, dans la mesure où elle recouvrait le statut particulier de Paris, elle est aussi, depuis quelques années, au niveau des institutions régionales, regardée comme une préfiguration possible de l'avenir.

La loi du 10 juillet 1964, portant réforme de l'administration parisienne, notamment par le découpage de nouveaux départements dans le territoire de l'ex-Seine et de l'ex-Seine-et-Oise, constitue le premier effort d'envergure vers l'alignement des structures parisiennes sur le droit commun départemental. L'article 8 de cette loi dispose que « sauf dispositions contraires... la législation de droit commun est applicable aux départements de la région parisienne ». Si de nombreux facteurs de droit et de fait ont, en réalité, quelque peu affaibli la portée de ce principe général, il n'en reste pas moins que l'intention du législateur était fort nette. Par contre, au niveau régional, le particularisme est resté la règle.

Ce particularisme obéit à une motivation de caractère technique, ce qui le différencie donc nettement du fondement politique qui justifie le statut de Paris. Il s'agissait, en fait, de trouver le moyen d'exprimer l'indispensable unité de l'agglomération, mais en répudiant, a priori, toute solution de type « intégrationniste » synonyme d'un gigantisme qu'on avait précisément voulu briser au niveau de l'ex-département de la Seine. La construction repose donc, au départ, sur un compromis et la cohérence de l'ensemble s'en ressent.

L'ORIGINALITÉ DE L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE RÉGIONALE

Elle se perçoit nettement aux trois niveaux de la Préfecture de région, des organismes régionaux et du District.

Le Préfet de région.

Les dispositions du décret du 14 mars 1964 qui fixent le statut administratif de la région de droit commun ne sont pas applicables à la région parisienne. Pourtant, lorsqu'on analyse le décret du 10 août 1966, qui est le texte spécifique à la région parisienne, on est conduit à constater de très nombreuses et de très profondes analogies. En fait, et sans qu'il soit besoin de se livrer à un examen systématique, on peut dire que le Préfet de la région parisienne dispose pratiquement des mêmes compétences et des mêmes moyens juridiques que ses collègues des autres régions.

Il en va ainsi de la limitation de ses compétences aux secteurs du développement économique et de l'aménagement du territoire. Ses prérogatives à l'égard des Préfets de la région, des services régionaux, des grands établissements sont, en tous points, comparables à celles de ses collègues. Son droit à l'information est exprimé en des termes identiques.

Cependant, les caractéristiques propres de la région parisienne ont conduit à ajouter à ces responsabilités une série de compétences particulières que ne détiennent pas les autres Préfets de région.

Il en est, notamment, ainsi dans le domaine de l'urbanisme conceptuel ou opérationnel où l'intervention de l'instance régionale, précisément définie par les textes, est importante.

De même, le texte organique du 10 août 1966 prévoit l'intervention du Préfet de région dans un certain nombre de domaines comme les transports, la circulation ou la définition des circonscriptions hospitalières.

Enfin, l'importance des problèmes parisiens à l'échelon national justifie l'intervention directe et institutionnalisée du Préfet de la région parisienne au sein du Comité interministériel d'aménagement du territoire qui a pris en charge les attributions du Comité interministériel de la région parisienne disparu.

Une seconde source de particularisme est l'existence de toute une « nébuleuse » d'organismes concourant à l'action régionale dont la caractéristique est de disposer d'une personnalité juridique propre.

Ainsi, par exemple, de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (I.A.U.R.P.), qui est, en fait, l'organisme d'étude de la région. Fondation d'utilité publique présidée par le Préfet de région, l'I.A.U.R.P. tire l'essentiel de ses ressources d'une subvention globale du District.

L'Agence foncière et technique de la région parisienne est un établissement public de statut national et de compétence régionale. Elle est placée sous la tutelle conjointe des Ministres de l'Équipement et de l'Économie et des Finances. La position de l'Agence par rapport au Préfet de région est, sur le plan juridique, un peu ambiguë ; ce dernier « assiste » selon les textes les Ministères tuteurs. En outre, l'Agence foncière figure sur la liste des établissements dont le Préfet de région « anime et contrôle » l'activité. En réalité, de par la nature de ses activités et de par le rôle essentiel joué par le District au plan financier, l'Agence apparaît bien comme un instrument essentiel de l'action régionale.

Le Syndicat des transports est un établissement public groupant l'État et les Collectivités départementales. Son aire de compétence ne recouvre pas en totalité la région parisienne, mais son caractère régional est néanmoins affirmé. Il exerce à l'égard des entreprises de transports les prérogatives d'autorité concédante et dispose d'un certain nombre de responsabilités, notamment en ce qui concerne l'approbation des budgets et des comptes des entreprises, l'ouverture et la suppression des lignes, la fixation des tarifs, etc... Le Préfet de la région parisienne exerce la présidence du Syndicat des transports.

Il préside également l'Agence financière du Bassin Seine-Normandie, qui, pour étendre son activité sur plusieurs régions, ne concentre pas moins sur la région parisienne une part importante de son activité.

Une mention particulière doit être faite à propos du pouvoir « d'animation et de contrôle » reconnu au Préfet de région en ce qui concerne les sociétés d'économie mixte et établissements ayant un caractère régional dont la liste est fixée par décret. Cette disposition soulève une difficulté d'interprétation dans la mesure où le pouvoir ainsi défini ne peut être assimilé à l'exercice de la tutelle sur un établissement public ou à la fonction de Commissaire du Gouvernement auprès d'une société d'économie mixte. La Préfecture de région ne peut, en effet, exercer des responsabilités de cette nature sans altérer son caractère d'administration de mission à effectifs légers.

Un décret du 6 octobre 1967 a publié une liste d'établissements et sociétés relevant de cette notion. Il s'agit d'un ensemble assez hétéroclite où, à côté d'établissements dont l'activité présente indubitablement un intérêt régional, comme, par exemple, l'Agence foncière ou l'établissement public pour l'aménagement de la Défense, figurent aussi certains organismes dont le seul titre est d'exercer une activité sur plusieurs départements.

La notion d'animation et de contrôle doit être précisée par un texte actuellement à l'étude.

Enfin, le troisième particularisme important est l'existence de l'établissement public dénommé District de la région parisienne. Il s'agit d'une « personnalisation » juridique et financière incontestable de la région parisienne. Le stade de la Collectivité locale n'est, certes, pas atteint, mais la région parisienne, du seul fait de l'existence du District, est beaucoup plus qu'une circonscription administrative.

Par l'existence d'une assemblée « d'élus du sol » (le Conseil d'Administration) et d'une assemblée socio-professionnelle (le Comité consultatif économique et social), le District donne à la région parisienne une authentique assise socio-politique.

D'autre part, grâce à un budget d'investissement important (650 millions de francs en 1971), le District donne une base financière solide à l'action régionale. On notera que ce budget est principalement alimenté par la taxe spéciale d'équipement, seul impôt de caractère régional existant à l'heure actuelle qui vaut aux Parisiens le « privilège » d'une troisième colonne sur la feuille d'imposition locale.

L'examen superficiel d'une situation où se trouvent réunis le moyen politique et le moyen financier pourrait inciter à conclure que la construction n'est pas très éloignée d'une Collectivité locale classique. Il faut, en fait, tenir compte d'un certain nombre d'éléments qui conduisent à tempérer cette appréciation.

Tout d'abord, comme établissement public, le District est tenu par la règle de la « spécialité » ; sa compétence n'est pas générale. Elle est définie par le texte institutif. Or, le District a été conçu, au point de vue financier, comme un organisme d'appoint. La qualité de maître d'ouvrage ne lui est pas reconnue. Ce sont les Collectivités traditionnellement compétentes qui assument cette fonction. De ce fait, la politique du District ne peut pas être autonome. Elle est étroitement conditionnée par les décisions de l'Etat et des autres Collectivités ; le District pouvant, à la limite, refuser sa participation à un projet donné. En fait, en quelques dix années de fonctionnement, des règles ont été établies et des coutumes se sont installées. Il existe, notamment dans le domaine des investissements routiers et des transports en commun, un système de clefs de répartition qui s'applique quasi automatiquement. Or, ces deux domaines constituent l'essentiel des dépenses du District (85 % en 1971).

Il faut noter, en second lieu, que le recours à la taxe spéciale d'équipement n'obéit pas aux mêmes règles que la fiscalité locale traditionnelle, puisqu'il existe un plafonnement légal de la ressource qui s'impose, évidemment, au Conseil d'administration du District.

Quoiqu'il en soit de ces limites, le District a néanmoins incontestablement réussi à forger en une dizaine d'années une véritable prise de conscience régionale. Ses interventions financières ont permis soit d'accélérer sensiblement l'exécution de certains projets (on considère, par exemple, que le District a permis de « gagner » dix ans sur l'achèvement du boulevard périphérique), soit de permettre des réalisations qui sans cette intervention auraient paru inconcevables ; tel est, par exemple, le cas du réseau express régional, financé à 50 % par le District.

D'autre part, l'apport du District au niveau des études et de l'urbanisme conceptuel constitue, assurément, un facteur d'importance exceptionnelle. C'est grâce aux moyens et à l'appui de cet établissement qu'a pu naître le schéma directeur de la région parisienne, document dont l'importance et la portée historique ne sont pas à commenter.

Telles sont, esquissées dans leurs très grandes lignes, les caractéristiques originales de l'institution régionale parisienne. Il est difficile de ne pas s'interroger quant au point de savoir si ces institutions sont convenablement adaptées aux problèmes propres posés à cette région.

L'ADAPTATION DES STRUCTURES ADMINISTRATIVES RÉGIONALES

La question de l'adaptation de l'institution requiert tout d'abord la référence à certains éléments concrets constituant le contexte dans lequel se déploie son activité. Il convient sans doute aussi de porter la réflexion plus avant au niveau de l'adéquation essentielle des institutions et des problèmes auxquels elles sont confrontées.

La première constatation à laquelle il faut se livrer est que l'institution régionale constitue dans la région parisienne une création récente, puisque, sous sa forme la plus élémentaire, elle n'a pas encore dix ans d'âge. Elle éprouve, de ce fait, les difficultés classiques de toute structure récente. Mais, ces difficultés se trouvent accentuées par des facteurs particuliers.

Au premier rang de ceux-ci, il faut, sans aucun doute, placer l'intérêt direct que les administrations centrales portent à la région parisienne. Cette conception est tout à fait naturelle lorsqu'on connaît le « poids » de la région parisienne dans l'ensemble national. Il va de soi que, de par leur dimension même, les problèmes parisiens tendent à revêtir, le plus souvent, une importance nationale. La proximité géographique favorise, d'autre part, de la part des services centraux, une propension permanente à « l'évocation ».

Au niveau départemental, l'institution régionale rencontre des partenaires de deux types. Tout d'abord, les anciennes structures comme la Ville de Paris, les Yvelines, ou la Seine-et-Marne, qui disposent d'une assise solide au plan politique, technique ou financier. En second lieu, les nouveaux départements qui, comme il est naturel, font preuve d'un dynamisme militant du meilleur aloi. Leur point commun est, assurément, une attitude qui, sans contester la région dans son principe, entend au moins assigner à son intervention des limites précises.

Enfin, dans le débat sur l'équipement, l'aménagement et le devenir de l'agglomération, la région se trouve confrontée à des partenaires exceptionnels sur le plan de la taille et de l'autorité qu'ils détiennent dans leur domaine. Que l'on songe, par exemple, dans le domaine capital des transports, quel type d'interlocuteur peuvent être la S.N.C.F. pour le réseau banlieue et la R.A.T.P., l'Aéroport ou le Port autonome de Paris ?

Il est certain que tous ces éléments conjugués contribuent à rendre plus difficile l'insertion de l'échelon régional dans le schéma administratif. Deux facteurs ajoutent leurs effets à ce phénomène.

Le premier est la situation qui résulte du parti, pris à l'origine, et maintenu fermement depuis, de ne pas faire de la région un échelon de gestion, mais de lui conserver, au contraire, le caractère d'une administration de mission fondée sur la trilogie classique de la conception, de l'impulsion et du contrôle. On peut, spécialement dans la région parisienne, discuter de la valeur de cette option. Il faut cependant la regarder comme une donnée du problème et tenter d'en bien discerner la conséquence. Le risque majeur est, à mon sens, de couper le niveau régional des réalités concrètes et de le laisser progressivement s'enfermer dans un académisme technocratique. La voie est donc étroite entre la marge d'initiative tolérée par le milieu ambiant et la stérilité.

Le second facteur est la faiblesse des moyens matériels et humains. Privée, à la différence de ses homologues de province, du support du département chef-lieu, l'institution régionale parisienne est largement dépendante du bon vouloir des administrations centrales. Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne le personnel supérieur qui obéit au régime de la « mise à la disposition ». Formule qui ne donne évidemment aucune garantie de durée comme le montrent beaucoup d'exemples récents.

Il apparaît, au total, que pauvre en moyens, « tirillée » entre les tendances à l'administration directe des échelons centraux et la vigilance parfois ombrageuse des échelons locaux, confrontée à de puissants partenaires, l'institution régionale éprouve, dans la région parisienne, quelque difficulté à affirmer une autorité, au demeurant, non contestée dans son principe.

Bien entendu, ces difficultés n'ont point empêché la région parisienne de mener à bien un certain nombre de tâches importantes comme, par exemple, l'élaboration et la révision du schéma directeur, et l'approfondissement des grands dossiers régionaux : transports, activités, logement, espaces verts, etc.

Mais, en fait, la réflexion ne peut s'arrêter aux facteurs d'ambiance. L'expérience est désormais assez ancienne pour permettre, sinon un jugement péremptoire, du moins la prise en compte d'un certain nombre d'éléments d'appréciation. D'autant plus qu'au cours des derniers mois l'idée de généraliser à l'ensemble des régions françaises le système parisien a été exprimée.

La première remarque qui s'impose est la très importante différence de nature qui existe entre la région parisienne et les autres régions. La région parisienne est, avant tout, une agglomération urbaine. Elle connaît, dès lors, le problème essentiel de toute agglomération urbaine, c'est-à-dire de parvenir à exprimer une certaine unité au delà du morcellement communal, auquel s'ajoute, au cas d'espèce, le morcellement départemental.

Le problème n'est certes pas nouveau. Au commencement de l'explosion urbaine liée à l'ère industrielle, Haussmann l'avait résolu de la manière la plus radicale et la plus efficace qui soit, c'est-à-dire en faisant absorber purement et simplement par la capitale les communes suburbaines dont quelques quartiers conservent le nom : Belleville, Passy...

La solution avait cependant des limites à la fois sur le plan technique et sur le plan politique. Mais, le département de la Seine devait, au prix d'une remarquable adaptation de l'institution au milieu, fournir l'instrument d'une nécessaire évolution. Progressivement, en effet, il prenait à sa charge une série de fonctions traditionnellement municipales par leur nature, mais qui ne pouvaient que difficilement être assumées au niveau communal. Dès 1933, il en était ainsi de la collecte et de l'épuration des eaux et du traitement des ordures ménagères. Puis, d'autres matières étaient venues s'ajouter à celles-ci : la protection contre les inondations, les installations portuaires, le logement social de transition, etc.

Lorsqu'on sait que le budget de cet ancien département était, à raison des deux tiers, alimenté par le contribuable parisien « intra muros », on s'aperçoit qu'il y avait là un remarquable instrument de péréquation des ressources. Si bien qu'on peut dire que le département de la Seine avait, avant la lettre, pratiquement inventé la communauté urbaine.

Mais, de la même manière que l'urbanisation avait dépassé Paris, elle avait aussi débordé le département de la Seine. Dès lors, se trouvait posé le problème d'une nouvelle adaptation. C'est de ce besoin qu'est né le District, suivi, quelques années plus tard, par la Préfecture de région.

En réaction contre le gigantisme reproché à l'ex-département de la Seine, la nouvelle construction est, tout entière, fondée sur la distinction entre « administration de gestion » et « administration de mission ». Il faut s'interroger sur les résultats.

Il apparaît tout d'abord qu'au plan « doctrinal », l'institution régionale peut mettre à son actif une incontestable réussite. Quelque controversé qu'il ait pu susciter, le schéma directeur est aujourd'hui regardé comme la charte commune, sur laquelle se retrouvent fonctionnaires et élus. De plus, le schéma directeur a atteint l'objectif, jusqu'alors inapproché, d'intégrer les perspectives de la région parisienne dans le cadre national.

D'autre part, l'institution régionale a très profondément marqué de son empreinte une réflexion originale sur une politique cohérente d'investissements en matière de transports. Cette réflexion a, elle-même, nourri une nouvelle approche du problème de l'implantation des activités. Des efforts de même nature et de même importance ont également été consacrés à divers autres domaines comme le logement, les espaces verts, etc.

An niveau opérationnel, la région a fermement soutenu la réalisation des cinq villes nouvelles prévues au schéma directeur. Il s'agit là d'une œuvre d'imagination, de volonté et de persévérance menée, sans grands moyens, dans un domaine nouveau et dans l'hostilité, ou, au mieux, l'indifférence du milieu ambiant.

Par contre, l'institution régionale a été impuissante à répondre aux questions posées au niveau de la gestion. La disparition du département de la Seine a laissé « en jachère » certains grands secteurs essentiels pour la vie de l'agglomération. Après plusieurs mois d'incertitudes, le relais a pu être pris par la création d'une série de syndicats interdépartementaux qui reviennent, en fait, à reconstituer l'ancien département sous une autre forme juridique. Or, l'on sait que l'une des causes de la réforme de 1964 est, précisément, que le cadre de la Seine était déjà devenu trop étroit pour rendre exactement compte des problèmes de l'urbanisation parisienne.

Le risque à éviter est celui d'une coupure entre l'urbanisation ancienne et les zones où se produisent actuellement les poussées urbaines, entre « l'urbanisation installée » et « l'urbanisation conquérante ». Il ne s'agit pas d'un débat doctrinal, mais d'une constatation d'ordre purement pratique, car, à ces deux zones, correspondent presque exactement, du point de vue financier, une zone de ressources et une zone de besoins. L'unité de l'agglomération et sa traduction la plus concrète, c'est-à-dire la solidarité financière, n'y trouvent point leur compte.

L'exemple le plus caractéristique est celui de l'assainissement où les ressources tirées de l'exploitation dans la zone centrale, par l'intermédiaire de la redevance, pourraient partiellement financer les besoins d'investissements de la partie périphérique, si un mécanisme adéquat existait.

On a vu que l'échelon régional, organe de conception et d'animation, était impuissant à apporter à cette question une réponse satisfaisante.

Il est important de bien voir que le mécanisme institutionnel actuel de la région parisienne est, en fait, très en deça du schéma proposé par le projet de loi référendaire d'avril 1969. Dans ce dernier, la région recevait compétence entière dans certains domaines essentiels difficiles à appréhender au niveau départemental. Dans la région parisienne, ce n'est qu'au plan de la conception générale que la compétence régionale est admise. Or, cette région est, surtout, il faut y insister, une agglomération urbaine.

**

Il n'est guère douteux que la transposition dans les autres régions du schéma actuel de la région parisienne constituerait un puissant instrument d'affermissement de l'idée régionale. Quelque réserve qu'on puisse exprimer sur tel aspect particulier, il n'en reste pas moins qu'au plan politique, comme au plan financier, un seuil décisif est franchi, dans le sens d'une décentralisation tempérée. Solution quasi miraculeuse dans laquelle « régionalistes » et « centralistes » pourraient trouver des raisons de satisfaction... ou d'irritation réciproque.

Assez paradoxalement, c'est peut-être, en définitive, aux problèmes propres à la région parisienne que l'institution est la plus mal adaptée. Une solution inspirée des principes qui régissent les communautés urbaines répondrait peut-être mieux aux problèmes posés. Mais, il faudrait donc encore accentuer la spécificité, et cela ne dispenserait pas de conserver une structure régionale pour l'exercice des compétences de l'Etat. La solution retenue est un compromis et comporte, en tant que telle, les inconvénients d'un compromis. Elle présente aussi ses avantages. Le plus important étant sans doute celui que Churchill reconnaissait au régime parlementaire d'être le plus mauvais des systèmes si l'on exceptait tous les autres.

LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE ET SA MISE EN ŒUVRE

par **André LAURE**, Chef du Service régional de l'Équipement
de la région parisienne.

C'est le 22 juin 1965 que le premier projet de « Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris » a été rendu public par M. DELOUVRIER, qui était alors Délégué général au District.

Le même jour, ce document était présenté au Conseil d'administration du District et au Comité consultatif économique et social de la région parisienne. Ainsi était ouverte la procédure de consultation du Schéma, après sa prise en considération par le Gouvernement, le 26 novembre 1964.

Depuis sa publication, le Schéma directeur a été soumis à la critique des Conseils généraux, du Conseil de Paris et du Comité d'aménagement de la région de Paris, dans le cadre des procédures administratives et juridiques d'approbation ou d'avis, qui ont d'ailleurs été modifiées entre-temps par la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967. Le document a également fait l'objet d'une vaste consultation publique notamment auprès d'organismes à but économique et social, cependant que l'ensemble des pièces du dossier — rapport carte, avis et observations — était publié et très largement diffusé.

Aujourd'hui, le Schéma directeur arrive au terme de son élaboration. Une version définitive, qui tient compte des propositions formulées par l'administration centrale et par les Assemblées régionales et départementales, a été présentée à l'approbation du Gouvernement.

Il n'est pas sans intérêt de noter qu'après plus de 6 ans de procédures et de mises au point, les hypothèses à partir desquelles le Schéma directeur a été élaboré ont été maintenues ainsi que ses dispositions générales, et que, avant même son approbation officielle, il a servi de référence à plusieurs décisions des pouvoirs publics.

Au demeurant, l'enjeu des débats s'est déplacé. Ce qui importe le plus aujourd'hui, ce ne sont pas des retouches qui, inévitables, ne concernent cependant plus l'essentiel, mais la mise au point de politiques et d'instruments plus proches de l'exécution qui peuvent donner aux instructions générales du Schéma directeur et pour des périodes de durée relativement courte, mais à échéance précise un contenu défini et opérationnel.

C'est ainsi que la région parisienne a élaboré des stratégies, pour la durée du VI^e et du VII^e Plans, qui définissent les objectifs qu'elle peut raisonnablement se fixer, notamment dans les domaines de l'habitat, des activités et des transports, compte tenu des tendances et de la situation actuelles, et qui déterminent les moyens propres à en assurer la réalisation.

D'un autre côté elle veille à éclairer et à orienter les décisions de chaque jour — celles qui par leur répétition et souvent leur importance engagent profondément l'avenir — en s'assurant que les schémas de secteurs, les plans d'occupation du sol (POS) et les dispositions prises dans le cadre de zones d'aménagement concerté (Z.A.C.) sont conformes aux grandes options du Schéma.

LE SCHÉMA DIRECTEUR

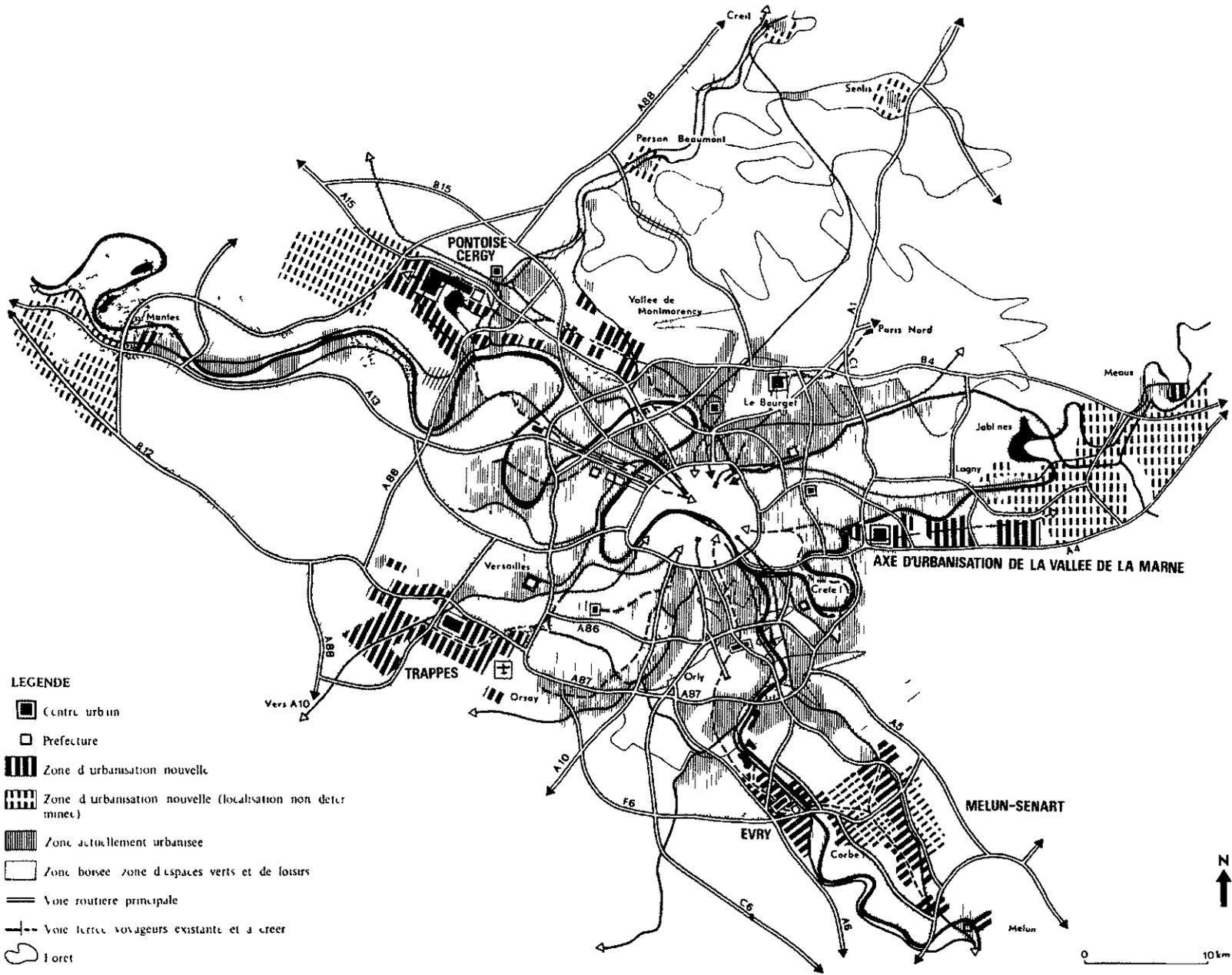
Un document d'un genre nouveau.

L'image du futur dessinée pour la région parisienne par les auteurs et les responsables du Schéma directeur est aujourd'hui généralement assez bien connue. Par contre, on ignore encore très souvent la nature et la portée de ce document. Aussi me paraît-il indispensable, par un bref retour en arrière, de rappeler ce qui distingue le Schéma directeur, ensemble cohérent de prévisions et de choix définissant pour plus de trente ans les grandes orientations du développement et de l'aménagement d'une agglomération multimillionnaire, des instruments qui réalisent sa mise en œuvre et qui, s'appliquant nécessairement à des périodes plus courtes et à des espaces plus réduits, ne peuvent pas, en raison de cette double limitation, traduire isolément toutes les intentions du Schéma et, parfois même, donnent à certains l'impression de s'en écarter.

L'appréhension du fait régional.

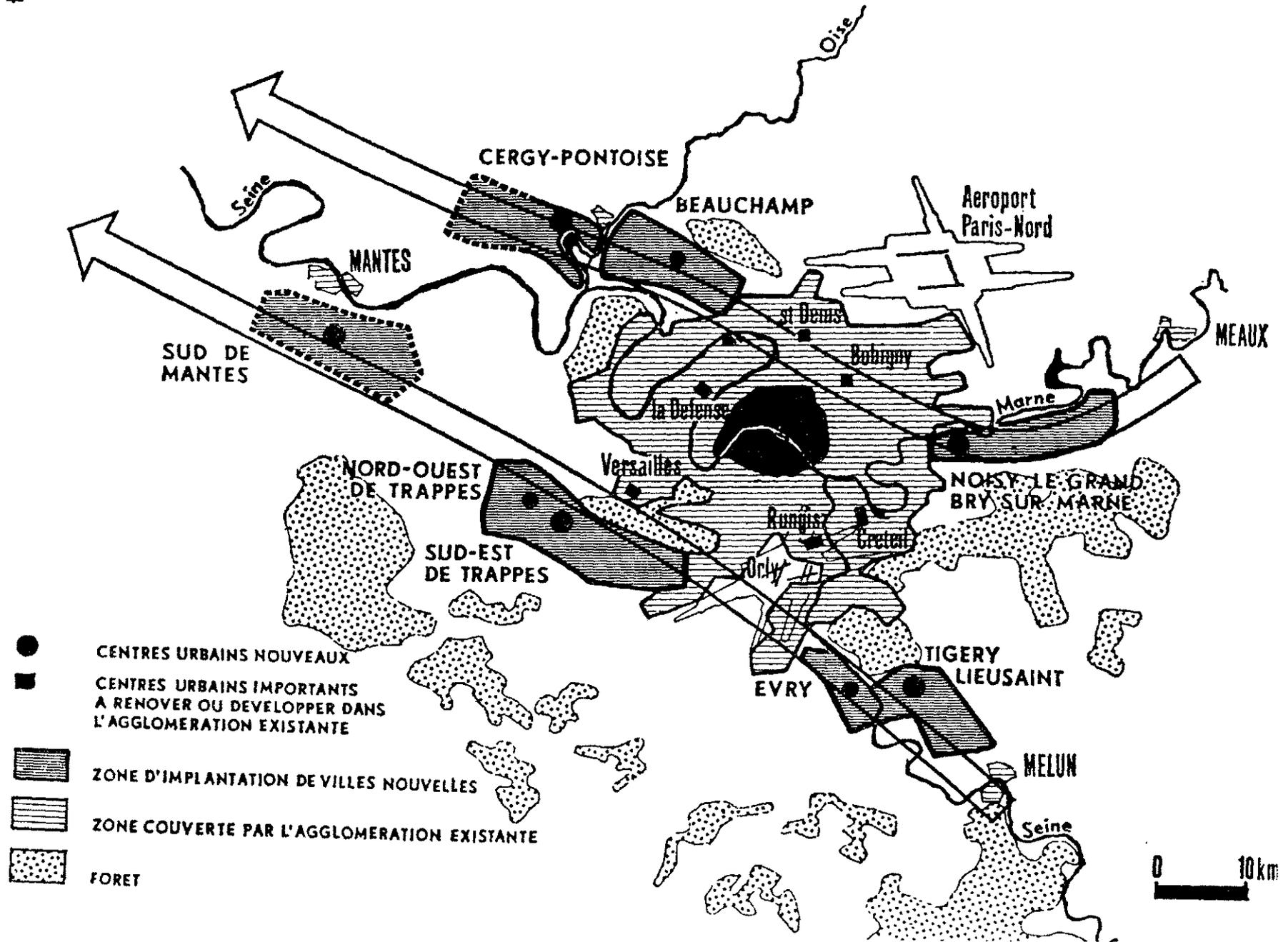
Au moment de son élaboration, le Schéma directeur de la région de Paris, c'est-à-dire la carte au 1/100.000^e et le rapport qui l'explique, s'insérait dans une œuvre commencée depuis près d'un demi-siècle. Les principales étapes de ces travaux antérieurs, sans lesquels le Schéma directeur n'aurait sans doute pas été ce qu'il est, sont en 1928, l'apparition, pour la première fois, des notions d'agglomération et de région et la création du « Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation générale de la région parisienne » ; en 1939, l'approbation par décret-loi d'un plan d'aménagement de la région qui était définie comme l'intérieur d'un cercle de 35 kilomètres de rayon tracé autour de Notre-Dame, ce qui correspond à une superficie trois fois inférieure à celle de la région parisienne d'aujourd'hui ; enfin, après la suspension pendant la guerre et la période de pénurie qui lui succéda de toute possibilité de réalisation notable en matière d'urbanisme, l'approbation, en 1960, du Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne (PADOG), dont la définition très élargie englobait les trois départements de la Seine, de Seine-et-Oise et de Seine-et-Marne et les cinq cantons du département de l'Oise, les plus proches de l'agglomération.

A chacune de ces étapes correspond un progrès dans la connaissance du fait régional et des actions nécessaires pour le maîtriser. En 1928 et en 1939, c'est l'unité de la région qui est reconnue, Paris étant replacé dans son environnement urbain et son arrière-pays campagnard : toutefois, il manquait encore une appréciation juste de l'ampleur que devait prendre l'urbanisation, phénomène, qui, il est vrai, ne s'est développé qu'après la guerre à l'allure foudroyante que l'on connaît. En 1960, le PADOG s'appliquait à un espace de dimension suffisante et la volonté de bloquer l'expansion urbaine autour de Paris et de décentraliser les activités en province était affirmée avec force : mais la pression qui s'exerçait sur la banlieue était sous-estimée et, tandis que l'agglomération se développait sous la forme d'une tache d'huile, aucun principe d'organisation à long terme de cette croissance périphérique n'était défini ; de plus, l'ordonnance du 4 février 1959, qui, pour la première fois, tentait de doter la région de Paris d'une organisation institutionnelle capable d'en étudier les problèmes en associant les départements et les communes était restée lettre morte.



LEGENDE

- Centre urbain
- Prefecture
- ▨ Zone d'urbanisation nouvelle
- ▤ Zone d'urbanisation nouvelle (localisation non déterminée)
- ▧ Zone actuellement urbanisée
- Zone bosquée zone d'espaces verts et de loisirs
- == Voie routière principale
- +— Voie ferrée voyageurs existante et à créer
- ☁ Forêt



Avec le Schéma directeur, et avec la création de nouvelles structures administratives — innovation dont un autre article de cette revue souligne l'apport essentiel —, il semble bien que la dimension juste, c'est-à-dire celle qui correspond aux nécessités de l'aménagement d'aujourd'hui et de demain, ait été atteinte. Cette appréciation ne signifie pas que le Schéma directeur est un document parfait, mais que, avec lui, un genre nouveau a été créé, celui dont l'absence empêchait, précisément, que puisse être élaborée une politique d'aménagement traitant les problèmes dans leur dimension véritable. Je préciserai mon propos en soulignant ce qui, dans le Schéma directeur, me paraît constituer, parmi d'autres, deux nouveautés d'importance capitale.

Il s'agit, en premier lieu, de la prise en considération de la croissance urbaine pendant une très longue durée, non seulement dans Paris, au centre de la région mais dans l'agglomération, et, au delà de la zone agglomérée, dans l'ensemble de la région : cette volonté d'organiser le cadre de vie urbain d'une population de peut-être 15 millions d'habitants dans la première moitié du XXI^e siècle s'est traduite par un schéma sur lequel je ne veux pas m'étendre ici. Je rappellerai seulement que ses dispositions essentielles consistent à restructurer la zone agglomérée autour de quelques points privilégiés de la banlieue ; à organiser la zone périphérique autour de cinq villes nouvelles (huit dans le schéma initial) séparées par des zones de discontinuité soustraites en partie ou en totalité à l'urbanisation ; enfin, à encadrer l'ensemble du système par deux axes tangentiels parallèles au Nord et au Sud de la Vallée de la Seine, l'axe Sud allant de Trappes à Melun-Sénart et l'axe Nord de Meaux à Pontoise par Noisy-le-Grand.

Des rapports nouveaux entre la conception et l'action.

Une seconde innovation du Schéma directeur est passée à peu près inaperçue bien qu'à mes yeux elle revête une grande importance parce qu'elle éclaire avec beaucoup de pertinence les rapports, toujours délicats à établir, entre la conception et l'action. Elle a consisté, pour les auteurs du Schéma, à définir l'objet et la portée de leur document et à indiquer les conditions qui permettraient d'en traduire les dispositions sur le terrain. Ainsi est-il précisé que le Schéma directeur « comporte les orientations majeures de localisation des espaces libres et des zones construites, et à l'intérieur de celles-ci des dominantes d'habitat et d'activités ». Il « définit le cadre dans lequel seront assurées les principales fonctions urbaines [...] au fur et à mesure de l'accroissement des besoins [...]. Il indique les éléments majeurs d'équipement qui seront nécessaires pour que ces fonctions soient assurées conformément aux besoins ». Mais ce n'est pas un programme d'équipement, car il ne comporte pas d'énumération des opérations à entreprendre, ni d'évaluations de leur coût, ni d'échéancier de réalisation. Ce n'est pas non plus un plan d'urbanisme parce que, à l'échelle à laquelle il est établi, il ne peut contenir aucune indication de détail que les nécessaires adaptations aux circonstances de temps et de lieu feraient vite apparaître illusoire.

Juridiquement, le Schéma directeur n'est du reste pas opposable aux tiers. Il s'analyse comme un document de référence pour l'action, une charte acceptée par l'Etat et les collectivités locales. Isolé, il serait donc condamné à demeurer stérile et ses dispositions resteraient lettre morte si elles n'étaient pas traduites, dans des politiques et dans des documents proches de l'action, au fur et à mesure de leur production. A l'inverse, les instruments de planification et d'urbanisme directement applicables aux opérations seraient voués à l'inefficacité, sinon au désordre, si de grands principes, comme ceux que le Schéma directeur a définis, n'en orientaient pas l'utilisation.

Ces précisions ne m'apparaissent pas superflues, surtout aujourd'hui, c'est-à-dire à une période où les documents qui retiennent le plus l'attention ou qui vont le faire sont d'une part les schémas des secteurs (schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme de secteur) et les plans d'occupation du sol (POS), d'autre part les programmes d'équipement préparés pour le VI^e Plan et ébauchés pour le VII^e. On ne doit pas perdre de vue que la préparation et la mise en œuvre de chacun de ces documents ne seront réalisées avec cohérence, que si leur élaboration tient compte des objectifs généraux du Schéma directeur, fût-ce, dans certains cas, au prix de contradictions apparentes à un niveau moins général. A l'opposé, la

parution de ces documents devrait couper à la racine certaines critiques que l'on adresse parfois de manière indue au Schéma directeur, en lui reprochant d'être trop précis dans la définition d'un avenir trop lointain, peu clair dans la détermination d'objectifs intermédiaires et d'une application difficile dans les décisions de tous les jours.

Un cadre de décision qui a déjà fait ses preuves.

L'analyse de la consultation du Schéma directeur montre d'ailleurs que ce document a en quelque sorte atteint son état de maturité. En effet, les réserves et les recommandations qui ont été faites alors et qui ont été prises en compte dans le nouveau projet soumis aujourd'hui à l'approbation du Gouvernement, n'ont pas porté sur la nature de ce document, ni sur ses dispositions principales. Pour l'essentiel, elles proposent des modifications d'intensité ou d'étendue dans l'effort d'urbanisation prévue dans certaines zones ; l'affirmation des zones de discontinuité ; le renforcement de l'utilisation des équipements d'infrastructure ; quelques rectifications au tracé des routes et des voies ferrées nouvelles ; enfin, une présentation plus expressive de la carte du Schéma. Ces mises au point, auxquelles d'autres s'ajouteront inévitablement dans le futur, perfectionnent sans doute le Schéma directeur, mais comme elles ne touchent pas à sa nature, on peut dire que, désormais, elles lui sont moins nécessaires que la production des documents capables de le mettre en œuvre.

Du reste, avant même son approbation par le Gouvernement, le Schéma directeur a déjà joué son rôle de cadre de décision, en étant à la source de plusieurs actions importantes. L'ouvrage publié par la Préfecture de région, « 7 ans de vie en région parisienne », les énumère de façon exhaustive et je me bornerai à rappeler ici celles qui me paraissent devoir marquer l'avenir avec le plus de force.

Il s'agit en premier lieu des villes nouvelles : cinq villes nouvelles sont en voie de réalisation. Des surfaces importantes ont été acquises — environ 5.000 ha à ce jour — avec l'aide des fonds publics par l'Agence foncière et technique. Parallèlement de nombreuses options ont été prises par des constructeurs et de gros chantiers sont à l'œuvre dans les centres urbains où sont déjà implantés certaines préfectures et des ensembles commerciaux régionaux. Par ailleurs, les missions d'études ont réalisé la programmation des équipements pour le VI^e Plan et établissent les schémas détaillés des différents quartiers. Enfin, trois établissements publics ont été créés à Cergy-Pontoise, Evry et Saint-Quentin en Yvelines, donnant ainsi un cadre administratif et technique à ces villes nouvelles, les deux autres devant en être dotées ultérieurement.

Pour l'ensemble de la région, d'autres actions de portée décisive ont été entreprises en application du Schéma directeur : en matière d'infrastructures, un réseau couvrant l'ensemble du Schéma a été fixé, ce qui revêt une importance particulière car il est indispensable d'inscrire dans les plans d'occupation du sol les percées nécessaires. Dans le domaine foncier, des surfaces importantes — supérieures à 100.000 ha — ont été placées sous le contrôle de la puissance publique dans le cadre des zones d'aménagement différé (Z.A.D.) ce qui permet de maintenir à des niveaux acceptables le prix des terrains pour les zones d'extension du Schéma. En matière de loisirs, les grands sites à dominante nautique proposés par le Schéma directeur sont en cours d'étude sous la responsabilité partagée de la région, de l'Agence foncière et technique et du Secrétariat à la Jeunesse et aux Sports ; des syndicats intercommunaux ont été créés pour les trois plus importantes. Le Schéma directeur a également joué un rôle important dans le maintien et la protection de l'espace forestier autour de Paris.

Simultanément un vaste programme de Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme de secteurs complémentaires du Schéma directeur régional a été entrepris, par les Groupes d'études et de programmation (GEP) des Directions départementales de l'Équipement, dans le cadre de la loi d'orientation foncière.

LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA. — 1) DES POLITIQUES SECTORIELLES

Si ce rappel d'un passé tout récent montre que l'on est entré dans la phase de réalisation du Schéma directeur depuis quelques années déjà, ce serait néanmoins faire part d'un optimisme exagéré que de penser qu'il joue désormais son rôle de cadre de décision de manière suffisante. La nature même de ce « Schéma des schémas » — selon la formule heureuse par laquelle certains le désignent aujourd'hui — exige qu'à l'intérieur des limites qu'il a tracées soient définies des politiques par grands secteurs, qui donnent des objectifs quantifiés et précise les moyens nécessaires à leur réalisation. La cohérence des actions proposées par ces politiques dans des domaines distincts doit être assurée également, non seulement dans les documents prévus par le droit commun — programme régional de développement et d'équipement et schémas de secteurs — mais, en raison des dimensions exceptionnelles de la région parisienne, et de l'acuité des problèmes qui s'y posent, par l'élaboration d'une image intermédiaire — une sorte de « Schéma directeur 1985 ». Ce document servira à la fois d'épreuve de vérité pour les ambitions initiales et de jalon, de point de repère, entre le futur proche et l'image aux contours nécessairement indécis que le Schéma directeur a projeté dans un avenir très lointain. Enfin, il ne serait pas concevable pour l'Etat, la région et les Collectivités locales de prétendre réaliser cette « certaine idée de Paris » qu'est le Schéma directeur, sans associer à cette œuvre le plus grand nombre de partenaires, notamment dans les milieux économiques.

La création de ces différents moyens d'action, sans lesquels, me semble-t-il, il ne pourrait y avoir d'avenir pour le Schéma directeur, a été entreprise depuis deux ans environ. Certains d'entre eux sont déjà créés, d'autres sont en cours d'élaboration.

La stratégie de réalisation du Schéma directeur repose principalement sur trois politiques : l'une concerne l'urbanisation, l'autre les activités, la troisième les transports. Ces politiques ne se conçoivent évidemment pas séparément, mais chacune a ses propres objectifs et repose sur des moyens d'action qui lui sont spécifiques.

Une politique de grands choix urbains.

La stratégie de l'aménagement urbain propose trois objectifs principaux : le développement prioritaire des cinq villes nouvelles : Marne-la-Vallée, Evry, Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines et Melun-Sénart.

La restructuration de la zone agglomérée autour de deux types de pôles : les uns, que l'on peut appeler bi-pôles, qui accueillent en priorité les emplois de bureau et constitueront des relais entre le centre des affaires de Paris et les zones d'extension nouvelles — Bercy-la-Rapée en est une bonne illustration — ; les autres, à fonction multiple, qui, insérés dans les zones résidentielles, constitueront des centres d'attraction pour les populations environnantes : on peut citer Rosny, Bagnolet, Bobigny, Sevran à l'Est, Sarcelles et Velizy-Villacoublay à l'Ouest.

Enfin, dans la zone périphérique située en dehors du périmètre des villes nouvelles, un développement mesuré des agglomérations secondaires et, surtout, la création ou le maintien de zones de discontinuité, grandes unités forestières et agricoles ou zones de dimensions plus modestes à déterminer dans le cadre des études des schémas de secteur.

Les moyens dont disposent les pouvoirs publics pour orienter l'urbanisation sont très divers, mais je ne mentionnerai pour l'instant que ceux qui ressortissent d'une politique foncière et d'une politique du logement.

Agir sur la localisation de l'habitat.

Chaque année, en moyenne, près de 100.000 logements sont construits dans la région parisienne pour faire face à l'accroissement démographique, au besoin de desserrement des

ménages et au renouvellement du patrimoine immobilier. Ce rythme de construction paraît devoir suffire au cours des prochains plans et les deux problèmes importants sont aujourd'hui, d'une part une meilleure adaptation de l'aide financière publique à la construction, d'autre part et surtout, une orientation satisfaisante de sa localisation. A cet effet, le rôle des zones opérationnelles d'habitat a été renforcé de manière considérable pour la période du VI^e Plan ; on peut estimer que près de la moitié des logements qui seront achevés dans les cinq ans à venir seront implantés dans ces zones, au lieu de 30 % au cours du V^e Plan. Cette progression résultera essentiellement du démarrage des villes nouvelles, où 25.000 logements environ seront construits chaque année en moyenne au cours de la période, mais aussi du développement des opérations dans les zones de grands offices et dans les zones d'aménagement concerté (Z.A.C.). La capacité actuelle de ces dernières zones est de 431.000 logements dont 197.000 en villes nouvelles et elles recouvrent une superficie totale de près de 14.000 hectares.

Maitriser le sol.

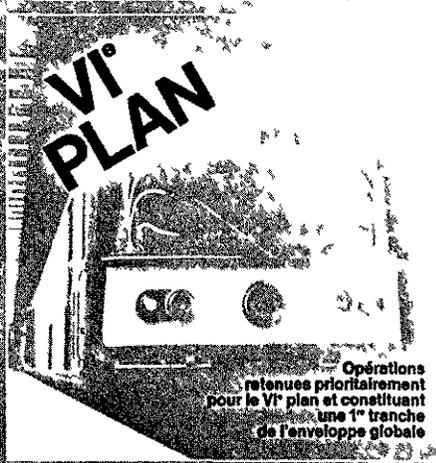
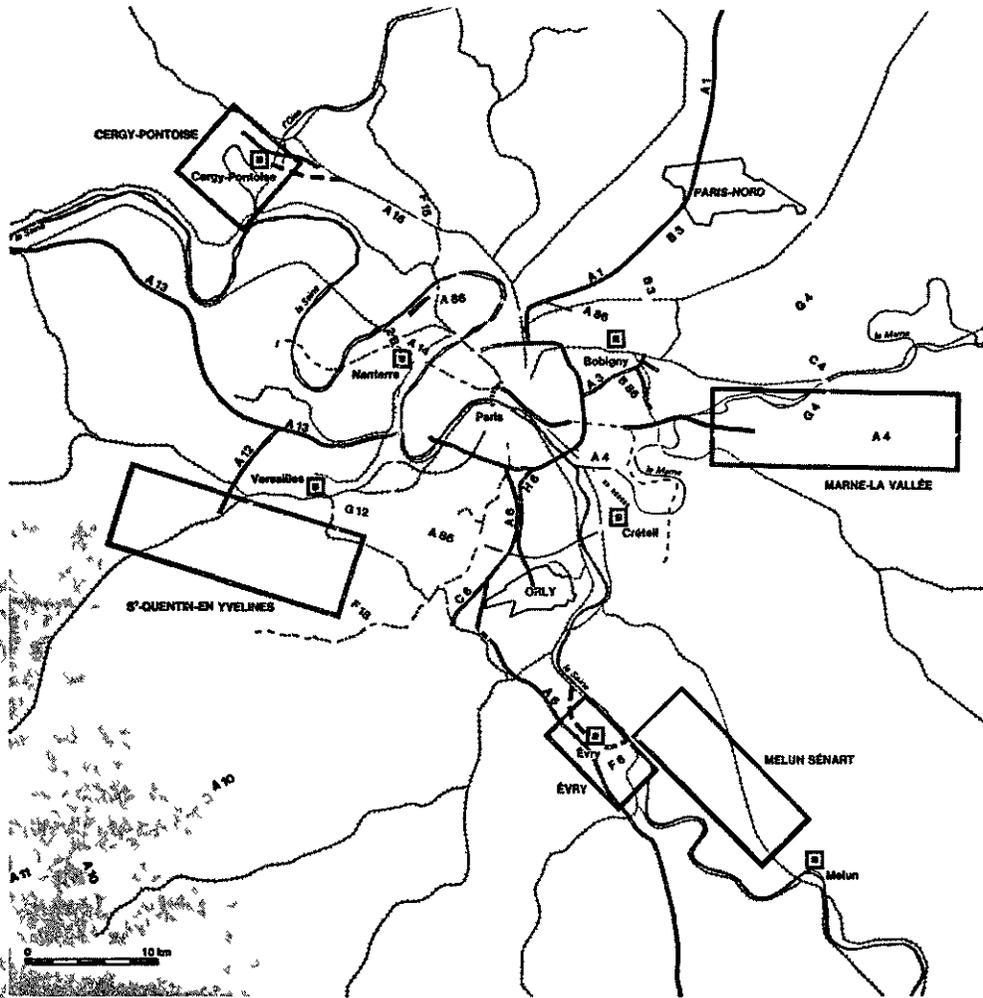
Les moyens d'action de la puissance publique en matière foncière laissent sans doute plus à désirer. Ils reposent, pour l'essentiel, sur la création de zones d'aménagement différé (Z.A.D.) dans lesquelles un droit de préemption est réservé à l'Etat, aux collectivités locales ou aux établissements publics, et sur l'acquisition de terrains sur crédits budgétaires et prêts du Fonds national d'aménagement foncier et urbain (FNAFU). Le bilan est sans doute aujourd'hui déjà assez impressionnant : en avril 1971, 11.000 hectares de terrain ont été acquis, dont 5.000 dans le périmètre des villes nouvelles et 5.335 sont disponibles pour l'urbanisation, dont 4.350 dans les villes nouvelles. D'un autre côté, les superficies de Z.A.D. s'élevaient à 107.000 hectares et ce chiffre sera sans doute bientôt augmenté : 85 % environ correspondraient aux besoins d'urbanisation proprement dits et 15 % à la nécessité de maintenir entre les axes d'urbanisation prévus au Schéma directeur des zones de pénétration à caractère rural, et, de protéger, à l'intérieur même des zones urbanisées, un certain nombre de coupures vertes. Néanmoins, les chiffres que je viens de citer montrent qu'une politique foncière volontaire, fondée sur l'apport de moyens financiers importants, n'a vraiment été entreprise qu'à l'égard des villes nouvelles. La région étudiée actuellement quelles nouvelles possibilités d'intervention elle pourrait mettre en œuvre au bénéfice de la banlieue en vue d'y favoriser la structuration autour de pôles et, surtout, d'éviter une densification en logements ou en emplois en dehors de ces pôles.

Une politique de localisation des activités.

Le second volet des grandes politiques de la région concerne les activités. La question la plus préoccupante consiste en l'aggravation du déséquilibre entre les lieux de résidence et les lieux d'emploi. Ces déséquilibres se manifestent par des excédents considérables d'emplois dans l'Ouest de l'agglomération par rapport à l'Est d'une part, dans le centre de la région par rapport à la périphérie de l'autre. Ils s'accompagnent d'une asphyxie croissante de Paris et de sa proche banlieue.

La Préfecture de région s'est donné pour objectif de diminuer la concentration des activités dans le centre en intensifiant le desserrement des activités industrielles et en freinant la concentration des activités tertiaires dans la partie dense de l'agglomération ; d'orienter la localisation des activités vers certaines zones prioritaires : les villes nouvelles, les centres restructurateurs de banlieue et les agglomérations secondaires de la périphérie ; enfin, de consentir un effort particulier au bénéfice des zones prioritaires situées à l'Est de l'agglomération.

L'infléchissement de la répartition des emplois selon ces objectifs ne saurait se faire sans un renforcement des procédures et des moyens actuels et la création de moyens nouveaux. La Préfecture de région a imaginé une série de mesures allant dans ce sens, certaines relevant directement de sa compétence, d'autres dépendant de décisions du Gouver-



Opérations retenues prioritairement pour le VI° plan et constituant une 1° tranche de l'enveloppe globale

- autoroute en service
- autoroute
- autoroute concédée au secteur privé
- - - ligne de métro en service (hors Paris)
- - - ligne du R.E.R. en service
- - - ligne SNCF (voyageurs) en service
- prolongation de ligne de métro
- voie nouvelle du R.E.R.
- voie nouvelle SNCF
- préfecture
- ✈️ aéroport
- ▭ ville nouvelle

nement. Elles se rapportent, en particulier, aux systèmes de redevances et d'agrément qu'il convient de moduler en fonction de la localisation des entreprises ; aux possibilités de financement des zones industrielles et des opérations de bureaux ou d'usines en blanc dans les zones où un développement est souhaité ; enfin au renforcement du contrôle de certaines opérations, telles que la transformation de logements en bureaux, dont les effets sont manifestement contraires aux buts poursuivis par le Schéma directeur.

Une politique des transports.

La Préfecture de région a élaboré une politique des transports qui, dans ses lignes générales, a été adoptée par le Gouvernement. Ses deux objectifs essentiels sont de réduire la durée des déplacements et leur inconfort, notamment dans les transports en commun, et de favoriser par le choix des tracés et des moyens de transport, le rapprochement de l'habitat et de l'emploi. La politique des transports passe en effet nécessairement par celle de la maîtrise de l'urbanisation et doit être à son service : c'est en agissant sur les causes, c'est-à-dire en organisant la croissance urbaine que l'on pourra limiter les besoins de transport.

Les efforts des pouvoirs publics, depuis une dizaine d'années, ont déjà produit des effets considérables, bien qu'un accroissement parallèle de la demande et, surtout, l'inaction à peu près complète en matière d'urbanisation au cours du demi-siècle qui a précédé la parution du Schéma directeur, en aient masqué aux yeux de beaucoup les aspects positifs. Il est bon de rappeler, cependant, qu'au cours du V^e Plan, 10 milliards de francs ont été investis dans les transports, la circulation et le stationnement dans la région parisienne ; et que, tandis que la circulation automobile a doublé au cours des huit dernières années, les durées de trajet, tous modes de transport confondus, n'ont pas augmenté, en moyenne, depuis plusieurs années. L'amorce d'un réseau maillé de voies rapides s'est constituée avec l'achèvement de l'autoroute du Nord (A 1), l'antenne de Bagnolet (A 3), le tronçon de l'autoroute A 4 entre la porte de Bercy et Charenton, le doublement de l'autoroute Sud (H 6) entre la porte d'Italie et Rungis, les 30 kilomètres de boulevard périphérique reliant ces autoroutes, la voie express rive droite de Paris qui réalise une circulation continue de 13 kilomètres de longueur dans le sens Ouest-Est.

L'avenir, certes, n'est pas sans ombres : l'existence de grandes disparités entre les catégories d'usagers des transports collectifs et individuels constitue l'une des données de fond du problème. Les habitants de Paris, dont le nombre diminue légèrement, et les travailleurs qui habitent et travaillent en banlieue tout en disposant d'une voiture, connaissent les conditions de transport les moins défavorables. Par contre, les travailleurs qui résident en moyenne et en lointaine banlieue et qui occupent un emploi à Paris sont affrontés aux conditions de transport les plus dures et les plus pénibles. Cette troisième catégorie d'usagers représente, en valeur relative, environ 20 % de l'ensemble de la population active de la région parisienne. Mais, en valeur absolue, il s'agit de 800.000 travailleurs et le nombre des migrations alternantes de la banlieue vers Paris augmente encore au rythme de 2 à 3 % par an. Parallèlement, la charge financière incombant aux pouvoirs publics ne cesse de croître, aussi bien en matière d'investissement qu'en matière d'exploitation des transports collectifs. Elle est même devenue aujourd'hui excessive. Or, l'essentiel des charges d'exploitation des transports collectifs résulte des contraintes liées au trafic des heures de pointe, celui qui, précisément, augmente faiblement mais régulièrement sur des réseaux en partie déjà saturés.

Plusieurs mesures ont été prises pour redresser progressivement la situation. Il a paru tout d'abord nécessaire de renforcer la coordination des multiples autorités responsables des transports et de la circulation. Le principe de la décentralisation des pouvoirs de décision au bénéfice d'une autorité régionale unique a été considéré de manière favorable par le Gouvernement. Cet organisme, qui pourrait être le District de Paris, aurait la maîtrise des principaux éléments du système de transports qui ne relèvent pas directement de l'Etat.

Au plan financier, une première tranche d'investissements de plus de 10 milliards de francs a été lancée, s'intégrant dans le VI^e Plan, la moitié de cette somme étant attribuée aux transports collectifs.

D'un autre côté des ressources nouvelles seront dégagées grâce à la contribution des entreprises de la région parisienne qui sont désormais assujetties à une taxe des transports dont le montant s'élèvera au maximum à 2 % des salaires qu'elles versent.

L'amélioration des conditions de transport en commun a fait l'objet d'un plan triennal 1971-1973, auquel 300 millions de francs ont déjà été affectés pour 1971. Ce programme permettra en premier lieu d'accroître de 20 % la fréquence sur les lignes les plus chargées.

Parallèlement, les réseaux seront complétés, soit pour assurer la desserte des banlieues existantes et des urbanisations nouvelles, soit pour relier entre elles diverses sections incomplètes. C'est ainsi qu'a été décidée la construction au cours du VI^e Plan des antennes du R.E.R. vers les villes nouvelles d'Evry, de Cergy et de Marne-la-Vallée, le prolongement de la branche Ouest et la réalisation du tronçon central du R.E.R. Est-Ouest, le prolongement de la ligne de métro n° 8 vers Créteil.

Les opérations prioritaires décidées dans le cadre du VI^e Plan en matière de voirie portent notamment, à Paris, sur l'achèvement du boulevard périphérique et la réalisation de la voie express de la rive gauche de la Seine ; en banlieue sur certains tronçons de l'autoroute de rocade A 87, la voie rive gauche des Hauts-de-Seine, le doublement de l'autoroute du Nord entre Noisy-le-Sec et l'Aéroport de Roissy-en-France (B 3) ; et sur les autoroutes radiales de Paris à Villiers-sur-Marne (A 4) et de Paris à Pontoise (A 15) pour desservir les villes nouvelles de Marne-la-Vallée et de Cergy-Pontoise. Cependant que le doublement de l'autoroute du Sud (A 6) sera poursuivi et que le raccordement de l'autoroute de l'Ouest (A 13) au boulevard périphérique sera entrepris.

Parallèlement l'utilisation de la voirie dans Paris et en proche banlieue sera nationalisée.

Une politique de préservation et d'extension des espaces verts.

Les trois grandes politiques de la région concernant l'urbanisation, les activités et les transports forment, avec la politique des grands équipements de superstructure et la politique des espaces verts, le dispositif essentiel de la stratégie qui est mise en œuvre pour réaliser les intentions du Schéma Directeur. Un autre article expose dans cette revue ce qui a été fait et ce qui est décidé pour les grands équipements et je me bornerai à préciser maintenant quelle est la situation et quels sont les objectifs de la région en matière d'espaces verts urbains et de forêts.

Les forêts et les espaces verts urbains ont une fonction propre et capitale à remplir pour l'équilibre de l'agglomération et la vie de ses habitants et doivent être considérés comme un équipement public de la cité, et non point comme une réserve foncière. La nécessité de les sauvegarder, d'aménager ceux qui existent et d'en créer de nouveaux recueille un accord à peu près unanime. Cependant le développement de l'urbanisation et le renouvellement du patrimoine immobilier font payer le plus souvent un lourd tribut aux jardins, aux parcs et aux forêts privées. Aujourd'hui, si le taux de boisement de la région est voisin du taux moyen de la France (19 % contre 20 %), la surface boisée par habitant, avec 250 m², dont le quart seulement est ouvert au public, la met au dernier rang des régions françaises avec la région du Nord. En fait, par rapport aux normes couramment admises le retard est de l'ordre de 70 %.

La politique de la région propose quatre objectifs : le maintien des deux ceintures forestières qui existent encore autour de Paris ; la création d'espaces verts urbains publics dans les zones d'urbanisation nouvelles ; la constitution de zones vertes non boisées capables de résister à l'urbanisation ; le freinage de la dégradation dans les milieux urbains. Deux séries de mesures, qui vont de la protection juridique à l'acquisition par une collectivité publique, devraient permettre la réalisation de ces buts. On notera d'ailleurs qu'en ce domaine, peut-être plus encore qu'en aucun autre, la nécessité d'une coordination est ressentie de manière très vive, car la politique d'acquisition est du ressort de toutes les collectivités publiques (Etat, District, département, communes) et des établissements publics des villes nouvel-

les, cependant que la protection juridique des espaces verts repose sur l'établissement des plans d'occupation du sol (POS) quand les plans directeurs d'urbanisme intercommunaux (PDUI) ne sont pas publiés ou approuvés.

C'est donc à la fois sur la transcription des mesures de sauvegarde ou d'acquisition d'espaces verts dans les documents d'urbanisme et sur une politique d'acquisition foncière coordonnée que les efforts des administrations doivent porter. Un plan à long terme prévoit que d'ici la fin du siècle quelque 8.800 hectares d'espaces verts urbains et 60.000 hectares de forêts seront achetés par les pouvoirs publics dans la région parisienne. Les objectifs proposés pour le VI^e Plan sont respectivement de 820 et de 10.000 hectares. La part du District dans ces acquisitions serait de 120 et 1.500 à 2.000 hectares.

LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA. — 2) DES DOCUMENTS DE SYNTHÈSE ET UN CONTRÔLE PERMANENT

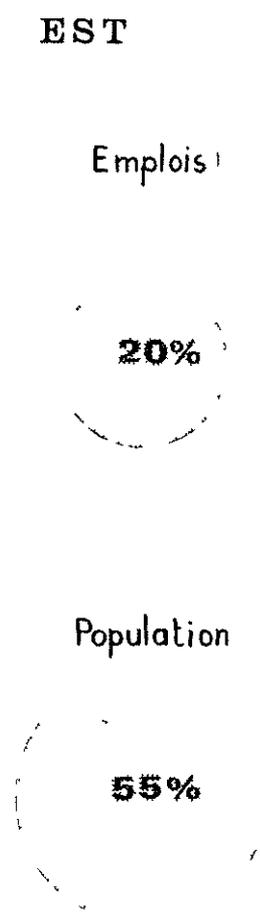
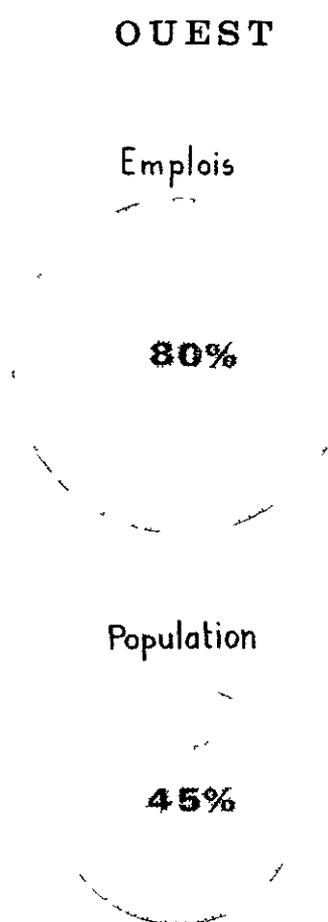
En même temps que la région met au point les instruments essentiels de son action dans les différents secteurs, elle s'efforce de contrôler de façon permanente que les effets de ses décisions dans des domaines aussi variés ne se contredisent pas les uns les autres et que leurs conséquences multiples dans l'immédiat ou dans un proche avenir ne font pas obstacle à la réalisation d'opérations ultérieures nécessaires pour atteindre les grands objectifs du Schéma directeur. Ce contrôle trouve du reste l'occasion de s'exercer naturellement dans le cadre des travaux de la planification nationale. L'élaboration du VI^e Plan et la préparation des documents qui s'y rapportent, a été une manière d'exprimer de manière synthétique l'essentiel de la politique économique et d'aménagement de la région pour les prochaines années et de définir dans les limites d'hypothèses financières cohérentes avec les moyens nationaux de financement les priorités que la région s'assigne dans ses divers objectifs d'équipement.

De même, l'élaboration des Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme de secteurs (SDAU) et des plans d'occupation du sol (POS), prévue par la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967, donne à la région et aux départements un moyen très puissant pour exiger que l'ensemble des opérations physiques qui, en définitive, s'inscriront sur le sol, constitue un ensemble conforme aux volontés exprimées par le Schéma directeur. Les SDAU sont établis à l'initiative des départements sous contrôle régional. Actuellement 64 ont été délimités qui recouvrent à peu près 35 à 40 % de la superficie de la région parisienne, et, en fait, tous les secteurs qui présentent une importance stratégique pour l'urbanisation ou qui sont soumis à de fortes pressions. Sur ces 64 schémas, 43 sont à l'étude, dont 17 dans le cadre de la procédure de transformation des schémas de structure antérieurs à la loi foncière de 1967.

L'élaboration des POS est laissée à la diligence des départements. Il s'agit là d'un travail de très longue haleine puisque chacun de ces plans ne doit couvrir en règle générale qu'une seule commune. Des secteurs d'étude prioritaires ont été définis : les communes les plus importantes et les zones qui ne sont pas couvertes aujourd'hui par des plans directeurs d'urbanisme intercommunaux (PDUI). Ces PDUI, dont la constitution était prévue antérieurement à la loi foncière de 1967, seront progressivement remplacés par les POS. Aujourd'hui, 79 PDUI ont été publiés, dont 46 ont été approuvés alors que la couverture complète de la région parisienne aurait exigé la sortie de 103 de ces documents si ce type de procédure avait été prolongé.

La Préfecture de région prépare également, en dehors des procédures de droit commun, une image de la région parisienne en 1985, ainsi que la détermination des phases de développement et des politiques qui la sous-tendent. Ce « Schéma directeur 1985 » présentera les prévisions globales de population et d'emplois et leur répartition géographique ; les objectifs d'équipements ; enfin, les surfaces ouvertes à l'urbanisation ou soustraites à son

déséquilibre Ouest - Est en 1968



emprise. Mais ce sera également un document de planification. Il comprendra en effet, pour chaque secteur d'équipement, la définition de programmes quinquennaux, des politiques de mise en œuvre avec différentes stratégies possibles et la détermination de moyens. Enfin, une liste d'actions prioritaires sur lesquelles serait concentrée une grande partie des moyens disponibles sera établie.

LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA. — 3) UNE COLLABORATION DES POUVOIRS PUBLICS ET DU SECTEUR PRIVÉ

L'ensemble des actions qui visent à réaliser dans la région un système d'aménagement cohérent et un cadre de vie acceptable n'atteindra sa pleine efficacité que s'il existe une concertation permanente entre les pouvoirs publics et les représentants qualifiés des divers secteurs économiques avant que les décisions des uns et des autres n'aient pris un caractère difficilement réversible. C'est dans ce but qu'un important effort d'information a été entrepris au cours des derniers mois auprès des milieux économiques et en collaboration avec eux. La Préfecture de région va créer un centre regroupant l'ensemble des renseignements susceptibles d'intéresser les promoteurs et les entreprises auxquelles se pose un problème d'implantation. En outre, elle étudie les moyens de donner à la concertation entre les différents acteurs du secteur public et du secteur privé un contenu juridique qui comporterait pour chacune des parties des obligations précises assorties de sanctions appropriées. Il est clair, en effet, que l'ampleur et parfois la grande difficulté des tâches d'aménagement et de développement de la région s'accompagne de risques qui impliquent une collaboration qui dépasse le stade de la simple information.

Au terme de cet exposé, j'aimerais souligner que l'actualité du Schéma directeur, moins visible qu'il y a cinq ans, n'en est pas moins brûlante. Parler de sa mise en œuvre est du reste une sorte d'anachronisme car, je l'ai dit déjà, avant même son approbation, le Schéma a inspiré des actions d'aménagement décisives et, aujourd'hui, les volontés qu'il exprime commandent directement l'élaboration des documents d'urbanisme et de planification par l'intermédiaire desquels se dessine l'image de la région.

Aboutir, dans les réalisations, à une lisibilité sans cesse plus grande des objectifs voulus par le Schéma, contrôler sans relâche les effets des décisions prises dans tous les domaines, trouver des solutions originales aux problèmes multiples, imprévus, renouvelés, qui sont le lot de chaque jour et que l'avenir réserve de manière inépuisable ; conserver où il le faut, innover où cela s'impose, voici ce qui, dans une sorte de création continue, me paraît être aujourd'hui le véritable prolongement de l'œuvre inaugurée en 1965 par les auteurs du Schéma.

LE MANAGEMENT DU TERRITOIRE

M. Robert FRANC est l'auteur d'un livre paru récemment chez Grasset et intitulé « Le scandale de Paris ».

Il nous a paru intéressant de lui demander ici les thèmes essentiels de cet ouvrage. Nous le remercions d'avoir bien voulu nous donner ainsi une vision extérieure aux services de l'Administration sur le problème de la Région parisienne.

Un million en 1836, deux en 1861, trois en 1886, quatre en 1901, cinq en 1921, six en 1936, sept en 1954, huit en 1962, plus de neuf en 1968, quatorze prévus pour l'an 2000 : telle est l'effarante progression de la population parisienne.

En six ans, de 1962 à 1968, c'est l'équivalent d'un nouveau Lyon ou d'un nouveau Marseille qui est venu s'installer sur les bords de la Seine. Avec près de dix millions d'habitants, la région parisienne est à elle seule aussi peuplée que les trente plus grandes agglomérations françaises. Entre les deux recensements, la ville de Paris intra-muros a bien perdu 200.000 habitants. Mais son immense banlieue, qui ne cesse de se développer à un rythme angoissant, en a gagné un million, certains départements comme le Val-d'Oise ou l'Essonne se situant parmi les taux d'expansion les plus élevés de France.

Sans doute, le rythme annuel s'est-il quelque peu ralenti, passant de plus 1,8 % de 1954 à 1962 à plus 1,4 % de 1962 à 1968, pourcentage sensiblement inférieur à ceux relevés dans plusieurs autres régions, Provence-Côte d'Azur, Rhône-Alpes ou Languedoc-Roussillon. Sans doute, aussi, cent mille parisiens abandonnent chaque année la capitale pour Nice, Tours ou Grenoble. Ces phénomènes nouveaux donnent quelques lueurs d'espoir. Mais ils ne peuvent faire oublier les ombres qui subsistent :

● Les Parisiens qui « s'expatrient » en province sont, en majorité, des « inactifs », des personnes âgées notamment. En revanche, les provinciaux qui « montent à Paris » sont, pour la plupart, des « actifs », des jeunes surtout, attirés par les grandes écoles, les salaires plus élevés, les possibilités plus grandes de trouver un emploi et de faire carrière. Ce qui explique que, malgré les résultats de la politique de décentralisation, le taux de l'emploi ait finalement augmenté plus fortement de 1962 à 1968 en région parisienne (+ 7,4 %) que dans l'ensemble du pays (+ 5 %).

● Le plus grave n'est pourtant pas là. Il est dans l'aggravation du phénomène de concentration qui, depuis près de dix siècles, veut que tout parte de la capitale et que tout y revienne. Quand 41 % des cadres supérieurs, 48 % des ingénieurs, 43 % du personnel des banques, 1.300 anciens élèves de l'E.N.A. sur 1.500 et 64 % des cadres de l'informatique sont regroupés à l'ombre de la Tour Eiffel, il est vain de parler de décentralisation et de déconcentration. Or, et le Gouvernement a pu le constater au mois d'octobre 1971, le développement du secteur tertiaire — services et bureaux — profite d'abord à la région parisienne qui, en six ans, a gagné, si l'on peut dire, 320.000 personnes de plus dans ce secteur.

● Les perspectives ne sont guère plus encourageantes. Le « scénario de l'inacceptable », établi dans le cadre du Schéma général d'aménagement de la France, projette dans l'espace cette image inquiétante de l'an 2000 : « La région parisienne, toujours appuyée sur la Basse-Seine, a dirigé sa croissance vers le Nord et l'Est. La zone de polarisation qu'elle forme est venue rejoindre et consolider le Nord et une partie de la Lorraine. Ce vaste ensemble économique, social, culturel, marqué par la présence et la prédominance de Paris, constitue ainsi une grande fraction du territoire, groupant près de 25 millions d'habitants. »

Dix siècles d'histoire.

Cette évolution est envisagée d'un cœur léger par tous ceux qui voient dans la capitale la meilleure chance de la France en Europe. A l'appui de leur raisonnement, le mouvement de concentration économique — « A l'heure des grands ensembles, est-ce bien le moment, disent-ils, d'éparpiller les efforts ? » — et, aussi, les facultés offertes par les nouveaux modes de transports et les nouveaux moyens de communication audiovisuels qui diminueront considérablement les distances. En revanche, elle inquiète les régionalistes qui nient que la France puisse, au temps du management — c'est-à-dire de la décentralisation des responsabilités —, se contenter d'une seule carte et d'un seul centre de décision.

A dire vrai, le débat est faussé par son caractère passionnel. On ne gomme pas si facilement dix siècles d'histoire et la longue guerre civile, froide ou chaude, qui constitua l'unité nationale contre toutes les féodalités et tous les séparatismes. Pas plus que l'on a garde d'oublier, d'un côté comme de l'autre, les intérêts contradictoires, les conflits à base de subventions ou de crédits, les priorités qui se traduisent en kilomètres d'autoroutes ou en centaines d'H.L.M., tout ce qui fait bouillonner technocrates et élus, ceux d'Aurillac comme ceux du boulevard Saint-Germain.

On peut discuter à perte de vue sur le coût de Paris pour la collectivité nationale. Quand les « provinciaux » attaquent, par exemple en rappelant que l'Etat supporte 70 % du déficit du métro parisien, assure en totalité le financement de nouvelles lignes de métro et la moitié de celles du RER, les « Parisiens » rétorquent que les huit départements de la région fournissent 46 % des recettes budgétaires nationales.

En revanche, tout le monde doit reconnaître l'effort fabuleux demandé à la nation pour tenter de rattraper le formidable retard d'équipement de l'agglomération parisienne, résultant à la fois de l'incohérence de sa gestion et de son anarchique expansion. Déjà, le rapport établi en 1970 par le Commissariat général au Plan sur les infrastructures urbaines montrait que la région parisienne prélevait une part estimée entre 36,5 % et 38 % des crédits pour les équipements collectifs. Et que le pourcentage s'élevait à 39 % pour la voirie, 40 % pour la rénovation urbaine, 84 % pour les espaces verts et 95 % pour les transports. Les dernières décisions gouvernementales, prises sous la pression des manifestations de mécontentement, ne feront encore qu'accroître la part du lion que l'agglomération parisienne se taille dans le budget d'équipement du pays.

Sans frein ni loi.

Mais si la région parisienne coûte aussi cher à la Collectivité nationale, on ne peut pas dire pour autant que l'existence de ses habitants soit particulièrement enviable. C'est devenu un lieu commun que de critiquer les conditions de vie, de transports, de confort du « citadin mutilé ». Comment ne pas alors comprendre que le gonflement continu d'une immense agglomération sans frein ni loi est directement responsable du marasme actuel. Et que si cette Mégalopolis-sur-Seine est invivable, c'est aussi, parce qu'elle est ingouvernable.

Marée des autos, montée des bureaux dans le centre de la ville, extension incontrôlable de l'agglomération dans tous les azimuts se conjuguent vers un même résultat : la baisse du rayonnement de la ville-lumière. Paris a gagné des millions d'habitants, des milliers de mètres carrés de locaux d'affaires, des milliers d'hectares sur les plaines à betteraves et les forêts, des centaines de milliers de voitures. Paris a grossi ; a-t-il grandi pour autant ? Tout au contraire, son prestige international ne cesse de diminuer.

C'est un très sérieux journal britannique, l'Observer, qui posait récemment la question sur huit colonnes : « Well, is Paris dead ? »

Est-ce que Paris est en train de mourir, de succomber sous la mauvaise graine qui l'envahit de toute part ? Il est, en tout cas, en train de suivre l'exemple de ces villes américaines ou japonaises qui ont allongé démesurément leurs banlieues jusqu'à rejoindre d'autres cités et se fondre avec elles dans un magma d'autoroutes, d'usines et de logements : de Tokyo

à Osaka, en passant par Nagoya, de Boston à Washington, en passant par New-York, ils sont ainsi des dizaines de millions d'hommes à vivre sur quelques centaines de kilomètres dans ces nébuleuses infinies qui n'ont plus de ville que le nom.

Voici donc venu le temps des mégalo-poles, dont « le scénario de l'inacceptable » annonce la venue en France et dont la région parisienne donne dès aujourd'hui une image inquiétante. Est-il encore possible de faire tourner en arrière la roue de l'histoire, d'éviter que la France de l'an 2000 ne se résume en une énorme région parisienne, de plus en plus invivable, de moins en moins gouvernable, flanquée de quelques « Paris-bis » autour de Lyon et de Marseille et de quelques zones quasi-désertiques ?

Des aimants puissants.

La prise de conscience des problèmes de l'environnement donne un léger espoir d'échapper à cette sombre fatalité. Paris en proie aux embouteillages et à la folie de vivre attire moins les provinciaux, tandis que — toutes les enquêtes le prouvent — de nombreux cadres parisiens accepteraient de s'installer en province où, estiment-ils, la vie serait plus agréable et plus détendue, les possibilités de loisirs et de sports plus grandes. Le soleil, la montagne, la mer, le calme constituent des aimants puissants.

Mais pas encore suffisants. Paris séduit et retient toujours par les infinies possibilités de choix qu'il offre, même si l'on ne peut pas toujours en profiter, et par son bouillonnement intellectuel ; la province, en revanche, n'apporte pas toujours des possibilités suffisantes de travail et de promotion.

Tout dépend, en définitive, de la capacité de développer les autres villes de France, moyennes ou petites, et d'y faire renaître une vie politique, économique, sociale, culturelle. Et tout cela passe par une seule voie, celle de la décentralisation des responsabilités aux niveaux des régions, des agglomérations, des communes. C'est elle seule qui permettra, à Paris comme à Lille ou à Béziers, de résoudre sur place les vrais problèmes ; si demain les régions et les cités disposent de véritables centres de décision, le mouvement fera boule de neige : les états-majors économiques, financiers, syndicaux suivront. Et avec eux, les laboratoires de matière grise, les centres de recherche, les bureaux, les spectacles, etc...

Si demain les décisions ne se prennent plus toutes à Paris, si des responsables et des organismes importants siègent à Toulouse ou à Rennes, si les grandes écoles, les sièges sociaux, les directeurs d'usines, les grandes affaires internationales ne sont plus l'apanage de la capitale, tout peut changer.

Les villes pourraient aussi se dégager de l'excessive emprise de Paris en s'ouvrant plus sur l'Europe. « Si Lyon était un peu plus milanaise, Toulouse un petit plus espagnole, Lille un petit peu flamande, nous y gagnerions tous... » estimait avec raison Louis Armand. Déjà, une certaine mutation s'opère, qui voit de petites villes s'ouvrir au monde moderne, tandis que Paris, victime de son apoplectique croissance, se « provincialise » — au sens parisien du mot.

La décentralisation des centres de décision permettrait de relancer l'activité économique et la vie des régions, elle permettrait aussi, tout à la fois, de retenir les provinciaux et d'accélérer l'exode des Parisiens — nulle crainte, cependant, l'agglomération parisienne n'est pas près de se vider. La croissance des villes de province constitue le meilleur moyen, plus efficace que toutes les mesures autoritaires ou réglementaires, pour que Paris cesse de gonfler de façon démesurée. C'est dans cette voie que le Gouvernement s'était timidement engagé avec la politique des métropoles d'équilibre. Il importe aujourd'hui de prendre beaucoup plus résolument le virage si l'on veut maîtriser la vague inéluctable de l'urbanisation et éviter qu'elle se transforme en marée noire.

En définitive, tout dépend de la volonté politique de mettre fin réellement à cette centralisation abusive dont Lamennais disait qu'elle provoque l'apoplexie au centre et la paralysie aux extrémités ; mais cela ne dépend pas seulement du Gouvernement, mais aussi des dirigeants politiques et syndicaux, des chefs d'entreprises, qui doivent, eux aussi, se mettre à l'heure du management du territoire.

poteaux d'incendie hydro 100 • hydro 80

coffre incassable et inalterable
en plastique teinté dans la masse

robustesse

- Tube allongé en fonte ductile incassable
- Vis de manœuvre en cuproalliage réalisée en une seule pièce par forgeage
 - Boulonnerie cadmée
- Revêtement intérieur de vernis anti-rouille



rapidité de mise en batterie

- Bouchons de prise de manœuvre par quart de tour
- Cle unique pour manœuvre de la vis de blocage du capot et des bouchons de prise
- Douceur de manœuvre grâce à la garniture par joint automatique non comprimé
- Manœuvre par volant



Renseignement sur demande à

Société des Fonderies de Pont-à-Mousson

91 avenue de la Libération 54 NANCY Tel (26) 53 60 01

UNE POLITIQUE RÉGIONALE DES ÉQUIPEMENTS DE SUPERSTRUCTURE

par **M. MULLENDER**, Directeur des Equipements collectifs
à la Préfecture de la région parisienne.

Dans la mesure où peuvent être définies, approuvées et surtout appliquées une politique de l'urbanisme, une politique du logement, une politique des transports, une politique des activités et de l'emploi en région parisienne, il peut et il doit être mené une politique des équipements de superstructure pour les 10 millions, et un jour, 12 ou 13 millions d'habitants de cette région. Si une telle démarche était absente, les équipements risqueraient d'être soumis essentiellement aux aléas d'exigences immédiates, de disponibilités foncières occasionnelles, de pressions d'origines diverses.

Dépendantes de l'évolution de l'habitat, des transports et de l'emploi, les équipements de superstructure ne sont eux-mêmes d'ailleurs, qu'un aspect du développement des « fonctions collectives », thème majeur du VI^e Plan, qui englobe, outre le béton, les hommes qui animent la vie collective, les structures de gestion, les crédits de fonctionnement.

I - LES OBJECTIFS

Trois objectifs essentiels s'imposent aux responsables des équipements collectifs de superstructures en région parisienne :

A) Le rattrapage d'un retard quantitatif accumulé depuis de nombreuses années.

Aucun hôpital nouveau n'a été construit en Région Parisienne entre 1935 (Beaujon) et 1962 (Montreuil). 160 C.E.S. attendent en 1971 que des installations sportives suffisamment proches permettent l'exercice, si le nombre de professeurs le permettait, des heures réglementaires d'éducation physique. Les cimetières sont souvent trop exigus, les casernes de pompiers trop lointaines... Le retard certes est global mais peu à peu se sont faites jour des inégalités criantes :

- géographiques tout d'abord, faisant apparaître des vides considérables dans le domaine culturel, sportif, scolaire, hospitalier. Des efforts ponctuels doivent être menés d'urgence pour obtenir une répartition plus harmonieuse des équipements ;

- sociales surtout car l'allongement de l'âge de la vie dû aux progrès de la médecine et de l'hygiène sociale a été plus rapide que la mise en place des équipements pour personnes âgées ; le développement du travail féminin incomparablement disproportionné avec le rythme d'édification des crèches. Le sous-prolétariat urbain, les isolés, les défavorisés, les hommes du « quart monde », ces « scories de la croissance » dont parlait récemment M. GISCARD d'ESTAING à l'O.C.D.E. sont indispensables au fonctionnement 24 heures sur 24 de la conurbation parisienne mais n'y trouvent que rarement les indispensables havres de solidarité assurant leur insertion sociale, culturelle et civique dans la communauté urbaine. Rappelons que la région compte plus de 1 million d'étrangers et 400.000 vieillards de plus de 75 ans.

B) L'accueil des populations nouvelles.

Les plus récentes études menées en juillet 1971 par le groupe régional de démographie estiment à 140.000 habitants la croissance annuelle de la région dans les 5 années à venir. L'accroissement naturel est estimé à 75.000 et le solde migratoire à 65.000. Un taux de développement économique élevé entraîne d'ailleurs une recrudescence de l'immigration, les Français de souche abandonnant peu à peu les travaux pénibles des secteurs secondaires et même tertiaires (travaux d'entretien).

Une prévision sur l'implantation géographique de ce croît annuel dépend de l'application efficace des politiques de l'urbanisme et du logement, des transports et de l'emploi. Ces politiques doivent imposer au même titre pour les transferts de résidences que l'on évalue à près de 200.000 personnes par an car les 100.000 logements neufs construits chaque année produisent une capacité supplémentaire de 340.000 personnes environ dont le croît total ne remplit que 140.000. Un jugement optimiste de ces transferts les attribue essentiellement au desserrement familial, à la décohabitation, à la rénovation urbaine, au rapprochement habitat-emploi. Une vue plus réaliste en explique une partie par la fourchette accrue des prix de loyers ou d'accession à la propriété suivant les diverses zones d'habitation qui éloigne du cœur de l'agglomération où restent cependant le plus grand nombre d'emplois les classes sociales au plus faible pouvoir d'achat et notamment les jeunes ménages.

L'objectif idéal des pouvoirs publics, au milieu de ce mouvement permanent, rejoint les désirs du citoyen : mettre tout de suite à la disposition de chaque habitant les équipements dont il estime avoir besoin au plus proche de son domicile. La satisfaction totale de cet objectif idéal reste évidemment encore lointaine.

C) L'amélioration qualitative des équipements collectifs.

Les salles communes à 40 lits des hospices ou des hôpitaux, les collèges d'enseignement technique installés dans des ateliers croulants, les salles des fêtes aux normes de sécurité insuffisantes, constituent des exemples parmi d'autres des impératifs de rénovation d'un patrimoine public parfois hors d'âge, souvent dépassé techniquement. Les sanatoriums sont et il faut s'en réjouir à moitié vides, et leurs bâtiments appellent une reconversion ; les vieux lycées parisiens et les grands amphithéâtres de la Sorbonne ne sont guère adaptés à la pédagogie moderne. Les C.E.T. industriels peuvent avoir de bons murs, mais dans certains métiers, des machines vieilles de plus de 10 ans prennent un caractère antédiluvien incompatible avec la formation des techniciens de demain.

La conception même de certains équipements évolue très rapidement dans le Paris de la fin du xx^e siècle. La politique du troisième âge accorde sa préférence aux logements-foyers plutôt qu'à la maison de retraite de 80 lits, panacée d'il y a 10 ans. Les maisons de la culture tendent à éclater en relais culturels plus proches du public. La cité scolaire et le campus universitaire cèdent le pas à des établissements plus petits, mieux intégrés au tissu urbain, à la vie de la cité.

L'intégration des équipements dans la ville s'accompagne depuis quelques années de recherches et de tentatives d'intégration des équipements entre eux. La réalisation expérimentale de Yerres est maintenant connue de tous. Les Villes nouvelles lanceront en 1971-1972 l'Agora d'Evry et le centre d'Elancourt-Maurepas, associant enfin le public et le privé, permettant l'utilisation polyvalente de locaux, la naissance de services communs, etc... A la novation psychologique considérable représentée par ces ensembles, doit s'ajouter une novation architecturale mais aussi une profonde réforme des procédures de financement et de gestion des équipements publics.

Rattrapage, desserte des nouvelles zones d'urbanisation, rénovation technique et innovation pour s'adapter aux besoins futurs et non seulement aux besoins actuels constituent donc les objectifs permanents d'une politique d'équipement tournée vers la solidarité humaine, la justice sociale, la souplesse fonctionnelle et le modernisme.

II - LA CONNAISSANCE DES BESOINS

Satisfaire les besoins actuels et à venir suppose une connaissance approfondie d'un certain nombre d'éléments :

A) Les équipements existants, leur état de vétusté (bâtiments et équipements), leur degré d'utilisation doivent être inventoriés. Ce dernier point est difficile à apprécier, car il est fonction notamment du type de l'équipement (une piscine de plein air n'est en tout état de cause utilisable que 5 mois par an, un terrain de football de compétition en fonction de la résistance de l'herbe) et des conditions de fonctionnement (une salle d'opération ou un poste de radiologie sont dépendants des rythmes de travail et du nombre des équipes médicales. Le centre social, l'annexe de mairie, le relais culturel et la bibliothèque doivent trouver une adéquation entre leurs heures d'ouverture et l'emploi du temps des utilisateurs potentiels). Il est inutile de souligner à quel degré cet inventaire qualitatif et quantitatif diffère de l'habituel « fichier des équipements ».

B) La structure de la population desservie ou à desservir à moyen terme doit être mieux connue. La zone de Grigny Grande-Borne (91) construite en H.L.M. comporte deux fois plus d'enfants que Grigny II, d'un standing plus élevé, située à 500 mètres de là. L'âge moyen de Massy est de 13 ans, alors que celui de Paris est près de 4 fois plus élevé. Mais alors que Massy tend à vieillir, Paris marque depuis quelques années un léger mouvement de rajeunissement. Dans certains ensembles la durée de renouvellement des habitants ne dépasse guère 4 à 5 ans et la population qui s'en va, en n'ayant guère été que consommateur d'habitat et de services sans participation à la vie sociale et civique du quartier, est remplacée par des habitants d'âge et de catégorie socio-professionnelle sensiblement identique aux premiers occupants quatre ans auparavant. Dans d'autres quartiers au contraire le vieillissement se fait sur place. Dans les premiers, un nombre élevé de crèches, haltes garderies, écoles maternelles et primaires est nécessaire ; dans les seconds, la pyramide des équipements collectifs peut être moins dense à la base mais plus complète et mieux équilibrée. Des études sont en cours avec des équipes spécialisées de sociologues et d'urbanistes afin de tenter d'établir une typologie des logements, de leur mode et de leur durée d'occupation, des besoins induits d'équipements en fonction de leur localisation, de leur prix, de leur caractère individuel ou collectif, de leur environnement. Cette recherche sera longue et ardue, mais elle est fondamentale.

C) Les besoins et les goûts des populations dans les trente ans à venir doivent être explorés. Si une application stricte des politiques de localisation de l'habitat et de l'emploi peut permettre de préjuger des lieux où se trouvera la population dans 25 ans (c'est l'un des rôles majeurs des S.D.A.U. et des P.O.S.), une telle extrapolation est insuffisante pour déterminer à cette date les besoins en équipements collectifs. D'une part la connaissance de la structure sociologique des quartiers reste pour longtemps encore très mal connue (classes

d'âge, catégories socio-professionnelles), d'autre part l'évolution accélérée des fonctions collectives et des moyens de les remplir rend bien vite caduques les « grilles d'équipements » et certains bâtiments dont on peut s'enorgueillir aujourd'hui. Le recul de la fréquentation des cinémas devant la télévision, le développement de l'hospitalisation à domicile ou des consultations externes des hôpitaux, les progrès de l'audio-visuel dans l'enseignement et l'éducation permanente bouleversent les habitudes. Une recherche prospective intense doit être menée pour chercher à percer le mystère de la manière de vivre de nos descendants afin de limiter leurs contraintes, leur passif en équipements désuets et inutilisables.

Il n'est pas pessimiste de penser que cette recherche ne donnera pas des réponses précises et opérationnelles aux multiples questions qu'implique la préfiguration de la France de l'an 2000. L'effort entrepris s'oriente donc vers deux voies essentielles :

- la création de réserves foncières dont la localisation et les dimensions soient adaptées à l'éventail des besoins futurs. Si l'usage reste fréquemment d'affecter les réserves à un service public particulier (Education Nationale, Santé, Sports, etc...), sans doute serait-il préférable de les conserver pour l'usage plus banalisé de tous les services publics afin de faciliter l'intégration ou la polyvalence des bâtiments destinés aux diverses fonctions collectives et de mieux faciliter leur insertion dans le tissu urbain de demain ;
- la flexibilité des bâtiments afin de permettre au cours des années une évolution de l'usage des équipements en fonction de la mutation des besoins ou des populations appelées à les utiliser. Cette orientation vise aussi bien l'adaptation des données architecturales, que la conservation d'espaces libres pour permettre l'extension ou le remplacement d'équipements bien localisés mais devenu insuffisants, que l'emploi de matériaux plus légers et moins coûteux facilitant un amortissement financier plus rapide, un démontage ou une démolition lorsqu'une modernisation serait plus coûteuse qu'une reconstruction.

III - QUELQUES ASPECTS OPÉRATIONNELS D'UNE POLITIQUE

Dans le cadre de ces objectifs et de ces besoins quantitativement et qualitativement définis, un certain nombre de dispositions opérationnelles ont été prises en région parisienne depuis que le P.A.D.O.G. puis le Schéma directeur ont défini les données de base de la croissance régionale.

1. La définition ou le regroupement des normes d'équipements.

En 1967-69, l'IAURP en liaison étroite avec la Préfecture de Région a mis au point un recueil des définitions et des normes d'équipements publics (nombre par rapport à une population donnée, surfaces au m², prix plafonds, etc...) dépendant des divers ministères. Ce document a été largement diffusé dans les services de l'équipement afin de faciliter la mise au point des programmes des Z.U.P., Z.A.C. et autres opérations d'urbanisme concerté. Ces normes constituent, rappelons-le, des plafonds et non des planchers, des orientations plus que des impératifs et nécessitent des adaptations lorsque l'on possède une connaissance approfondie de la zone (voir supra II B). Leur respect sur le plan des réserves foncières est essentiel, même si des contraintes budgétaires ou l'équilibre financier des bilans d'opérations imposent de différer la réalisation de certains équipements.

2. L'établissement de « cartes » pour certains équipements.

a) Dès 1965 le District a effectué l'*inventaire des terrains sportifs de plein air* existants pour définir et localiser, en fonction des normes et des disponibilités foncières locales, les réserves qu'il fallait inscrire sur les plans d'urbanisme. Ces documents ont été publiés pour les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis. Ils sont achevés mais encore en minute pour le reste de la zone agglomérée.

b) Dans le cadre des instructions de l'Education nationale, la *carte des établissements scolaires du 2^e degré* a été établie par le Rectorat de Paris et la Région. Elle définit à l'horizon 1971 (actuellement en révision à l'horizon 1975) les modalités d'application de la réforme scolaire en localisant par district et secteur scolaire les équipements à construire ou à transformer.

c) Depuis 1965 la Région, le Rectorat et l'I.A.U.R.P. s'efforcent de mesurer l'évolution prévisible des effectifs d'étudiants (ils ont doublé depuis 7 ans), par discipline, et par localisation afin de dresser une *carte universitaire* susceptible de guider l'implantation de nouveaux bâtiments de l'enseignement supérieur et de permettre un desserrement des universités de Paris intra-muros. La réforme de 1968 et ses objectifs de pluridisciplinarité, l'insertion de l'Université dans la ville par unité de 4 à 5.000 étudiants en lieu et place de vastes campus, la décision gouvernementale d'alléger l'Université de Paris des nombreux étudiants de province qui la fréquentaient ont allongé la durée de cette étude particulièrement complexe qui devrait pouvoir s'achever au début de 1972. Les premiers résultats ont cependant permis de lancer les opérations de Villetaneuse, Créteil, Saint-Denis et de préparer celles des villes nouvelles à Pontoise, Trappes, Noisy-le-Grand, Evry-Melun.

d) Préfigurant les dispositions de la Loi hospitalière de 1970, la Région et l'I.A.U.R.P. ont entrepris en 1966 une *carte hospitalière* concernant les hôpitaux généraux et psychiatriques, les établissements de soins pour personnes âgées. L'étude méthodologique a dû être remaniée début 1971 pour tenir compte de la nouvelle loi. Un document quantitatif définissant les besoins prévisibles en 1985 sera prêt fin 1971, mais l'aspect qualitatif nécessite des études complémentaires. En tout état de cause la rapidité des mutations technologiques de la médecine moderne rendra très vite ces documents caducs et c'est une structure permanente de carte sanitaire qu'il convient de créer.

Les éléments disponibles de la carte hospitalière ont permis de faciliter la mise au point des dossiers programmes des hôpitaux de la génération 1970-80, notamment dans les villes nouvelles et de mieux insérer les établissements de l'Assistance publique dans le contexte hospitalier régional. Les travaux pour l'élaboration d'une *carte des équipements sociaux* viennent d'être entrepris.

e) Dans le but à la fois de faciliter le travail des urbanistes et de constituer un tremplin pour une action touristique, la Région et l'I.A.U.R.P. ont analysé depuis 1967 tous les monuments historiques et sites classés ou inscrits afin de présenter sur des cartes à grande échelle leur localisation et leurs périmètres de sauvegarde ou de protection. Une *carte des équipements culturels et socio-éducatifs* en service en 1971 a été publiée par la Région et l'I.A.U.R.P. en juin 1971.

f) Enfin, dans le domaine des *loisirs* des études ont été menées depuis 1969 dans le but de définir au sein du Schéma directeur les zones de loisirs à protéger et à équiper : un programme de forêts et d'espaces verts à aménager ou à ouvrir au public a été défini en 1971 en liaison avec l'Office national des Forêts. Les aménagements en bordure des voies navigables font l'objet d'études avec le service de la Navigation. Le schéma des bases de plein air et de loisirs a été établi dès 1966. Il est devenu opérationnel après accord du Ministère de la Jeunesse et des Sports et du Conseil d'Administration du District en 1967.

Un article de M. DE FENOYL, paru en 1968 (1) dans la revue du P.C.M., en a tracé les grandes lignes. En 1971, 9 syndicats mixtes d'études groupant communes, départements et District ont été créés. Ils sont en voie de transformation en syndicats de travaux. Les périmètres des bases ont été définis, la plupart des D.U.P. confirmées par arrêtés interministériels ; à cette date l'acquisition de près de 650 hectares a été financée.

(1) Bulletin du P.C.M., janvier 1968.

3. La fixation de clés de répartition interdépartementale des subventions de l'Etat.

Dès le V^e Plan, l'Etat a classé les investissements en catégories A, B et C. Les décrets de déconcentration de novembre 1970 ont approuvé ces principes et déterminé plus complètement les pouvoirs de décision pour les investissements, devenus I, II, III. Seuls les équipements départementaux font l'objet de répartition financière laissant aux Préfets des Départements les pouvoirs de localisation des investissements. Mais les bases de cette répartition constituent le moyen, le seul à la disposition du Préfet de Région, de faire prévaloir une politique des équipements collectifs de superstructure qui rétablisse, autant que faire se peut, une relative égalité de satisfaction des besoins de la population, en effectuant les rattrapages nécessaires. La définition des critères et de leur pondération relative est une opération complexe lorsque les 8 bénéficiaires sont des départements aux structures urbaines très différentes et hétérogènes où l'on doit tenir compte à la fois de l'évolution démographique globale mais aussi de l'éventuel vieillissement ou rajeunissement de cette population, de la situation des constructions neuves en tissu urbain diffus ou en Z.A.C., de la vétusté donc du renouvellement des équipements existants. Les clés de répartition du V^e Plan viennent d'être améliorées pour le VI^e Plan afin de mieux tenir compte des réalités. Pour les constructions du 1^{er} degré par exemple, la clé est une formule combinant les logements neufs (en distinguant Z.A.C. et hors Z.A.C.), l'évolution des effectifs scolaires et le nombre de classes de plus de 50 ans suivant une pondération invariable pour 5 ans mais dont les 8 parties prenantes départementales voient évidemment leur « potentiel » changer chaque année par l'évolution propre des valeurs absolues de chaque élément pris en compte.

4. Des expériences pilotes pour l'amélioration fonctionnelle et qualitative de la vie urbaine ont été tentées.

Outre la réunion périodique des fonctionnaires départementaux, régionaux et nationaux en vue de définir les programmes d'équipements collectifs à court, moyen et long termes dans chacune des villes nouvelles, il convient de rappeler qu'à la fin de 1966 fut lancé un concours d'urbanisme pour un ensemble urbain et universitaire à Villetaneuse (93). Les résultats et les lauréats du concours constituent les bases et les artisans de la réalisation de l'Université et de la restructuration de cette banlieue. En juillet 1971 le concours conception — réalisation d'Evry I — (à juger en juillet 1972) représente un événement majeur dans la recherche d'une cohérence urbaine portant sur 7.000 logements, leurs équipements, leurs activités et leurs transports.

5. Une meilleure cohérence « équipements-logements » est systématiquement recherchée.

A cette fin tous les dossiers de création de Z.A.C. dont le Préfet de région a connaissance sont communiqués pour avis, en ce qui concerne les équipements de superstructure à une Direction régionale des équipements collectifs créée en 1966. Cette structure de coordination est très légère (2 administrateurs civils, 3 chefs de division et attachés de préfecture) et s'appuie sur les Services extérieurs de l'Etat récemment créés à l'échelon régional : — Service du Plan scolaire et universitaire (1967), Service régional de l'Action sanitaire et sociale (1968), Conservations régionales des Bâtiments de France à Paris (1969) et Versailles remodelée en 1967, Magistrat chargé du Plan (1968) — ou existant antérieurement telle que la Direction régionale de la Sécurité sociale et le Service de la Jeunesse et des Sports devenue en 1971 Direction régionale.

✱

Quels que soient les aspects positifs de cette action, ils n'ont pas permis de maîtriser complètement le problème des équipements collectifs en région parisienne. Trois éléments semblent indispensables pour obtenir de meilleurs résultats dans les années à venir :

- la continuité dans l'affirmation et la recherche des objectifs par les services administratifs et les collectivités locales ;
- la sensibilisation et la participation des usagers à l'étude des besoins de base, à la recherche d'une utilisation optimale de l'existant, à la mise au point d'une polyvalence, d'une animation, d'une meilleure gestion des équipements. L'utilisateur ne peut oublier qu'il est également le contribuable et qu'un meilleur niveau de ses équipements suppose certainement de sa part un effort financier complémentaire. Le développement de commissions municipales ou extra-municipales, d'associations de quartiers ou de résidents répond plus que jamais à cette nécessaire participation ;
- la prise en considération par les promoteurs publics ou privés et par les services administratifs qui les guident et les orientent du fait que l'art de vivre de nos contemporains passe certes par le confort individuel des logements, par la facilité des communications, par la proximité de l'emploi mais aussi par l'existence et la qualité des services collectifs, éducatifs, sociaux, sportifs. Oublier ce fait conduit pratiquement à affirmer par exemple qu'une Z.A.C. inférieure à 1.000 logements, isolée d'un bourg ou d'une ville existante et destinée par la volonté des urbanistes à rester isolée ne disposera jamais d'un collège d'enseignement secondaire et que ses habitants resteront assujettis aux contraintes des transports scolaires si souvent qualifiées sans pudeur de « ramassage ». Car le seuil critique de l'unité urbaine en dessous duquel elle ne peut vivre, reste une combinaison complexe de données techniques et d'aspirations sociologiques. S'il existe une taille maximale des équipements au-dessus de laquelle la gestion devient difficile et l'utilisateur se réduit à un numéro, on ne peut oublier qu'une taille minimale est nécessaire pour garantir l'éventail des techniques et leur qualité aussi bien que la liberté de choix des citoyens.

*

A l'issue de ce survol de quelques rouages complexes de la vie collective, il ne faut céder ni au pessimisme ni à l'optimisme. Certes les points de surchauffe existent mais ils se localisent et se restreignent dans le temps. Certes toutes nos écoles ne sont pas encore modernes et proches du domicile des enfants mais depuis cinq ans il a été construit trois fois plus de places qu'il n'y avait d'effectifs supplémentaires. Cet effort considérable de rattrapage et de modernisation pèse sur les finances des communes, sur les budgets des familles au moment où la structure démographique de la population compte pour quelques années encore le pourcentage maximal des moins de 20 et des plus de 65 ans. Il appartient donc aux actifs contribuables actuellement minoritaires d'assumer par leurs apports financiers la solidarité des générations.

La solidarité reste ainsi, en région parisienne plus que partout ailleurs, le maître mot d'une politique des équipements collectifs : solidarité avec les jeunes et les vieux, avec les isolés de quelque nationalité qu'ils soient, solidarité financière entre les collectivités publiques pauvres et riches. Cette solidarité doit s'appliquer chaque jour à l'amélioration de l'environnement social, aussi indispensable que l'environnement naturel à l'équilibre biologique et mental de l'homme de la ville. « Le mot Progrès n'aura aucun sens si longtemps qu'il y aura des enfants malheureux » disait EINSTEIN.



UN POLE DE DÉVELOPPEMENT : VELIZY-VILLACOUBLAY

par **Robert WAGNER**, Député-Maire de Vélizy-Villacoublay,
Président du Conseil d'Administration du District de la région parisienne.

Paris, la plus grande métropole européenne avec Londres, poursuit son développement selon deux axes tangentiels le long de la Vallée de la Seine, en amont et en aval de la capitale.

Il s'agit là d'un fait nouveau, car jusqu'à présent le développement de Paris s'était fait sous forme concentrique à partir de l'ancienne Lutèce, enfermée en grande partie dans son île.

Ces axes de développement, que la nature semblait conseiller, les fleuves ayant toujours été les refuges et les instruments de l'activité des hommes, ont pourtant été ignorés pendant des siècles. Il a fallu attendre l'impulsion donnée par la Délégation générale au District et son responsable, M. DELOUVRIER, pour qu'un choix délibéré, et aujourd'hui irréversible, soit fait en ce sens.

Sur ces axes préférentiels, figuraient un certain nombre de points forts, Velizy-Villacoublay était l'un de ceux-là et fut l'un des premiers créés.

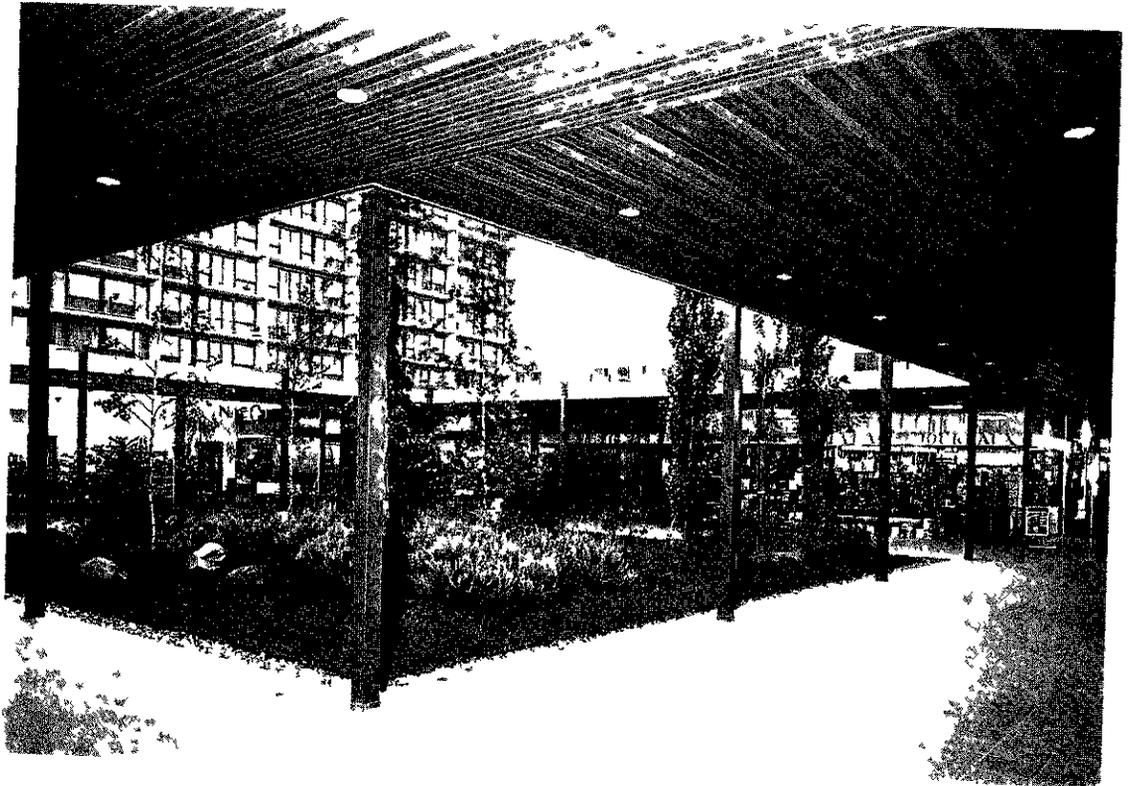
En 1959, Velizy-Villacoublay à moins de 10 kilomètres de la Porte de Châtillon et du Pont de Sèvres, à 2 kilomètres de Chaville, c'était déjà la campagne et la fin de la banlieue parisienne ; un vieux village de quelques maisons relié par 90 pavillons à un lotissement d'avant-guerre, situé à l'Ouest du pays et protégé des vents du Sud-Ouest par la forêt de Versailles. Au milieu, entre la route nationale et la forêt de Meudon, une vaste plaine s'étendait depuis la forêt de Versailles jusqu'à Clamart, consacrée en partie à la culture et à l'élevage ou constituée par les anciennes pistes d'envol du camp Moranne. Au Sud de la route nationale, l'aérodrome de Villacoublay déroulait ses pistes, militaires et civiles.

A cette époque, la plupart des 5.000 habitants de Velizy ne percevaient pas encore la formidable poussée de l'urbanisation de la région parisienne qui risquait de les engloutir.

Heureusement, ayant, en 1953, obtenu la confiance de mes concitoyens, j'ai pu, grâce à un Conseil Municipal dynamique et ouvert aux idées d'avenir, tracer les grandes lignes directrices de l'aménagement du plateau de Villacoublay.

Velizy, banlieue de Versailles, est au carrefour de deux routes nationales si importantes que l'une deviendra l'autoroute A 86 et l'autre la voie rapide F 18. La commune est également au carrefour des trois départements des Hauts-de-Seine, de l'Essonne et des Yvelines et voisine de l'agglomération nouvelle de Meudon-la-Forêt. Il était donc normal de rejeter toute politique malthusienne et de prévoir un aménagement rationnel de cette plaine de Villacoublay.

Faire de Velizy un pôle de développement, c'était en fait, dès cette époque, concevoir une petite ville nouvelle qui ne fût pas une ville dortoir à la Porte de la Capitale. L'exemple de Sarcelles réalisée à la hâte pour faire face à des besoins pressants était à l'époque dans



toutes les mémoires. Déjà, certains bons esprits projetaient d'édifier un monstre de 50.000 logements sur l'ensemble du plateau de Villacoublay, aérodrome militaire compris, pour accueillir quelque 200.000 habitants mal logés de Paris et de sa région.

De nombreuses études furent menées par le S.A.R.P. (service d'aménagement de la région parisienne) à la demande des Commissaires à la Construction pour la région parisienne.

Toutes prévoient la disparition de la base militaire de Villacoublay.

J'ai obtenu qu'une nouvelle étude soit faite pour aménager la Z.U.P. située au Nord de la RN 186 et les zones situées à l'Est et à l'Ouest de la base aérienne.

Pour que la ville de Velizy garde une dimension humaine, il fallait qu'elle ne dépasse pas 25.000 à 30.000 habitants. Il fallait réaliser une zone d'emplois afin d'assurer à la ville les activités nécessaires à sa vie financière et économique et de limiter, dans une certaine mesure, les déplacements domicile-travail. Il fallait réaliser les équipements nécessaires, sportifs, sociaux, culturels et bien entendu scolaires, pour que les habitants de la ville n'aient pas à la fuir pour chercher ailleurs ce qu'ils n'avaient pas chez eux.

En 1971, douze ans plus tard, la plupart de ces objectifs ont été atteints :

- plus de 4.500 logements construits, de tous types et de tous prix, habités par toutes les catégories sociales ;
- un ensemble d'équipements tels qu'il en existe peu en région parisienne :
 - ensemble sportif avec piscine, salle omnisport et stade ;
 - centre social, centre de protection infantile et garderie ;
 - théâtre municipal ;
 - église et temple protestant ;
 - groupes scolaires primaires et maternelles sous forme définitive ;
 - deux collèges d'enseignement secondaire ;
 - commissariat de police et gendarmerie ;
 - ateliers municipaux.

Tous ces équipements ont été réalisés en même temps que les logements et représentent un investissement de plus de 20 millions de francs.

— Une zone d'emplois de 200 hectares qui a pratiquement fait le plein de ses possibilités en l'espace de quatre ans et qui représente déjà 15.000 emplois, créés sur un total de 25.000 prévus.

Cette zone constituée uniquement par des installations « propres » que ce soit bureaux, laboratoires ou industries et généralement servant à des activités d'une haute technicité (électronique notamment).

— Un des plus grands centres commerciaux régionaux d'Europe, réalisé par la même équipe que celle de Parly II : Velizy II sera une fois et demie plus vaste et représentera une surface de vente de 85.000 m².

— Une voirie de desserte de la zone d'emplois et des quartiers d'habitation, particulièrement étudiée, permettant un écoulement normal du trafic, grâce aux voies de circulation en double file à sens unique, sans cisaillement aux carrefours. Cette voirie est reliée aux voies existantes par trois échangeurs, l'un situé à l'Ouest du plateau, l'autre au Petit-Clamart et le troisième reliant la zone d'emplois vers le Pont de Sèvres par la nationale 187, élargie, au financement desquels la Société d'Economie mixte d'Aménagement du Plateau de Villacoublay a contribué dans d'importantes proportions (30 millions).

— Un centre de loisirs projeté à la Cour-Roland, sur le territoire de la commune de Jouy-en-Josas s'articulant autour d'un complexe hôtelier.

Done quoi d'étonnant que les demandes de logements s'accumulent auprès de la Mairie et que pas plus que les candidatures des industriels, elles ne pourront bientôt plus être satisfaites. C'est bien là la preuve que Velizy-Villacoublay, tout en étant une ville à la mesure humaine, est devenue un véritable pôle de développement.

Définir les objectifs, cela demande sans doute de l'imagination et de la lucidité, mais les atteindre demande beaucoup de travail et de ténacité (5 % d'intelligence, 20 % d'imagination et 75 % de chance, c'est-à-dire de travail !).

Il était hors de question que Velizy, petit village de 5.000 habitants, puisse disposer, seul, des ressources financières et des hommes pour réaliser un tel programme.

Aussi, la ville de Velizy a-t-elle fait appel aux concours les plus divers. Citons parmi eux les Architectes MM. AUZELLE et JANKOVIC, et M. GILLOT, les Ponts et Chaussées des Yvelines, l'Omnium Technique O.T.H. et enfin le Groupe S.A.C.I. qui a mis ses équipes de coordinateurs et de financiers au service des Sociétés d'Economie mixte, fondées par la ville de Velizy. Sous l'impulsion du Maire, tous, passionnés par la mission qui leur était confiée, ont formé une équipe unie pour atteindre l'objectif fixé.

Encore fallait-il que l'action de l'équipe se déroule dans un cadre suffisamment souple pour lui permettre de s'épanouir. C'est pourquoi, la ville de Velizy a choisi la formule de la Société d'Economie mixte de préférence à toute autre, car associant le contrôle du capital public majoritaire à la souplesse des procédures privées. A cet effet trois Sociétés d'Economie mixte ont été créées, deux le furent en 1961, la S.E.M.A.V. et la S.E.M.I.V. ayant pour objet l'aménagement et la construction des quartiers d'habitation.

Une autre, fondée en 1963, la S.E.M.I.V.I.L.L.A., a pour objet l'aménagement et la commercialisation de la zone d'emplois.

L'action réunie a permis d'utiliser toutes les ressources administratives, juridiques et financières imaginables. Une Z.U.P. de 350 hectares a été créée le 29 octobre 1959 englobant tous les terrains nécessaires sur le territoire des communes de Velizy, Jouy-en-Josas, Meudon et Bièvres.

Mais déjà auparavant j'avais fait acheter par l'Etat, au moyen des fonds du F.N.A.F.U., une partie des terrains afin d'éviter qu'ils ne soient acquis par des promoteurs privés ou des spéculateurs. Cette solution apportée au problème financier a été déterminante dans le succès de l'opération du fait qu'elle a permis d'acquérir les terrains à des prix raisonnables sans spolier les propriétaires et les exploitants agricoles.

Toutes les subventions ont été demandées pour assurer le financement des équipements publics et soulager ainsi la charge des constructeurs, c'est-à-dire des locataires et des accédants à la propriété, puisque tous les logements de la Société d'Economie mixte immobilière sont loués au loyer d'équilibre ou vendus au prix de revient.

Les banques ont été mises à contribution pour fournir des financements intercalaires portant sur plusieurs dizaines de millions.

Il était, en effet, hors de question que la ville de Velizy, avec son budget de l'époque, qui n'atteignait pas un million de francs, supporte une charge quelconque.

Aujourd'hui, l'objectif est sur le point d'être atteint. En 1959, Velizy-Villacoublay a joué le rôle d'un précurseur dans le Schéma directeur de la région parisienne puisque notre plan d'aménagement a été inclus sans modification dans le Schéma directeur.

En 1971, elle est sans doute une des premières petites villes nouvelles de la région parisienne à être pratiquement achevée et dont les activités seront sans doute profitables à toutes les populations des communes voisines.



COYNE & BELLIER

BUREAU D'INGENIEURS CONSEILS

19 RUE ALPHONSE DE NEUVILLE

622 35 90 — PARIS XVII^E

Immeubles de grande hauteur
Toutes infrastructures urbaines
Reconnaissance et études de sols fondations

Coordination de l'ensemble des études
Toutes études de génie civil
Maîtrise d'œuvre de l'exécution

La Tour Aurore à La Defense

sétec

société d'études techniques et économiques
15 quai Paul Doumer 92 Courbevoie
tel 333 39 19 4

offre à ingénieurs
débutants ou confirmés
un large éventail de carrières
au sein de ses
nombreuses filiales

économie
organisation
informatique
bâtiment
travaux publics
ordonnancement
parking



pour tout contact écrire avec cv

WELL POINT
WELL POINT
WELL POINT
WELL POINT
WELL POINT
WELL POINT

RABATTEMENT DE NAPPE

VACUUM CONCRETE (PARIS)

8, Chaussee d'Antin, PARIS-9^e - 770 21 55

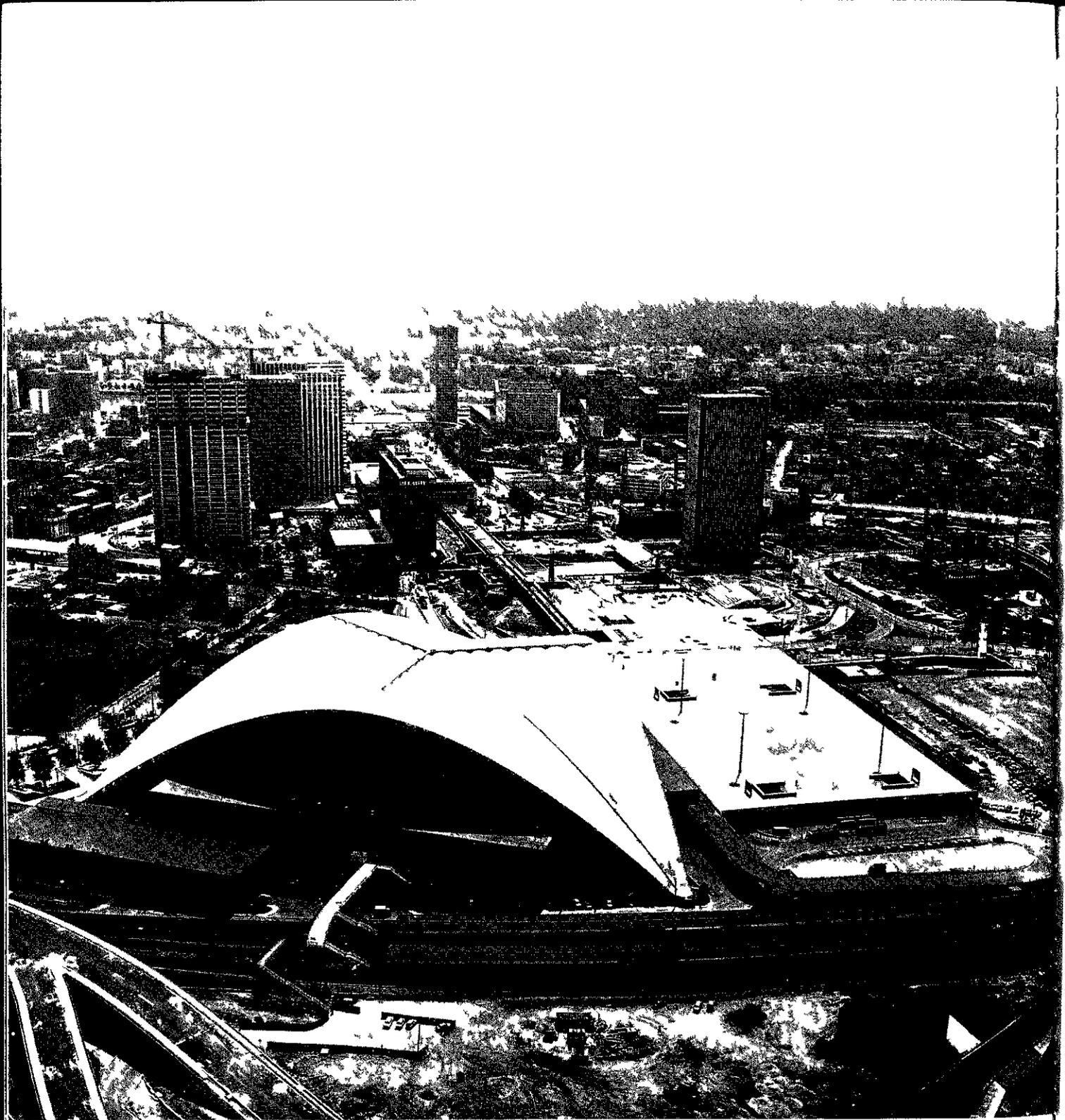


Photo aeriennne du quartier de La Defense

LA DÉFENSE

par **Jean MILLIER**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées,
Président-Directeur Général de l'Établissement Public pour l'Aménagement de la
région de la Défense (E.P.A.D.).

L'aménagement de la région de la Défense a fait l'objet de maints articles, exposés et conférences de presse. Le P.C.M. l'a déjà visité.

Je pense donc qu'il sera plus intéressant de ne rappeler que de façon sommaire quelques traits généraux de cet aménagement et d'insister sur ses caractéristiques.

Cette région a donc 750 hectares : elle comprend deux zones. La zone A, qui s'étend sur 150 hectares environ à partir du Pont de Neuilly, sur les communes de Courbevoie et de Puteaux, constituera un quartier d'affaires de Paris. Son programme est essentiellement le suivant :

- 1.500.000 m² de planchers de bureaux,
- 300.000 m² de planchers de commerces,
- 6.500 logements,
- 4.000 chambres d'hôtel.

La zone B s'étend essentiellement sur une partie du territoire de la commune de Nanterre. Elle est d'un aménagement beaucoup plus classique. Je ne vous en parlerai pas, bien que son aménagement comprenne notamment le futur centre du département des Hauts-de-Seine, le centre de la commune des secteurs d'habitation en cours de finition avec des programmes particuliers adaptés à leur mission (élimination des nombreux bidonvilles de la plaine de Nanterre, par exemple), un réseau viaire et ferroviaire particulièrement développé :

- autoroutes A 14 et A 86,
- voies rapides dites 1 B et 2 B,
- branches St-Germain et Montesson de la ligne Est-Ouest du R.E.R.,
- lignes S.N.C.F. déviées entre la Garenne-Colombes et Houilles.

Le plan ci-joint montre les deux points intéressants :

- le point M desservi par la station du R.E.R. à proximité de la Préfecture des Hauts-de-Seine, l'autoroute A 14 et la voie 2 B ;
- le point P desservi par les stations du R.E.R. sur les 2 branches de la ligne Est-Ouest du R.E.R., par la station S.N.C.F. sur ses lignes déviées, par les autoroutes A 14 et A 86.

Le point P pourra constituer ainsi une « plaque tournante » ferroviaire mettant en communication les 5 directions suivantes : Mantes-Poissy - Rouen - Le Havre, Montesson, St-Germain-en-Laye, Défense-Etoile, La Garenne-Colombes - Asnières - Paris (St-Lazare).

Un élément nouveau apparaît ces jours-ci dans cet aménagement avec la décision de créer une ligne d'aérotrain entre Pontoise-Cergy et Défense, avec un tracé passant par les points P et M.

Si l'aménagement de la zone B peut intéresser sans nul doute par sa diversité (d'autres éléments seraient à ajouter à ceux indiqués ci-dessus), celui de la zone A apparaît cependant comme beaucoup plus singulier. Ses caractéristiques justifient le passage à l'E.P.A.D. de visiteurs venus de tous les continents. Nous allons donc les énumérer ci-après :

1) rassemblement dans un court périmètre de 2 stations ferroviaires très importantes (station Défense R.E.R. et S.N.C.F.) et d'une gare terminus de lignes d'autobus ;

2) création d'un niveau de sol artificiel permettant la séparation des mouvements des piétons et des véhicules ;

3) réalisation d'une autoroute comprenant des tunnels uni-directionnels permettant le passage de chaussées allant jusqu'à 6 files de 3,50 m de largeur et sur lesquelles des entrecroisements seront effectués, cette autoroute comportant sous le parvis de la Place de la Défense un échangeur routier A 14 - RN 13 - RN 192 à 4 niveaux ;

4) imbrication des ouvrages routiers et ferroviaires, pour « économiser » le terrain ;

5) séparation poussée des réseaux viaires : l'autoroute passe sous le centre d'affaires sans risquer de le perturber, un réseau à vocation régionale à 3 fonctions (suppléer sporadiquement les tunnels autoroutiers, assurer la possibilité de traverser le quartier, permettre l'accès à des voies faisant partie du réseau tertiaire), un réseau tertiaire constitué essentiellement par des voies permettant le passage de véhicules de services et des voitures légères ;

6) utilisation maximale du sol par superposition des niveaux de parking des voitures légères, d'un niveau de service à gabarit plus élevé permettant le passage de poids lourds et du sol artificiel au sommet ;

7) organisation collective des parkings : ceux-ci sont construits par l'E.P.A.D. ou pour son compte. Les places de parking actuellement en service sont exploitées par un régisseur choisi par l'E.P.A.D. La « banalisation » des parkings permet l'utilisation de la même place par un employé travaillant dans une tour de bureau, par un habitant d'un immeuble d'habitation, par le client d'un commerce, etc... ;

8) complexité du planning : la concentration des chantiers exige une organisation extrêmement précise de leur coordination spéciale et temporelle, et par conséquent une coordination qui s'étend à la commercialisation, et en remontant l'ordre des choses à la libération des entreprises, aux acquisitions foncières, aux financements.

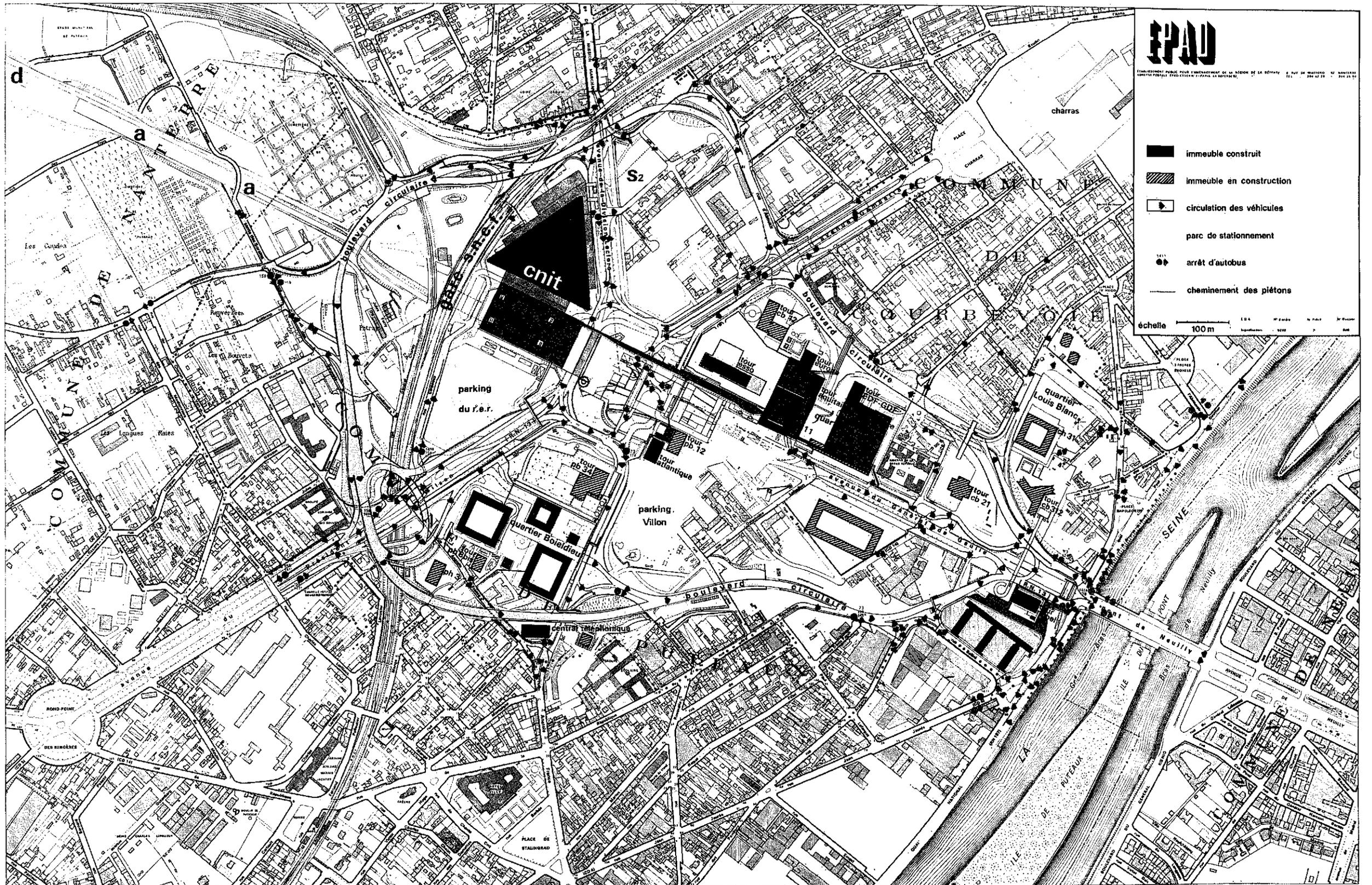
La nécessité impérieuse de cette coordination a justifié le mandat donné à l'E.P.A.D. par l'État pour la construction des diverses voies rapides (autoroute A 14, bien entendu, comprise) puis par la R.A.T.P. pour la construction du gros œuvre de la station Défense et de l'avant-station imbriquée dans l'échangeur routier A 14 - RN 13 - RN 192.

Le rôle de coordination assumé par l'E.P.A.D. a d'ailleurs conduit à des économies certaines pour la Collectivité. C'est ainsi qu'un planning commun a été dressé entre l'E.P.A.D., la R.A.T.P. et la S.N.C.F. pour l'exécution de la station Défense S.N.C.F., les ouvrages routiers situés en-dessous et au-dessus des voies S.N.C.F. et les ouvrages du R.E.R. imbriqués dans ces ouvrages. Les ralentissements de trains effectués par la S.N.C.F. pour la création de sa station ont permis l'exécution des ouvrages routiers et du R.E.R. dans les meilleures conditions économiques ;

9) la conception de la voirie à vocation régionale lui permettant de suppléer à la voirie autoroutière ainsi qu'il a été dit ci-dessus, a permis de dévier la circulation générale de la RN 13 et d'organiser de gros chantiers économiquement plus intéressants.

C'est ainsi que le 12 octobre une voie ceinturera le quartier d'affaires reportant la circulation générale au pourtour et permettra d'affranchir celle-ci des sujétions des chantiers de la Défense ;

10) importance exceptionnelle de la rénovation urbaine correspondante. La création du centre d'affaires a nécessité en effet l'expropriation des immeubles, la plupart du temps très vétustes, existants, bâtiments d'habitation aussi bien que petits ateliers. L'E.P.A.D. a mené à bien ainsi le relogement de 5.000 familles et de 300 entreprises. Les ensembles d'H.L.M. et les lotissements industriels nécessaires ont été créés. Les relogements ont été effectués avec des modalités diverses tenant compte de tous les cas sociaux divers rencontrés. Les inquiétudes et les oppositions qui s'étaient fait jour ont été dissipées au fur et à mesure des réussites obtenues ;



EPAD

Établissement public pour l'aménagement de la région de la Seine - 8 rue de Marigny - 75008 PARIS
 Centre d'études et de planification urbaine - 121 - 75008 PARIS

- immeuble construit
- immeuble en construction
- circulation des véhicules
- parc de stationnement
- A arrêt d'autobus
- cheminement des piétons

échelle 100 m

11) intervention à divers autres titres de l'E.P.A.D., l'une d'entre elles, récente, consistant pour l'Etablissement public à être copromoteur d'une tour.

En dehors de ces caractéristiques du projet, il est sans doute intéressant d'évoquer sa commercialisation et, ce faisant, les évolutions données à la conception architecturale de l'ensemble du quartier.

Celle-ci s'est faite au départ sur la base d'un plan tracé approuvé le 2 décembre 1964 par le Ministre de la Construction. A l'exception d'une d'entre elles prévue à proximité du C.N.I.T., celles-ci avaient des dimensions identiques de 24 m x 42 m et la même cote de faitage qui entraînait un nombre d'étages variant seulement de 25 à 30.

Mais dès 1969, d'une part, ces tours ont cessé d'être adaptées au marché de la construction. Une tour moyenne se situe désormais aux alentours de 60.000 m² de planchers et une tour importante entre 100.000 m² et 200.000 m².

Il eut certainement été de très mauvaise politique, au moment où la conjoncture commerciale est particulièrement favorable à l'E.P.A.D., de ne pas déférer à ces demandes.

C'est pourquoi, dès la fin de 1969, les desiderata des clients potentiels ont été recensés et de nouvelles études entreprises, quartier par quartier, pour adapter le plan de masse à la demande. Bien entendu, les équipes chargées par l'E.P.A.D. d'opérer cette révision ont reçu des instructions très strictes pour que le résultat de ces nouvelles études, qui conduisent nécessairement à la diversification des architectures, reste valable sur le plan de l'unité monumentale du quartier. Il faut, en effet, éviter l'erreur qui consisterait à remplacer la monotonie et la rigueur qui affectaient l'ancien plan de masse, par l'incohérence et l'anarchie.

Cette importance nouvelle donnée aux tours a permis d'autre part de porter au niveau précisé ci-dessus le programme qui était alors de 900.000 m² de planchers de bureaux, de 150.000 m² de commerces et de 5.000 logements.

La densification ainsi obtenue permet d'assurer une pleine utilisation aux moyens de transport énumérés ci-dessus. Elle justifiera aussi la mise en œuvre de moyens de transport hectométriques sur la dalle piétons au niveau du sol artificiel. L'E.P.A.D. est en train d'étudier de façon précise ces transports aussi bien pour les travailleurs et les résidents que pour les touristes qui ne manqueront pas d'affluer. Pour ceux-ci, l'Etablissement public examine également la possibilité d'un transport par télécabines leur permettant une visite dans des conditions exceptionnellement satisfaisantes.

Les études se poursuivent également sur le renforcement des moyens de transports ferrés : prolongement à la Défense de la ligne S. N. C. F. Issy-Plaine-Puteaux et de la ligne métropolitaine n° 1 « Vincennes-Neuilly ».

Il est en effet bien sûr souhaitable de mettre à la disposition des 100.000 travailleurs du quartier d'affaires des moyens massifs de transport, indépendamment des 30.000 places de parking prévues qu'ils auront à partager dans les conditions précisées ci-dessus avec les clients des commerçants, avec les résidents.

Pour terminer faut-il ajouter que l'E.P.A.D. suit très exactement l'aspect financier de l'opération à travers un compte provisionnel des dépenses et recettes constamment remis à jour et qui s'établit actuellement aux environs de 3 milliards de francs ?

Les redevances pour droit de construire constituent l'essentiel des produits. Elles sont donc la contrepartie des dépenses supportées par l'E.P.A.D. pour les acquisitions foncières et les travaux d'équipement qui permettent de créer l'environnement défini par le parti d'aménagement.

Cependant les dépenses de l'E.P.A.D. interviennent bien avant que les produits, qui commencent à être perçus au moment de la commercialisation des immeubles, puissent les équilibrer.

C'est pourquoi, l'E.P.A.D. doit recourir à l'emprunt.

L'E.P.A.D. aménageur, a d'abord eu des prêts consentis par le F.N.A.F.U. pour 8 ans à des taux réduits (3,5 %) dans le cadre d'une autorisation annuelle donnée par le gouvernement.

La Caisse des Dépôts et Consignations a ensuite pris le relais du F.N.A.F.U. ; actuellement le taux de ces prêts est de 6,25 %.

L'E.P.A.P. promoteur, car l'E.P.A.D. dans le cas signalé ci-dessus, a participé à la construction d'une tour de bureaux avec des promoteurs privés, n'a pas voulu bénéficier des prêts privilégiés qui lui étaient consentis par ailleurs, et, pour laisser jouer normalement la concurrence, a recours à des prêts bancaires ordinaires.

Quelques plans et photos permettront au lecteur de juger de l'état actuel de quartier. Les quelques chiffres suivants, en matière de m² de planchers de bureaux, lui permettront de parfaire son opinion :

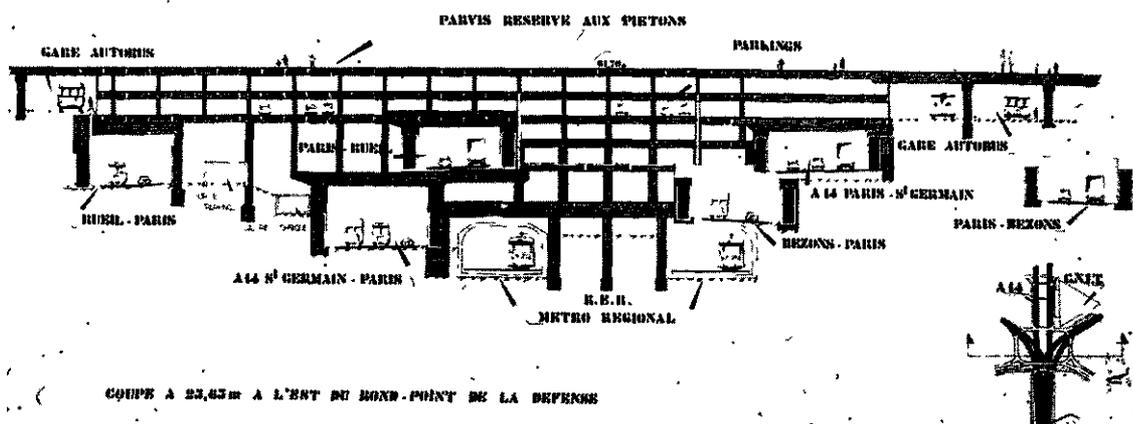
- 200.000 m² sont actuellement en service,
- 380.000 m² en construction ou le seront d'ici la fin de l'année 1971,
- 230.000 m² commercialisés et 540.000 en cours de négociations.

Enfin, pour conclure, je soulignerai que l'exemple de la Défense montre, me semble-t-il, que si l'aménageur a le devoir de définir au départ, et de façon précise, la desserte et l'équipement de base du quartier à reconstruire il est mauvais d'enfermer plusieurs années à l'avance les constructeurs et les promoteurs dans le carcan d'un plan de masse détaillé dont l'approbation formaliste rend difficile tout écart et toute amélioration. Il est donc nécessaire de faire évoluer les plans, compte tenu notamment de l'évolution des besoins à satisfaire.

C'est en fin de compte dans un travail en commun entre aménageur public, constructeurs et promoteurs privés, une étroite collaboration entre les administrations et organismes para-publics, aussi bien au niveau des études dans un cadre général urbanistique et financier fixé au préalable qu'au niveau de la réalisation, dans une compréhension réciproque, en un mot dans un travail d'équipe aménageur-promoteur, que se trouve la clé du succès. C'est dans cette voie que s'est engagé l'E.P.A.D.

Voici donc que se réalise un projet exceptionnel par son ampleur, par son ambition, situé, par surcroît, sur un axe prestigieux gardé par des siècles d'histoire.

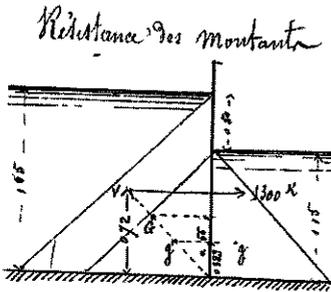
Ainsi que bien d'autres projets, il eût pu faire encore longtemps les bonnes pages des revues qui prospectent l'an 2000, pour venir ensuite enrichir la séduisante collection des projets baptisés « utopiques ».



Vue de la zone A vers Paris ; au premier plan la station S.N.C.F., le C.N.I.T., l'élément de parois situé devant celui-ci, les tours ESSO, I.B.M.-C.E.M., EUROPE, AQUITAINE et derrière les tours E.D.F.-G.D.F. et AURORE, puis plus à droite les tours NOBEL et ATLANTIQUE. L'échangeur routier de la Place de la Défense A 14 - RN 13 - RN 192 se trouve déjà recouvert en grande partie.

La vanne est renforcée par une tôle courbe formant l'écrêtement.
 Pour les tôles, d'après la formule $\frac{PI^2}{12} = \frac{Ri}{n}$
 panneau supérieur $p = 401^k$ $I = 0,82$ $e = 0,00175$
 " inférieur $p = 700^k$ $I = 0,68$ $e = 0,00515$ } $E = 0,007$

Vannes de Décharge. (canal du Thiou)



La charge exercée sur un
 panneau de 2,00 de largeur ou
 sur un montant est égale à
 1300 kg. Elle agit à 0,72 au
 dessus du bas. La pression
 sur le montant à son pied est
 à 1,14 au dessus du bas est
 inférieure à 650 kg. La composante

Un document :

SADI CARNOT

Ingénieur Ordinaire
 de l'Arrondissement d'Annecy
 en 1870

sur l'axe de la jambe de force est égale à 1200 kg. Les
 dimensions de celle-ci ont été calculées de façon que travaillant
 à 6 kg par mmq, elle en puisse porter la moitié. Il reste au
 montant à résister au moment $IL = 1190^k$. Les dimensions
 adoptées sont telles que $\frac{Ri}{n} = 800^k$. L'encastrement est
 obtenu au moyen d'une équerre en fonte soignée tenue
 par des boulons.

Les dimensions des vannes sont calculées comme
 celles de la vanne automobile :

de la retenue -

Nous n'entrerons pas dans le détail des calculs de
 toutes les pièces métalliques des barrages, passerelles,
 engrenages et supports d'engrenages, vis, équerres etc.
 les formules appliquées sont simples et il suffit de faire
 connaître que toutes les pièces travaillent au maximum,
 à raison de 6 kg par millimètre carré.

Annecy, le 5 mars 1870.

Sadi Carnot

Reçu et vérifié
 par l'ingénieur en chef délégué
 Annecy, le 25 Mars 1870

[Signature]

quelques raisons pour choisir

Barber-Greene



L'EXPERIENCE: 60 ans

LE PARC: Le plus grand parc mondial
Le plus grand parc français

LE SERVICE: Le plus grand stock européen de pièces pour finisseurs

LA TECHNIQUE:

Barber-Greene



la gamme traditionnelle :

S A 41 sur chenilles, finisseur d'entreprise spécifique pour routes et autoroutes
S B 30 le seul gros finisseur de précision sur pneus au code de la route
S B 41 dérivé du S A 41, mais sur pneus
S A 35 un engin robuste qui peut être mis entre toutes les mains
8 7 3 travaille sur chenilles, se déplace sur pneus

la gamme hydrostatique :

Barber-Greene



S B 20 entièrement hydrostatique, fabriqué aux États-Unis et bientôt en Angleterre
S B 50 fabriqué aux États-Unis et en Grande Bretagne, présent sur tous
les chantiers importants (déjà 12 en Europe)

LE DISTRIBUTEUR: STIME - Agences régionales - Équipes spécialisées de dépannage 24 h. sur 24.
VOTRE GARANTIE

SES FILIALES: MÉCASTIME (asservissements)

TEMATRA (adaptations) 5, avenue Montaigne 75-PARIS 8^e - Tél. : 359.51.69

LES ASSERVISSEMENTS

Nouveau système proportionnel de contrôle HONEYWELL - Guidage LASER

Service complet et location d'asservissements

MÉCASTIME 28, rue du Château d'Eau - 75-PARIS 10^e - Tél. : 208.16.45

* *Quand on pense BARBER GREENE, on pense finisseur et poste d'enrobage.*

STIME

5, AVENUE MONTAIGNE - 75-PARIS VIII^e - TEL.: 359.51.69+
31-TOULOUSE 2, av. Joseph Lebrix (61) 48.91.58 / 76-LE HAVRE (35) 48.15.98 / 35-RENNES (99) 00.62.72 / 84-AVIGNON Mas de l'Île de Piot (90) 81.00.20

a v i s

TECHNIQUES D'INFORMATION DANS LE DOMAINE DE L'URBANISME

La Cellule AF/GER à la D.A.F.U. a publié en juillet 1971 un « Guide pratique d'utilisation des techniques d'information dans le domaine de l'Urbanisme ».

Ce guide en six brochures portant sur :

- Réflexions sur les techniques d'information en matière d'urbanisme ;
- fascicule 1 : La communication orale,
Les techniques rédactionnelles,
Les techniques graphiques ;
- fascicule 2 : L'affichage et l'édition ;
- fascicule 3 : La presse ;
- fascicule 4 : La télévision - la radio,
Les films d'entracte ou de réunion,
Les techniques audiovisuelles ;
- fascicule 5 : Les expositions ;

a été diffusé aux Chefs de Services Régionaux et aux Directeurs Départementaux.

Nous reproduisons ci-après l'exposé des motifs de cette publication :

A un certain stade d'avancement de leurs travaux, les responsables d'études d'aménagement et d'urbanisme doivent avoir le souci de rendre publics les résultats de ces études et les propositions qui en découlent. Il existe en ce domaine de l'action publique, comme dans les autres, un véritable « devoir d'information » qui a d'ailleurs été expressément rappelé par les textes réglementaires relatifs aux schémas directeurs et plans d'urbanisme.

Il faut donc entreprendre d'informer l'opinion, de toucher les différents publics intéressés, d'entrer en dialogue avec les différents partenaires qui interviennent à un moment ou à un autre dans la mise en œuvre des projets étudiés. Cette nécessité est d'ailleurs partout ressentie et l'on voit se multiplier les actions d'information à tous les niveaux, en province comme à Paris, sous les formes les plus diverses : expositions, conférences, spectacles audio-visuels, brochures, journées-débats, etc...

On constate toutefois en même temps, de l'aveu même de ceux qui entreprennent de telles actions d'information, que, trop souvent, les faibles résultats obtenus ne sont pas en proportion des efforts fournis pour monter ces actions.

Ceci s'explique d'abord sans aucun doute, par le bas niveau d'information initial de la plus grande partie du public visé ou touché : il ne suffit pas d'une conférence, d'une exposition ni même d'une journée d'étude, si bonnes soient-elles, pour transformer une « personne intéressée » en « personne bien informée » ou compétente. Mais les déceptions ou les échecs éprouvés tiennent certainement aussi pour une bonne part, à une connaissance insuffisante et, partant, à un usage maladroit ou inefficace des techniques d'information. En effet, pour informer et communiquer valablement dans telle ou telle matière, il ne suffit pas de posséder en cette matière des connaissances et des convictions : il faut aussi « savoir informer ». Or le responsable administratif ou l'homme d'étude n'est souvent qu'un piètre informateur.

Par ailleurs Mlle **Bachy** et Mme **Roche** à la D.A.F.U., postes 145, 111 et 337, se tiennent à votre disposition pour tous les problèmes de communication et d'information qui se poseraient à vous et publient mensuellement un fascicule « FLASH COMMUNICATIONS » dont le N° 1 est sorti en mars 1971.

L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et la D.A.F.U. utiliseront ces travaux antérieurs au cours de « Séminaires de FORMATION DES RESPONSABLES DES ORGANISMES PUBLICS D'ÉTUDES D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME AUX TECHNIQUES DE L'INFORMATION » qui se tiendront à l'E.N.P.C. les 4, 5, 6 et 18, 19, 20 octobre : le programme des trois journées est le suivant :

Première journée :

MAITRISE DE L'EXPRESSION ORALE.

- La connaissance du texte.
- La prononciation.
- L'improvisation.
- L'attitude physique.

Animateur : M. Yves **Furet**, ancien pensionnaire de la Comédie Française,
ou M. **Agostini**, Formateur d'Animateurs à l'O.R.T.F.

Deuxième journée :

MAITRISE DU DIALOGUE ET DE LA CONDUITE DE RÉUNION.

- Perception des réactions d'un groupe physiquement présent à une discussion.
- Prise en compte des points de vue exprimés.
- Utilisation des véritables moyens qui permettront aux participants de maîtriser une discussion.

- Apprendre aux participants à exprimer leur pensée et à conserver leurs objectifs.

Animateur : M. Gérard **Rimpot**, Directeur de l'Association de Formation à la Psychologie et à la Sociologie du Travail.

Troisième journée :

MAITRISE DE LA STRATÉGIE.

- Présentation des moyens d'investigation dont on dispose pour connaître l'opinion.
- Présentation d'une attitude marketing pour l'information de l'opinion.
- Choix des techniques et de méthodes de communication.

Cette journée sera illustrée par des films et des diapositives sur des cas concrets du Ministère de l'Équipement.

Animateur : M. Georges **Miquel**, Psychosociologue, Président de l'A.S.D.E.M. et Professeur de marketing à l'I.N.S.E.A.D.

Ces séminaires qui seront reproduits en 1972, s'adressent à tous les responsables des organismes d'études, afin de les préparer aux attitudes personnelles et à l'emploi des moyens qu'ils devront adopter face aux problèmes posés par la communication et les contraintes de l'élaboration conjointe des documents d'urbanisme.

naissance

M. **Denis** Albert, Ingénieur Général des Mines, fait part de la naissance de **Nicolas**, frère d'Isabelle, Etienne, Jérôme et Catherine. Paris, le 15 mai 1971.

décès

On nous prie de faire part du décès de M. **Degardin** Ernest, Ingénieur Chef des Ponts et Chaussées, survenu le 22 juin 1971.

On nous prie de faire part du décès de M. **Bars** Yves, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, survenu le 31 mai 1971.

On nous prie de faire part du décès de M. **François** Albert, Ingénieur Chef des Ponts et Chaussées, Président honoraire des Ciments Lafarge, survenu le 9 mars 1971.

On nous prie de faire part du décès de M. **Dutaret** Charles, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, survenu le 20 avril 1971.

On nous prie de faire part du décès de M. **Boutet** Daniel, Président honoraire du Conseil général des Ponts et Chaussées, survenu le 9 mars 1971. ۞

f. despalles pour un environnement humain

**espaces verts, parcs,
terrains de sports,
jardins publics**

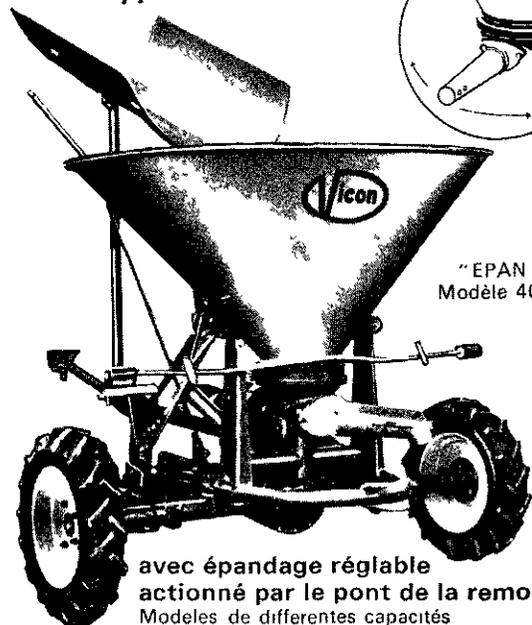
le grand spécialiste
de la région parisienne

Ets F. Despalles sarl
13 rue d'Arcole Paris 4^e tél. 033.28.98

VERGLAS VAINCU avec "EPAN-SEL"

seul épandeur de précision, de sel, sable, laitier, grenailles, du "TYPE PENDULAIRE" permettant l'épandage symétrique ou asymétrique.

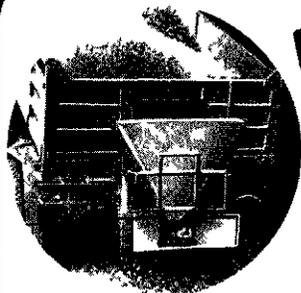
Type "TRACTÉ"



"EPAN SEL"
Modèle 400 litres

avec épandage réglable
actionné par le pont de la remorque
Modeles de differentes capacités

**QUALITÉ DE TRAVAIL SUPÉRIEUR
ET RENDEMENT ACCRU
ÉCONOMIE DE 25 A 50% DE MATIÈRES**

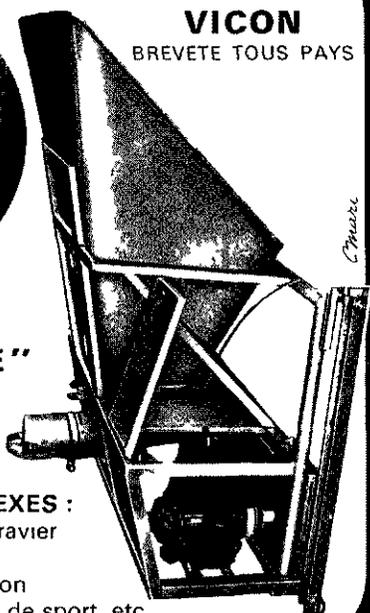


Type "AUTO-PORTÉ"

avec épandage
réglable, et
actionné par moteur

UTILISATIONS ANNEXES :

Épandage de sable et gravier
pour travaux routiers
d'engrais pour fertilisation
d'espaces verts, terrains de sport, etc.



DOCUMENTATIONS DÉTAILLÉES SUR DEMANDE A :

DEPAEPE S.A.

S.A. AU CAPITAL DE 100000 F

176, BD VOLTAIRE, 92-ASNIÈRES - TÉL. 793.31.61

- bibliographie -

LES AÉROPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

Notre camarade Jacques Block, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées et Directeur des études générales et du Plan, à l'Aéroport de Paris, vient de faire paraître une étude qui offre l'avantage de s'adresser aussi bien aux néophytes qu'aux spécialistes. En effet, en spécialiste averti, il nous montre l'envers du décor, il analyse avec objectivité et précision les rouages complexes de la mécanique aéroportuaire. Nous comprenons ce qui se passe au cœur de cette entreprise, ce qu'elle produit, pourquoi et comment, car c'est en termes simples que l'auteur sait exprimer ses notions techniques et économiques.

L'auteur y aborde aussi le problème de l'environnement des aéroports. Il pose les problèmes de l'insertion de l'aéroport, facteur d'enrichissement de la collectivité, dans un contexte humain de voisinage.



LE CHAUFFAGE ÉLECTRIQUE DES CHAUSSÉES

par M. R. Félix, Président d'Honneur
de l'Union Internationale d'Electrothermie

Cet ouvrage est le résultat d'une enquête internationale qui expose les installations réalisées dans de nombreux pays où le climat les justifie. Il indique les résultats obtenus. Il traite surtout le chauffage des chaussées de routes, d'ouvrages d'art et de chemins de piétons ; mais il examine aussi les accès aux aéroports et le chauffage des terrains de sports.

Les conclusions contiennent une proposition destinée à mieux faire connaître les avantages de pareilles installations et à favoriser ainsi leur développement.

Dunod, Editeur, 92, rue Bonaparte, Paris (6^e).

MUTATIONS, PROMOTIONS et DÉCISIONS diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

ORDRE NATIONAL DU MÉRITE

— Secrétariat général pour la Communauté et les Affaires africaines et malgaches.

A été nommé au grade de chevalier :

M. **Hervouet René**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur délégué de la Société des mines de fer de Mauritanie.

— Ministère d'Etat chargé des départements et territoires d'Outre-Mer.

A été nommé au grade d'officier :

M. **Feuillard Louis**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en retraite à la Guadeloupe.

— Ministère de la Justice.

A été nommé au grade de commandeur :

M. **Doumenc André**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Conseiller d'Etat.

— Ministère de l'Economie et des Finances.

A été nommé au grade de chevalier :

M. **Levy**, dit **Levy-Lambert Hubert**, Ingénieur en Chef des Mines, chargé de mission contractuel à l'administration centrale.

— Ministère des Affaires culturelles.

A été nommé au grade d'officier :

M. **Doucier Jean**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de mission au ministère.

— Ministère du Développement industriel et scientifique.

A été nommé au grade de chevalier :

M. **Worms Gérard**, Ingénieur en Chef des Mines, Conseiller technique au Cabinet du Premier Ministre.

— Ministère de l'Equipement et du Logement.

Ont été nommés au grade de commandeur :

M. **Dollet Henri**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées à Ceyzeriat (Ain).

M. **Garnier Jean**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées à Grenoble.

M. **Siadous Albert**, Ingénieur Général de la Construction à Paris.

Ont été nommés au grade d'officier :

M. **Boissonnet Léon**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Aix-en-Provence.

M. **Claeyssen Raymond**, Ingénieur des Ponts et Chaussées à Laon.

M. **Girault Pierre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'Equipement de Meurthe-et-Moselle.

M. **Huet Yves**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Equipement d'Ille-et-Vilaine.

M. **Marcou Maurice**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'Equipement de l'Ardèche.

M. **Menez Pierre**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'Equipement des Vosges.

M. **Pébereau Georges**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.

M. **Sireyjol Pierre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Paris.

NOMINATIONS (*Ponts et Chaussées*)

Par décret du Président de la République en date du 28 juin 1971, les Ingénieurs en Chef du Corps autonome des Travaux Publics dont les noms suivent sont intégrés

dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées à compter du 30 mars 1971 :

Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

MM. **Faudon Jacques, Larquetout Jean-Pierre.**

Ingénieur des Ponts et Chaussées.

MM. **Flamerie de Lachapelle Jacques, Vion Robert, Courant Jean-Paul, Maynadie Jean, Portier Marc.**

J.O. du 6 juillet 1971.

Les candidats dont les noms suivent peuvent être nommés au grade d'Ingénieur des Ponts et Chaussées à la suite du concours professionnel de 1970 :

MM. **Vial Pierre, Bordes Jean-Pierre, Ouradou Raymond, Ladoucette Guy, Taxil Maurice, Penhouet Robert, Delhommez Michel, Hemedry Bernard, Cubaud Pierre.**

J.O. du 10 juillet 1971.

Par décret du Président de la République en date du 9 juillet 1971 sont nommés Ingénieurs-Elèves des Ponts et Chaussées à compter du 1^{er} octobre 1971 les anciens élèves de l'Ecole Polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Dupont Hervé, Piron Vincent, Equios Jean-Pierre, Raynalt Marcel, Patey Gérard, Cruchon Philippe, Fedou Daniel, Blanchard François, Guerber Jacques, Chandeze Alain, Urcel Bernard, Bonnin Olivier, Durville Jean-Louis, Pernier Michel, Magnan Jean-Pierre, Lefebvre de la Boulaye Jean, Graff Pierre, Belotte Jean-Yves, Winter Laurent, Rimattei Pierre, Coccozza Claude, Guillot Jean, Fiszal Roland, Chamboduc de Saint-Pulgent Noël, Dubout Antoine, Machenaud Hervé, Demarre Michel, Ourliac Jean-Paul, Debiesse Georges, Merrien Francis.**

J.O. du 20 juillet 1971.

Par décret du Président de la République en date du 30 juillet 1971 les Ingénieurs Divisionnaires et les Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat (service de l'Equipement) dont les noms suivent sont nommés et titularisés Ingénieurs des Ponts et Chaussées :

MM. **Lepine François, Drevon Albert, Quiblier Serge, Segard Pierre, Bonvarlet-Bailliez Jacques, Desmadryl Jean, Michaud Paul, Mousset Paul, Chedaneau René, Prou André.**

J.O. du 3 août 1971.

Par décret du Président de la République en date du 24 août 1971 les Ingénieurs Divisionnaires et Ingénieurs des Travaux Publics de l'Etat (service de l'Equipement) dont les noms suivent sont nommés et titularisés Ingénieurs des Ponts et Chaussées à compter du 1^{er} juillet 1971 :

MM. **Vial Pierre, Bordes Jean, Ouradou Raymond, Ladoucette Guy, Taxil Maurice, Penhouet Robert, Delhommez Michel, Hemedry Bernard, Cubaud Pierre.**

J.O. du 1^{er} septembre 1971.

Par arrêté en date du 18 août 1971, M. **Gabriel Yves** est nommé Elève-Ingénieur de première année à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

J.O. du 1^{er} septembre 1971.

M. **Menez Pierre**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, détaché dans l'emploi de Directeur départemental de l'Equipement des Vosges, est, à compter du 1^{er} août 1971, réintégré pour ordre dans son corps d'origine et nommé Adjoint au Directeur départemental de l'Equipement du Var en remplacement de M. **Tailhan**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 13 juillet 1971.

M. **Leygues François**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Equipement de la Loire-Atlantique, est, à compter du 1^{er} juillet 1971, nommé Chef de la branche Infrastructure de la même Direction départementale de l'Equipement en remplacement de M. **Cassagne**, admis à la retraite.

Arrêté du 16 juillet 1971.

M. **Lafouge André**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Adjoint au Chef du Service central des Ports Maritimes - Voies Navigables, est, à compter du 24 mai 1971, nommé Chef du Service central des Ports Maritimes - Voies Navigables en remplacement de M. **Guiochon**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 22 juillet 1971.

M. **Jacquier Edmond**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Adjoint au Directeur départemental de l'Equipement de l'Allier, est, à compter du 1^{er} août 1971, nommé Directeur départemental de l'Equipement des Vosges en remplacement de M. **Menez** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 28 juillet 1971.

M. **Rousseau Claude**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé de mission auprès du Directeur départemental de l'Equipement de la Gironde, est, à compter du 16 août 1971, nommé Directeur départemental de l'Equipement de la Vendée en remplacement de M. **Parant** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 29 juillet 1971.

M. **Cohas Henri**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Equipement de l'Ain, est, à compter du 1^{er} septembre 1971, nommé Directeur départemental de l'Equipement de l'Ain en remplacement de M. **Ledain** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 29 juillet 1971.

M. **Parant Jacques**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, détaché dans l'emploi de Directeur départemental de l'Equipement de la Vendée, est, à compter du 16 août 1971, réintégré dans son corps d'origine et nommé chargé de mission auprès du Chef du Service régional de l'Equipement du Languedoc-Roussillon.

Arrêté du 29 juillet 1971.

M. **Ledain** Claude, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, détaché dans l'emploi de Directeur départemental de l'Équipement de l'Ain, est, à compter du 1^{er} septembre 1971, réintégré dans son corps d'origine et nommé Chef de Service régional de l'Équipement « Alsace » en remplacement de M. **Delmond** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 29 juillet 1971.

M. **Lefranc** Henry, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Adjoint au Directeur départemental de l'Équipement de la Seine-Maritime, est, à compter du 1^{er} septembre 1971, nommé Directeur départemental de l'Équipement du Bas-Rhin en remplacement de M. **Tinturier** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 29 juillet 1971.

M. **Hinoux** Gabriel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale des Hauts-de-Seine, est nommé, à compter du 1^{er} octobre 1971, Adjoint au Directeur départemental de l'Équipement du Haut-Rhin en remplacement de M. **Augé**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 2 septembre 1971.

MUTATIONS

M. **Merlin** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service de Navigation Rhône-Saône, est, à compter du 1^{er} août 1971, muté dans l'intérêt du Service à la Direction départementale de l'Équipement des Yvelines pour y être chargé du groupe d'Études et de Programmation (GEP) en remplacement de M. **Catella** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 13 juillet 1971.

M. **Rousset** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service de la Navigation du Nord et Pas-de-Calais, est, à compter du 1^{er} août 1971, muté dans l'intérêt du Service à la Direction départementale de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis en qualité de Chef de la branche « Infrastructures » en remplacement de M. **Chassandé** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 13 juillet 1971.

M. **Deligny** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service d'Études techniques des Routes et Autoroutes (Division de l'Informatique), est, à compter du 1^{er} juillet 1971, affecté à la Direction départementale de l'Équipement de Seine-et-Marne (arrondissement opérationnel Nord) en remplacement de M. **Tessier** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 13 juillet 1971.

M. **Slama** Raphaël, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en stage dans une université des États-Unis, est, à compter du 1^{er} juillet 1971, muté à la Direction départementale de l'Équipement du Val-d'Oise pour être chargé du Groupe d'Études et de Programmation.

Arrêté du 13 juillet 1971.

M. **Monlouis** Camille, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à l'Administration centrale (Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme - Chapitre 31-01), est, à compter du 1^{er} mars 1971, mis à la disposition du Ministère de l'Intérieur pour être affecté à la Direction générale des Collectivités locales en qualité d'Adjoint au Chef du Service technique.

Arrêté du 26 juillet 1971.

M. **Frébault** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à l'Institut de Recherches des Transports, est, à compter du 16 août 1971, muté dans l'intérêt du Service à la Direction départementale de l'Équipement du Rhône pour y être chargé du Groupe d'Études et de Programmation.

Arrêté du 26 juillet 1971.

M. **Béti** Jean-Paul, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de Meurthe-et-Moselle, est, à compter du 1^{er} octobre 1971, muté à la Direction départementale des Pyrénées-Atlantiques (Groupe d'Études et de Programmation) en remplacement de M. **Fourcade** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 5 août 1971.

M. **Bernhard** Christian, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Centre national d'Étude des Tunnels à Lyon, est, à compter du 1^{er} octobre 1971, muté à la Direction départementale de Meurthe-et-Moselle (arrondissement opérationnel « projets et travaux ») en remplacement de M. **Béti** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 6 août 1971.

M. **Bleitrach** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en stage aux U.S.A., est, à compter du 1^{er} septembre 1971, muté à l'administration centrale pour être affecté à la Section REPI « Études économiques et Recherches » de la Division des Études et des Programmes de la Direction des Routes et la Circulation routière.

Arrêté du 17 août 1971.

M. **Bayet** André, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Adjoint au Directeur départemental de l'Équipement de la Marne et Secrétaire permanent des Centres d'Études techniques de l'Équipement (C.E.T.E.), est, à compter du 1^{er} septembre 1971, muté dans l'intérêt du Service à la résidence administrative de Paris en sa qualité de Secrétaire permanent des Centres d'Études techniques de l'Équipement.

Arrêté du 26 août 1971.

M. **Grammont** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement de Meurthe-et-Moselle, est, à compter du 16 août 1971, muté dans l'intérêt du Service à l'administration centrale — Service des Affaires économiques et internationales — pour être chargé du « Département urbain » en remplacement de M. **Mayet** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 26 août 1971.

M. **Dufour** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en stage aux U.S.A., est, à compter du 1^{er} octobre 1971, muté au Service régional de l'Équipement de la Région parisienne — Division des Etudes et des Programmes.

Arrêté du 31 août 1971.

M. **Rousset** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service de la Navigation du Nord et du Pas-de-Calais, est, à compter du 1^{er} août 1971, muté dans l'intérêt du Service à la Direction départementale de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis en qualité de Chef de la branche « Infrastructure » en remplacement de M. **Chassande** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 31 août 1971.

M. **Malhomme** François, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement du Pas-de-Calais, est, à compter du 1^{er} septembre 1971, muté dans l'intérêt du Service à la Direction départementale de l'Équipement de Maine-et-Loire pour y être chargé de l'arrondissement opérationnel en remplacement de M. **Chauvel** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 31 août 1971.

M. **Defossez** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement de la Mayenne, est, à compter du 1^{er} septembre 1971, muté dans l'intérêt du Service à la Direction départementale de l'Équipement de l'Oise en qualité d'Adjoint au Directeur départemental de l'Équipement.

Arrêté du 31 août 1971.

M. **Frébault** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à l'Institut de Recherches des Transports, est, à compter du 1^{er} septembre 1971, muté dans l'intérêt du Service à la Direction départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne en vue d'être chargé de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine.

Arrêté du 3 septembre 1971.

M. **Darde** André, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement de l'Indre-et-Loire (arrondissement Nord-Ouest), est, à compter du 1^{er} octobre 1971, muté dans l'intérêt du Service au Secrétariat général à l'Aviation civile - Direction des Bases aériennes.

Arrêté du 3 septembre 1971.

M. **Butikofer** Jean-Marie, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement de la Corse et chargé de mission à temps partiel auprès du Préfet de la région Corse, est, à compter du 1^{er} septembre 1971, muté dans l'intérêt du Service au Service régional de l'Équipement de la région parisienne.

Arrêté du 8 septembre 1971.

M. **Chauvel** Henri, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement de Maine-et-Loire, est, à compter du 1^{er} septembre 1971, muté dans l'intérêt du Service à la Direction départementale de l'Équipement des Hauts-de-Seine en qualité de Chef de la branche « Infrastructure » en remplacement de M. **Bouis** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 8 septembre 1971.

DÉCISIONS (*Ponts et Chaussées*)

Par décret du Président de la République en date du 14 mai 1971, M. **Lehuede** René, Ingénieur des Ponts et Chaussées, placé dans la position de disponibilité, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et rayé du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, par limite d'âge, à compter du 10 avril 1969.

J.O. du 22 mai 1971.

Par arrêté en date du 28 mai 1971, M. **Goldberg** Serge, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur de la mission d'études et d'aménagement de la ville nouvelle de Trappes, est nommé Directeur de l'établissement public chargé de l'aménagement de la ville nouvelle de Saint-Quentin en Yvelines, avec le titre de Directeur général. Les dispositions du présent arrêté prendront effet à compter du 1^{er} janvier 1971.

J.O. du 27 juin 1971.

Par arrêté du 15 juin 1971, sont nommés membres du Conseil d'administration du Syndicat des Transports parisiens, au titre de représentants de l'Etat :

— Ministère de l'Équipement et du Logement.

M. **Fève** Michel, Directeur des Routes et de la Circulation routière, en qualité de membre titulaire, en remplacement de M. **Dreyfus** Gilbert.

M. **Loriferne** Hubert, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, en qualité de suppléant.

J.O. du 3 juillet 1971.

Par arrêté en date du 24 juin 1971, sont nommés membres du Comité scientifique de l'Institut de recherche des transports :

M. de **Fontgalland** Bernard, Ingénieur Chef des Ponts et Chaussées, Chef du Service de la recherche de la Société nationale des Chemins de fer français.

M. **Josse** Paul, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, vice-président délégué du Syndicat des Transports parisiens.

M. **Perrin-Pelletier** François, Ingénieur en Chef des Mines, Directeur de production des Automobiles Peugeot (Sochaux).

M. de **Vitry d'Avaucourt** François, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Adjoint au Secrétaire général de la Marine marchande.

J.O. du 4 juillet 1971.

M. **Lagardère** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est nommé Conseiller technique au Cabinet du Ministre de l'Équipement et du Logement.

J.O. du 6 juillet 1971.

Par décret du Président de la République en date du 20 juillet, la démission de M. **Allais** Philippe, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est acceptée.

J.O. du 31 juillet 1971.

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre de l'Économie et des Finances et du Ministre de l'Équipement et du Logement en date du 2 avril 1971, M. **Catoire** Boris, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1^{er} septembre 1970, placé en service détaché, pour une période de cinq ans, auprès du port autonome de Rouen en vue d'y exercer les fonctions de Directeur de l'exploitation.

J.O. du 8 août 1971.

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre des Affaires étrangères et du Ministre de l'Équipement et du Logement en date du 5 avril 1971, M. **Virlogeux** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est, à compter du 5 décembre 1970, placé en service détaché, pour une période de deux ans, auprès du Ministre des Affaires étrangères en vue d'exercer des fonctions de son grade en Tunisie au titre de la coopération technique.

J.O. du 8 août 1971.

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre des Affaires étrangères et du Ministre de l'Équipement et du Logement en date du 6 avril 1971, M. **Giroult** Eric, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Secrétariat d'État aux Affaires étrangères, est, à compter du 1^{er} juillet 1970, réintégré pour ordre dans son administration d'origine et placé à nouveau en service détaché, pour une période de deux ans, auprès du Ministre des Affaires étrangères en vue d'exercer les fonctions de Directeur de projets en Roumanie au titre de l'organisation mondiale de la santé.

J.O. du 8 août 1971.

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre de l'Équipement et du Logement et du Secrétaire d'État auprès du Ministre des Affaires étrangères en date du 6 mai 1971, M. **Ostenc** Philippe, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est, à compter du 15 janvier 1971, placé en service détaché, pour une période de deux ans, auprès du Secrétaire d'État auprès du Ministre des Affaires étrangères en vue d'exercer des fonctions de son grade en République de la Côte d'Ivoire au titre de la coopération technique.

J.O. du 8 août 1971.

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre de l'Économie et des Finances, du Ministre des Transports et du Ministre de l'Équipement et du Logement en date du 18 juin 1971, M. **Marec** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1^{er} janvier 1971, placé en service détaché, pour une période de cinq ans, auprès de l'Aéroport de Paris en vue d'occuper l'emploi d'Ingénieur en Chef du département de Roissy-en-France.

J.O. du 8 août 1971.

Par décret du Président de la République en date du 6 septembre 1971, les démissions de MM. **Grimond** Henri et **Saias** Guy, Ingénieurs des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, sont acceptées.

J.O. du 15 septembre 1971.

M. **Guilleray** Paul, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1^{er} octobre 1969, placé en service détaché pour une période de deux ans, éventuellement renouvelable, auprès du Ministère de l'Éducation nationale pour occuper un emploi d'attaché assistant de sciences fondamentales à la Faculté de Médecine de Paris-Broussais.

Arrêté du 23 juin 1971.

M. **Dussart** Robert, Ingénieur des Ponts et Chaussées (promu Ingénieur en Chef le 13 janvier 1969), est, à compter du 1^{er} septembre 1968, placé en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Ministère de l'Intérieur en vue d'occuper un emploi de Directeur à la Préfecture de Paris.

Arrêté du 2 juillet 1971.

M. **Maillant** Jean-Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Bureau central d'Études pour les Équipements d'Outre-Mer (B.C.E.O.M.), est, à compter du 16 juillet 1970, réintégré pour ordre dans son administration d'origine et placé à nouveau en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Syndicat des Transports parisiens en vue d'y exercer les fonctions de Chef du Service des Études.

Arrêté du 12 juillet 1971.

M. **Rousselle** Philippe, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en service détaché auprès de l'Agence foncière et technique de la région parisienne,

est, à compter du 1^{er} janvier 1970, réintégré pour ordre dans son administration d'origine et placé à nouveau en service détaché à compter de la même date pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès de l'Etablissement public chargé de l'aménagement de la ville nouvelle d'Evry en qualité de Directeur technique.

Arrêté du 12 juillet 1971.

M. **Dumas** Max, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, chargé des 10^e et 18^e circonscriptions d'Inspection générale, continue d'être chargé des 10^e et 18^e circonscriptions d'Inspection générale, avec résidence administrative à Paris.

Arrêté du 13 juillet 1971.

M. **Colot** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, placé en position de disponibilité, est réintégré, à compter du 1^{er} juillet 1971, dans les cadres de son administration d'origine et affecté au Service régional de l'Équipement de la Région parisienne.

Arrêté du 13 juillet 1971.

M. **Dutruy** Serge, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Secrétariat d'Etat aux Affaires étrangères, est réintégré dans les cadres de son administration d'origine et affecté à l'arrondissement fonctionnel à la Direction départementale de l'Équipement de la Savoie en remplacement de M. **Favant** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 13 juillet 1971.

M. **Labaune** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Équipement de Saône-et-Loire (arrondissement de Chalon-sur-Saône), est, à compter du 1^{er} juillet 1971, Chef de la branche « Infrastructure » de la Direction départementale de l'Équipement de Saône-et-Loire en remplacement de M. **Dealberto** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 13 juillet 1971.

M. **Maurice** Joël, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Ministère des Affaires étrangères pour servir en Algérie au titre de la coopération technique, est, à compter du 2 octobre 1971, réintégré dans son corps d'origine et affecté à l'arrondissement fonctionnel du Service de la Navigation de Nancy.

Arrêté du 13 juillet 1971.

M. **Delorme** Jean-Louis, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en stage aux U.S.A., est, à compter du 1^{er} août 1971, affecté à l'administration centrale en qualité de chargé de mission auprès du Chef du Service central des Ports maritimes et des Voies navigables, en remplacement de M. **Maquet** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 13 juillet 1971.

La démission de M. **Allais** Philippe, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est acceptée.

Arrêté du 20 juillet 1971.

M. **Pages** André, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port autonome de Bordeaux, est, à compter du 1^{er} juin 1971, maintenu en service détaché pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable.

Arrêté du 26 juillet 1971.

M. **Herman** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef du Service de l'Exploitation du Port Autonome de Bordeaux, est, à compter du 1^{er} juin 1971, maintenu en service détaché pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable.

Arrêté du 26 juillet 1971.

M. **Raoux** Jean, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Secrétariat d'Etat aux Affaires étrangères, est, à compter du 1^{er} août 1971, réintégré dans son administration d'origine et affecté au Service de Coopération technique du Ministère de l'Équipement et du Logement.

Arrêté du 26 juillet 1971.

M. **Aubert** Yves, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de l'Union technique interprofessionnelle des Fédérations nationales du Bâtiment et des Travaux Publics en qualité de Directeur général, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine, à compter du 1^{er} juin 1971, et placé à compter de la même date en position de disponibilité pour une période de trois ans, éventuellement renouvelable, pour exercer les mêmes fonctions auprès de la même Société.

Arrêté du 28 juillet 1971.

M. **Lefebvre** Charles, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, détaché dans l'emploi de Directeur départemental de l'Équipement du Doubs, est, à compter du 1^{er} octobre 1971, réintégré pour ordre dans son corps d'origine et nommé Chef du Service régional de l'Équipement Bourgogne en remplacement de M. **Cassoux** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 29 juillet 1971.

M. **Cassoux** Robert, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, détaché dans l'emploi de Chef de Service régional de l'Équipement de Bourgogne, est réintégré, à compter du 1^{er} octobre 1971, dans son corps d'origine et mis à la disposition du Ministre délégué auprès du Premier Ministre chargé de la Protection de la Nature et de l'Environnement pour y exercer les fonctions de Délégué régional chargé d'une mission d'Inspection générale de l'Environnement Rhône-Alpes.

Arrêté du 29 juillet 1971.

M. Delmond Hugues, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, détaché dans l'emploi de Chef de Service régional « Alsace », est, à compter du 1^{er} septembre 1971, réintégré dans son corps d'origine à titre personnel et mis à la disposition du Ministre délégué auprès du Premier Ministre chargé de la Protection de la Nature et de l'Environnement pour y exercer les fonctions de Délégué régional chargé d'une mission d'Inspection générale de l'Environnement Centre.

Arrêté du 29 juillet 1971.

M. Tinturier Georges, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, détaché dans l'emploi de Directeur départemental de l'Équipement du Bas-Rhin, est, à compter du 1^{er} septembre 1971, réintégré dans son corps d'origine et mis à la disposition du Ministre délégué auprès du Premier Ministre chargé de la Protection de la Nature et de l'Environnement pour exercer les fonctions de Délégué régional chargé d'une mission d'Inspection générale de l'Environnement Haute-Normandie.

Arrêté du 29 juillet 1971.

M. Morange André, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Société centrale pour l'Équipement du territoire, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine, le 1^{er} septembre 1971, et placé à compter de la même date en position de disponibilité auprès de la Société des Eaux de Marseille pour une période de trois ans, éventuellement renouvelable, en vue d'exercer les fonctions de Directeur général adjoint.

Arrêté du 2 août 1971.

M. Laval, Président de Section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, continuera, à compter du 26 septembre 1971, dans les conditions fixées par l'article 98 du Code des Ports maritimes, d'assumer les fonctions de Président du Conseil d'Administration de la Caisse nationale de Garantie des ouvriers dockers.

Arrêté du 4 août 1971.

M. Perrin Jean-Marie, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de l'Unité urbanisme opérationnel et construction n° 2 de la Direction départementale de l'Équipement du Val-de-Marne, est, à compter du 1^{er} décembre 1970, chargé de la branche « Urbanisme opérationnel et construction » de la même Direction départementale de l'Équipement.

Arrêté du 5 août 1971.

M. Boissereing Yves, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur du Port autonome de Marseille, est, à compter du 1^{er} avril 1971, maintenu en service détaché pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable.

Arrêté du 6 août 1971.

M. Dichon Jean-Claude, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Exploitation technique auprès du Port autonome de Marseille, est maintenu en service détaché pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable.

Arrêté du 6 août 1971.

M. Mandray Claude, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Exploitation du Port autonome de Marseille, est, à compter du 1^{er} avril 1971, maintenu en service détaché pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable.

Arrêté du 6 août 1971.

M. Pechere Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur des Équipes Ponts de Fos, est, à compter du 1^{er} avril 1971, maintenu en service détaché pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Port autonome de Marseille.

Arrêté du 6 août 1971.

M. Lauer André, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Société Générale Alsacienne de Banque, est, à compter du 1^{er} octobre 1971, réintégré dans les cadres de son administration d'origine et affecté à la Direction départementale de l'Équipement du Bas-Rhin (arrondissement opérationnel) en remplacement de **M. Vaudray** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 6 août 1971.

M. Crussard Jean, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Commissariat à l'Énergie atomique, est, à compter du 1^{er} octobre 1969, maintenu dans la même position pour une nouvelle période de cinq ans auprès du Commissariat à l'Énergie atomique pour lui permettre de continuer à y exercer les fonctions de son grade.

Arrêté du 6 août 1971.

M. Deleau Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à l'Institut de Recherche des Transports, est, à compter du 1^{er} juillet 1971, mis à la disposition de l'Association Marc BLOCK en vue d'exercer des fonctions de son grade au Centre d'Études prospectives d'Économie mathématique appliquées à la Planification (C.E.P.R.E.M.A.P.).

Arrêté du 6 août 1971.

M. Boyer Robert, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Commissariat Général du Plan d'Équipement et de la Productivité, est, à compter du 1^{er} avril 1971, réintégré pour ordre dans son administration d'origine et mis à la disposition du Ministère de l'Économie et des Finances en qualité de chargé de mission à la Direction de la Prévision.

Arrêté du 6 août 1971.

M. **Manuel Gilbert**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à l'Inspection générale de l'Aviation civile, est, à compter du 1^{er} juillet 1971, mis à la disposition de la Société française d'Etudes et de Réalisations d'équipements aéronautiques (SOFREAVIA) pour une période de trois mois.

Arrêté du 11 août 1971.

M. **Long-Depaquit Albert**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, attaché au Conseil Général des Ponts et Chaussées, est chargé de la 33^e circonscription d'Inspection générale spécialisée de navigation (Bassin du Rhône) en remplacement de M. **Jamme** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 17 août 1971.

M. **Guitonneau Raymond**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, placé en service détaché à l'Aéroport de Paris en qualité de Directeur Général, est, à compter du 15 mars 1971, réintégré pour ordre dans son administration d'origine et placé en position de disponibilité pour convenances personnelles à compter de la même date jusqu'au 14 mai 1971 inclus.

Arrêté du 24 août 1971.

M. **Yoncourt Bernard**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de mission auprès du Directeur départemental de l'Équipement de Meurthe-et-Moselle, est, à compter du 16 août 1971, chargé du groupe d'Etudes et de Programmation à la Direction départementale de l'Équipement de Meurthe-et-Moselle en remplacement de M. **Grammont** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 26 août 1971.

M. **Cretaine Jacques**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Chef d'Urbanisme opérationnel et Construction à la Direction départementale de l'Équipement du Rhône, est, à compter du 1^{er} septembre 1971, en sus de ses fonctions actuelles, nommé adjoint du Directeur départemental de l'Équipement.

Arrêté du 27 août 1971.

M. **Vigny Charles**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est, à compter du 9 avril 1971, placé en service détaché pour une période de deux ans, éventuellement renouvelable, auprès du Ministère des Affaires étrangères en vue d'exercer des fonctions de son grade en Algérie au titre de la coopération technique.

Arrêté du 27 août 1971.

M. **Morelon Jean-Pierre**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction de l'Aménagement foncier et de l'Urbanisme, est, à compter du 1^{er} juillet 1971, mis à la disposition de l'Agence foncière et technique de la région parisienne en vue d'y exercer des fonctions de son grade au Secrétariat général du Groupe central des villes nouvelles.

Arrêté du 31 août 1971.

M. **Jaouen Jean**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, adjoint au Directeur du Bâtiment et des Travaux Publics et de la Conjoncture, est, à compter du 15 septembre 1971, mis à la disposition du Ministère des Transports pour être chargé des fonctions d'Adjoint au Délégué du Tunnel sous la Manche.

Arrêté du 31 août 1971.

M. **Nicolas Joseph**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Ministère des Affaires étrangères, est maintenu en service détaché auprès du Ministère des Affaires étrangères pour servir au Maroc au titre de la coopération technique pour la période du 1^{er} janvier 1971 au 16 mai 1971, date de sa réintégration dans son corps d'origine.

Arrêté du 31 août 1971.

M. **Charneil Claude**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Société centrale pour l'Équipement du Territoire en qualité de Directeur régional, est, à compter du 1^{er} janvier 1971, maintenu dans la même position et dans les mêmes fonctions auprès de l'organisme susvisé, pour une nouvelle période de trois ans, éventuellement renouvelable.

Arrêté du 31 août 1971.

M. **Basso Marcel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Laboratoire Central des Ponts et Chaussées, est, à compter du 2 mai 1971, placé en congé de longue durée pour une période de six mois. A l'expiration de cette période, l'intéressé sera, suivant l'avis émis par le Comité médical, soit réintégré dans son emploi, soit maintenu en congé de longue durée.

Arrêté du 31 août 1971.

M. **Philippon Jean-Baptiste**, Inspecteur Général de la Construction, Conseil Général des Ponts et Chaussées, est, à compter du 1^{er} août 1971, mis à la disposition du Ministère délégué auprès du Premier Ministre chargé de la protection de la nature et de l'environnement.

Arrêté du 2 septembre 1971.

PROMOTIONS

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées désignés ci-après, inscrits au tableau d'avancement pour l'année 1971, sont promus Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées :

MM. **Bruno de Rouvre Jean**, 22-1-1971 ; **Roger Philippe**, 9-3-1971 ; **Chambron Etienne**, 9-3-1971 ; **Portiglia Michel**, 9-3-1971 ; **Gautier Alain**, 13-3-1971 ; **Meau Yves**, 7-5-1971 ; **Boumendil Henri**, 7-5-1971 ; **Mandray Claude**, 7-5-1971 ; **Marrec Pierre**, 7-5-1971 ; **Lagrange Maurice**, 7-5-1971 ;

Planchot Camille, 16-5-1971 ; **Guithaux** Pierre, 16-5-1971 ; **Gaudemer** Philippe, 23-5-1971 ; **Pera** Jean, 3-6-1971 ; **Fauveau** Pierre, 3-6-1971 ; **Guillot** Edouard, Roger, 3-6-1971 ; **Dussine** Marcel, 1-7-1971 ; **Bablon** Georges, 15-7-1971.

NOMINATION (*Mines*)

Par arrêté du 4 mai 1971, est nommé au Comité de Bassin Seine-Normandie, au titre de Délégué du Premier Ministre, M. **Saglio** Jean-François, Ingénieur en Chef des Mines, en qualité de titulaire et en remplacement de M. **Cheret** Ivan.

J.O. du 16 mai 1971.

DÉCISIONS (*Mines*)

Par arrêté du 8 juin 1971, M. **Le Bars** Yvon, Ingénieur des Mines, Adjoint au Directeur des Industries métallurgiques, est désigné comme membre français du Conseil de Surveillance de la Société internationale de la Moselle en remplacement de M. **Dominjon** Georges.

J.O. du 25 juin 1971.

Par arrêté du Ministre du Développement industriel et scientifique en date du 9 septembre 1971, la démission de M. **Caille** Gérard, Ingénieur-Elève du Corps national des Mines, a été acceptée à compter du 7 juin 1971.

J.O. du 21 septembre 1971.

RETRAITES (*Ponts et Chaussées*)

Par décret du Président de la République en date du 26 avril 1971, M. **Keckenroth** Maurice, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

J.O. du 7 mai 1971.

Par décret du Président de la République en date du 14 mai 1971, M. **Teissier du Cros** François, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite par limite d'âge, à compter du 22 octobre 1971.

J.O. du 22 mai 1971.

Par décret du Président de la République en date du 14 mai 1971, M. **Thevenin** Jean, Ingénieur des Ponts et

Chaussées, placé dans la position de service détaché, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et admis à faire valoir ses droits à la retraite par limite d'âge, à compter du 2 octobre 1971.

J.O. du 22 mai 1971.

Par décret du Président de la République en date du 27 mai 1971, M. **Vergelin** Gustave, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en disponibilité, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine, à compter du 27 mai 1971, et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite à compter de la même date.

J.O. du 8 juin 1971.

Par décret du Président de la République en date du 28 mai 1971, M. **Parinet** Louis, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

J.O. du 8 juin 1971.

Par décret du Président de la République en date du 28 mai 1971, M. **Laurent** Jacques, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

J.O. du 8 juin 1971.

Par décret du Président de la République en date du 28 mai 1971, l'honorariat de son grade est conféré à M. **Cassagne** Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, admis à la retraite à compter du 13 mars 1971.

J.O. du 8 juin 1971.

Par décret du Président de la République en date du 10 juin 1971, M. **Liffort de Buffevent** Michel, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite par limite d'âge, à compter du 5 novembre 1971.

J.O. du 20 juin 1971.

Par décret du Président de la République en date du 10 juin 1971, M. **Burdin** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite par limite d'âge, à compter du 9 décembre 1971.

J.O. du 20 juin 1971.

Par décret du Président de la République en date du 15 juin 1971, M. **Durand** Auguste, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis, sur sa demande, à compter du 1^{er} juillet 1971, à faire valoir ses droits à la retraite.

J.O. du 22 juin 1971.

Par décret du Président de la République en date du 15 juin 1971, M. **Hofmann** Georges, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est réin-

tégré pour ordre dans son corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

J.O. du 22 juin 1971.

Par décret du Président de la République en date du 16 juin 1971, M. **Desorges** Robert, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

J.O. du 24 juin 1971.

Par décret du Président de la République en date du 16 juin 1971, M. **Guinvarc'h** Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

J.O. du 24 juin 1971.

L'honorariat de son grade est conféré à M. **Monnier** Henri, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, admis à la retraite le 20 décembre 1968.

Arrêté du 22 juin 1971.

L'honorariat de son grade est conféré à M. **Colonna de Lega** Roger, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, admis à la retraite le 7 mai 1971.

Arrêté du 23 juin 1971.

M. **Nicolas** Joseph, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est admis, à compter du 4 juin 1971, à faire valoir ses droits à la retraite par limite d'âge.

Arrêté du 23 juin 1971.

M. **Aubert** Albert, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 2 juillet 1971.

M. **Cyna** Henri, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 2 juillet 1971.

M. **Gabriel** Claude, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 2 juillet 1971.

M. **Rouer** Bernard, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 2 juillet 1971.

M. **Deutsch** Charles, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, en position de disponibilité, est réintégré pour ordre dans son corps d'origine et admis, sur sa demande, à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 20 juillet 1971.

L'honorariat de son grade est conféré à M. **Haas** René, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées de 2^e classe, admis à la retraite le 30 mai 1971.

Arrêté du 28 juillet 1971.

L'honorariat de son grade est conféré à M. **Dosnon** André, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du cadre spécial, admis à la retraite le 5 avril 1970.

Arrêté du 28 juillet 1971.

L'honorariat de son grade est conféré à M. **Garnier**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, admis à la retraite à compter du 21 mai 1970.

Arrêté du 13 août 1971.