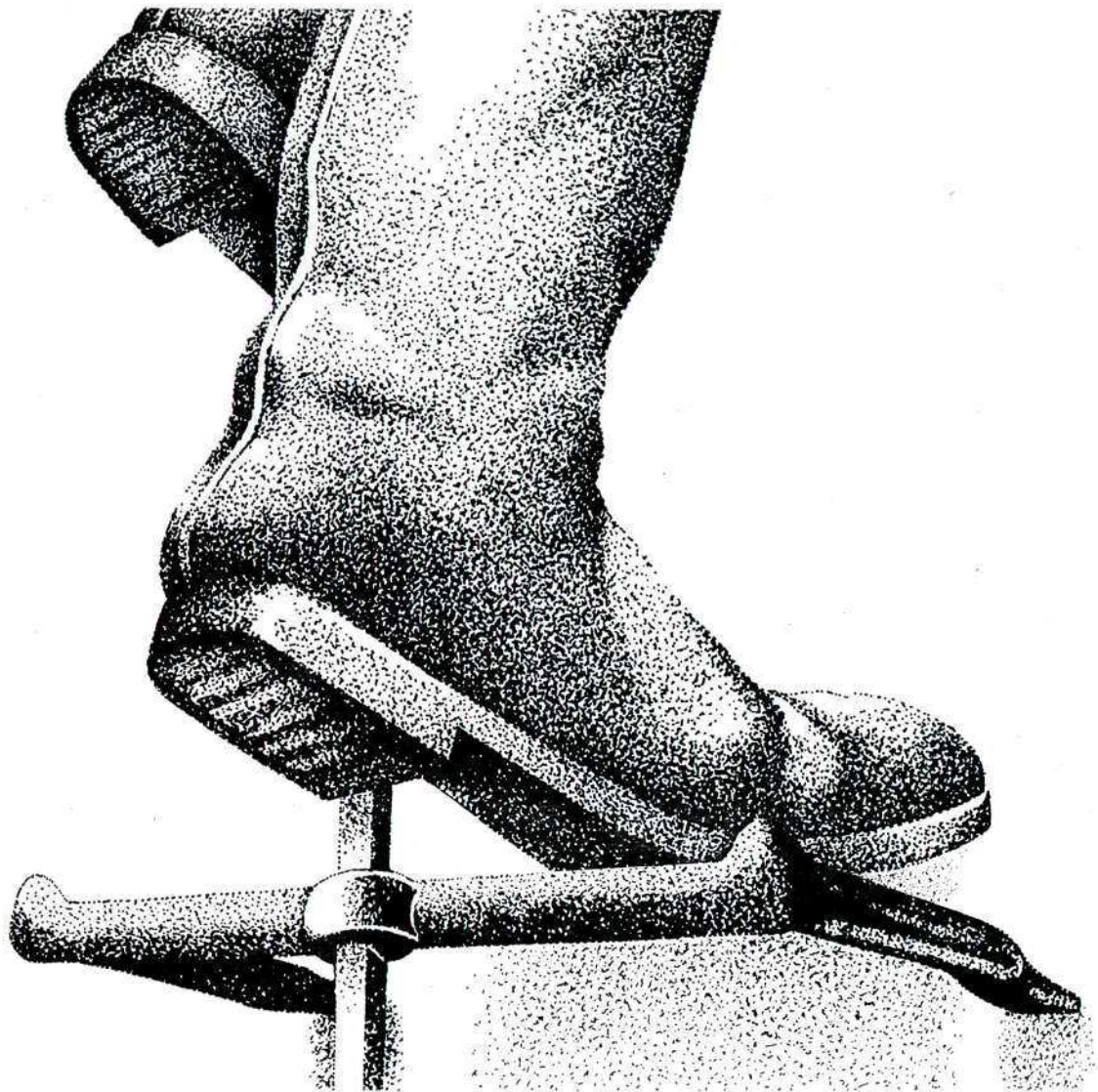




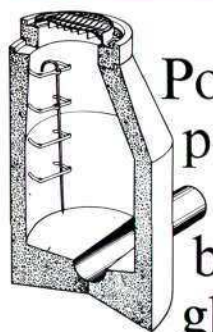
PONTS
et
CHAUSSEES
et
MINES



la région midi-pyrénées



le pied sûr!...



en se conformant aux normes du fascicule 70
Pont-à-Mousson S.A. a mis au point un **échelon**
pour cheminée d'assainissement. Largement
dimensionné, coulé en fonte ductile, il a en plus des
butées antidérapantes pour éviter les risques de
glissades et de chutes.

Pont-à-Mousson S.A. : les techniques au service de la sécurité.



PONT-A-MOUSSON S.A.

Société anonyme au capital de 369.220.000 F.

Nancy, 91, avenue de la Libération

lettres : 4 x 54017 NANCY CEDEX

téléphone : (28) 53-60-01



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

Directeur de la publication :
René MAYER,
Président de l'Association

Rédacteur en chef :
Philippe AUSSOURD,
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

Assistante de rédaction :
Brigitte LEFEBVRE DU PREY

**Promotion et
Administration :**
Secrétariat du P.C.M. :
28, rue des Saints-Pères
Paris-7^e

Revue éditée par l'Association
professionnelle des Ingénieurs des
Ponts et Chaussées et des Mines,
avec la collaboration de l'Associa-
tion des Anciens Elèves de
l'Ecole des Ponts et Chaussées,
28, rue des Saints-Pères, Paris-7^e
Tél. 260.25.33
260.27.44

Abonnements :
— France 100 F.
— Etranger 100 F. (frais de port
en sus)
Prix du numéro : 10 F.

Publicité :
Responsable de la publicité :
Jean FROCHOT
Société Pyc-Éditions :
254, rue de Vaugirard
Paris-15^e
Tél. 532-27-19

L'Association Professionnelle des In-
génieurs 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.

Dépôt légal 4^e trim. 1974 - N° 3219
Commission Paritaire n° 55.306

IMPRIMERIE MODERNE
U.S.H.A.
Aurillac

sommaire

réalités et espérances d'une région : Midi-Pyrénées

Le Groupe Régional de P.C.M., qui a assumé la réalisation de ce dossier, remercie toutes les personnalités du monde politique, économique et de l'administration qui ont apporté leur contribution sous forme d'articles ou d'interview, et dont le nom apparaît dans la Revue.

Ces remerciements s'adressent également à :

— **M. Jalabert** qui, avec ses étudiants, a mené une étude préparatoire permettant de mieux cerner les thèmes à développer dans ce dossier ;

— les responsables de la **Mission Régionale** qui ont fourni des conseils très utiles et qui ont apporté eux-mêmes la matière de plusieurs articles de présentation générale.

dossier

Préface : Préfet de Région	16
L'espoir régional	18
par A. SAVARY, Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées	
Présentation de la Région Midi-Pyrénées	20
(avec le concours de la Mission Régionale)	
Trois points de vue sur la Région Midi-Pyrénées :	
L. EECKHOUTTE, Président du Conseil Général de la Haute- Garonne, Vice-Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées ..	25
A. RAYMOND, Député-Maire de Colomiers	27
M. DOUMENG, Conseiller Général de la Haute-Garonne	31
Le développement des Industries Agricoles et Alimentaires	34
(avec le concours de la Mission Régionale)	
Les Entreprises de Bâtiments et de Travaux Publics	36
par M. SOUCHET, ingénieur au S.R.E.	
Midi-Pyrénées, une région mono-industrielle ?	38
(avec le concours de la Mission Régionale)	
Les formes originales de tourisme dans les Pyrénées	39
par M. PATURLE, Ingénieur des Ponts et Chaussées	
Le cadre de vie : comment préserver l'architecture traditionnelle	42
L'expérience du Lot, par M. LAGARDERE, D.D.E. du Lot	
Coopération du SO Français avec le Nord et l'Est de l'Espagne	45
H. SARAMON, coprésident français de la COPEF, ancien président de la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie	
Les communications régionales	52
(avec le concours de la Mission Régionale)	
La liaison fluviale Atlantique - Midi-Pyrénées	60
par J.C. FERRAND, I.P.C.	

Interview de M. FABRE, Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Midi-Pyrénées	64
L'agglomération toulousaine, aujourd'hui	66
par Ch. SALVA, J. FREBAULT, J.P. BLANQUET, Ph. ROGER	
Toulouse - Métropole Régionale	70
par P. BAUDIS, Député-Maire de Toulouse	
Où en est le MIRAIL ?	76
avec le concours de la SETOMIP	
Une expérience de Ville Nouvelle dans l'agglomération toulousaine - COLOMIERS	78
avec le concours de la SAEM de Colomiers-Villeneuve	
Un exemple de Ville moyenne : CASTRES	81
par M. M. LIMOUZY, ancien ministre	
Franchir la Garonne : impressions d'un Parisien	85
par M. SAVEL, D.D.E. du Gers	
La décentralisation de la météorologie nationale	86
L'unité et la solidarité régionale	87
— Points de vue sur les disparités internes à la région et l'ambiguïté de ses limites	
— Relations entre Toulouse et les villes moyennes de Midi-Pyrénées (Mission Régionale)	
Points de vue sur le rôle de l'Assemblée Régionale	93

rubriques

La nouvelle aérogare de Toulouse Blagnac	94
par J.P. OURLIAC, I.P.C.	
La première section de la Rocade Sud de Toulouse : les ponts de l'ONIA et d'EMPALOT	96
par Y. BRIANCOURT	
L'autoroute des Deux Mers (A. 61)	111
par R. DIEZ	
Mouvement	113
Demande d'emploi	114

Maquette : Monique CARALLI.

Couverture : l'ancien Cloître de Saint-Pierre-des-Chartreux, à Toulouse.

Photo : YAN - J. DIEUZAIDE.

La réalisation du numéro a été coordonnée par M. Y. BRIANCOURT.

L'ECLAIRAGE PUBLIC

par télécommande

liaisons radio ou fil

**allumage des différents
quartiers simultanément ou
en différé.**

contrôle visuel par retour



VELEC SEFAT

*autres
applications :*

**réseaux d'eau
alerte incendie
alerte avalanche
alerte grêle
alerte crue en rivière
surveillance chaufferies
télémessure pollution**

B. A. C. C. I.

BÉTON ARMÉ
CONSTRUCTIONS CIVILES
ET INDUSTRIELLES

Société Anonyme
au Capital de 20.000.000 de F

127, rue de Saussure - PARIS 17^e

Téléphone : 924.89.69 - 622.56.90

•
Bâtiments Industriels
Ouvrages d'Art
Grands ensembles immobiliers
Aménagements hydro-électriques
et barrages
Stations de pompage
et d'épuration des eaux
Travaux souterrains - Galeries
Grands abattages
Démolitions spéciales
avec ou sans explosifs
Routes - Gros terrassements
Battage de palplanches

•
DIRECTION REGIONALE DU SUD-OUEST
11, rue de Rixens - 31200 TOULOUSE
Tél. 48.91.34 - 48.55.81

ENTREPRISE DUCLER Frères

SAINT-MAUR - 32300 MIRANDE

Tél. : (16.62) 06.54.80 (4 lignes groupées)

TRAVAUX PUBLICS
TERRASSEMENTS - GENIE CIVIL
AUTOROUTES
TRAVAUX ROUTIERS - ASSAINISSEMENT
TRAVAUX MARITIMES

Société Nationale de Travaux Publics

10, rue Cambacérès - 75008 PARIS
Tél. : 265.37.59 - Télex : 66 777 Aldosivi Paris

TRAVAUX DE PORTS / DRAGAGES MARITIMES
ET FLUVIAUX / ROUTES / AÉRODROMES /
BARRAGES / CHEMINS DE FER / OUVRAGES
D'ART / BÂTIMENTS INDUSTRIELS / ENTREPRISES
GÉNÉRALES /

ENTREPRISE DROUARD FRÈRES

S.A. au Capital de 10 000 000 de F
153, rue de la Pompe
PARIS 16^e

CENTRE de TOULOUSE

LIGNES ÉLECTRIQUES
T.H.T. - M.T. - B.T.
ÉCLAIRAGE PUBLIC
V.R.D.
ÉLECTRIFICATION
S.N.C.F.
TRAVAUX PUBLICS

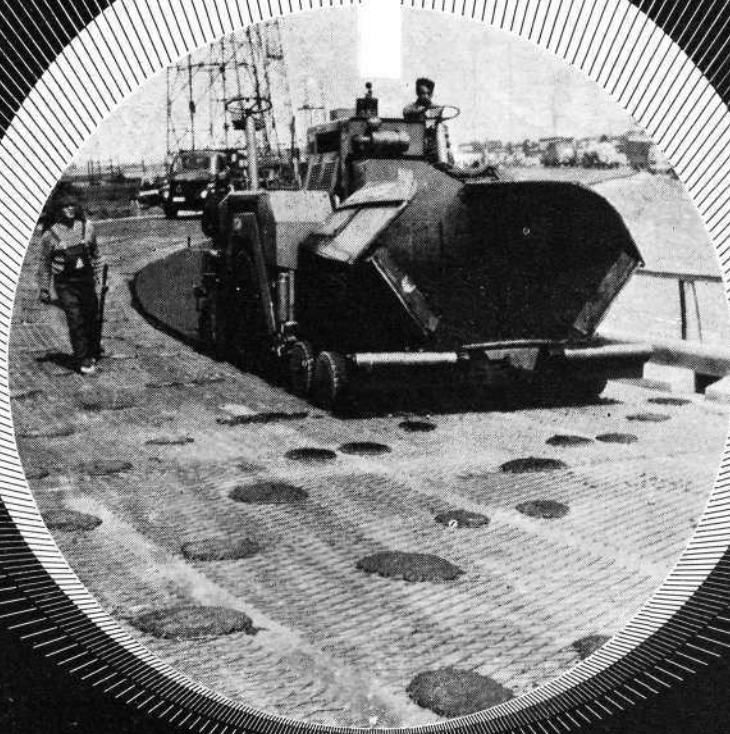
BUREAUX :

Rue Montmorency
31019 TOULOUSE CEDEX
Tél. : 47.67.51
(lignes groupées)

ATELIERS :

27, rue Charles-Gounod

thermidép



le chauffage électrique des routes

**LE METAL
DEPLOYE**



383, Av. du
Général de Gaulle
92 140-Clamart
Tél. 630-21-60

ENTREPRISE GENERALE D'ELECTRICITE
SAUNIER DUVAL



250, route
de l'Empereur
92 508-Rueil-
Malmaison
Tél. 977-92-55



**SOCIÉTÉ CHIMIQUE
DE LA ROUTE**
1, Avenue Morane-Saulnier
78140 VÉLIZY-VILLACOUBLAY
Tél. 946.96.60



**LASSAILLY
& BICHEBOIS**
1, Avenue Morane-Saulnier
78140 VÉLIZY-VILLACOUBLAY
Tél. 946.96.60

Transports et circulation
Infrastructures routières
infrastructures de transport

Génie civil urbain
et bâtiment

Méthodes,
ordonnancement
et coordination



serequip

Agence du Sud-Ouest

7, rue Malaret - 31000 TOULOUSE

(61) 21.30.56

Rue J.-Rodier - Z.I. de Montaudran

31400 TOULOUSE

(61) 80.45.20

LES TRAVAUX D'ÉTANCHÉITÉ DES OUVRAGES D'ART

de la

PÉNÉTRANTE SUD-OUEST de TOULOUSE

ont été réalisés suivant le procédé B 3A par :



AGENCE DE TOULOUSE

105, rue de Fenouillet

31017 TOULOUSE CEDEX

Tél. 47.92.10

**TOUS TRAVAUX D'ÉTANCHÉITÉ - DALLAGE
ASCOREN - COUVERTURE ET BARDAGE ACIER
VOIRIE URBAINE**



BUREAU D'ÉTUDES

ROUTES ET AUTOROUTES - GÉNIE CIVIL
OUVRAGES D'ART - BATIMENT - USINES
OUVRAGES HYDRO-ÉLECTRIQUES

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES TECHNIQUES ET INDUSTRIELLES

C.D. N° 16 - LABEGE - 31320 CASTANET TOLOSAN

Téléphone : (61) 80.82.90 et 80.82.91

TRAVAUX PUBLICS ET PRIVÉS

Terrassements - Routes
Aérodromes - Canaux
Revêtements bitumineux
Sols industriels



S.A. au capital de 6.591.000 Frs

Siège Social - Administration et Bureaux :

30, avenue de Larrieu - TOULOUSE

Téléphone : (61) 40.27.23 (lignes groupées)

Direction de TARBES

65 - BOURS par BAZET - Tél. (62) 93.60.77

Direction de BORDEAUX

33 - Le TAILLAN-MEDOC - Tél. (56) 23.36.93

Direction de PERPIGNAN

Km n° 3 - Route de Narbonne

66 - PERPIGNAN - Tél. (69) 61.02.36

Direction de MONTAUBAN

Route de Castelsarrasin - Tél. 63.21.11

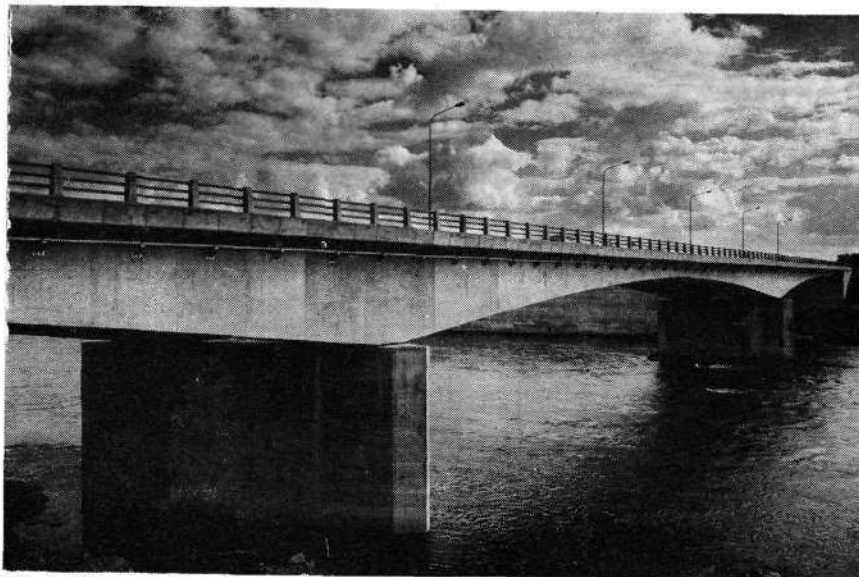
Direction de MEYREUIL

Quartier Broye - Tél. 22.37.68



SECURITE ET SIGNALISATION

BUREAUX : 35 à 39, avenue du Danemark - B.P. 210 - 37002 TOURS CEDEX
 Tél. : (47) 54.23.84



Pont de l'embouchure
sur la Garonne - Toulouse

Photo YAN - Toulouse

entreprise a. dodin **ead**

Société anonyme au capital de 16 500 000 F

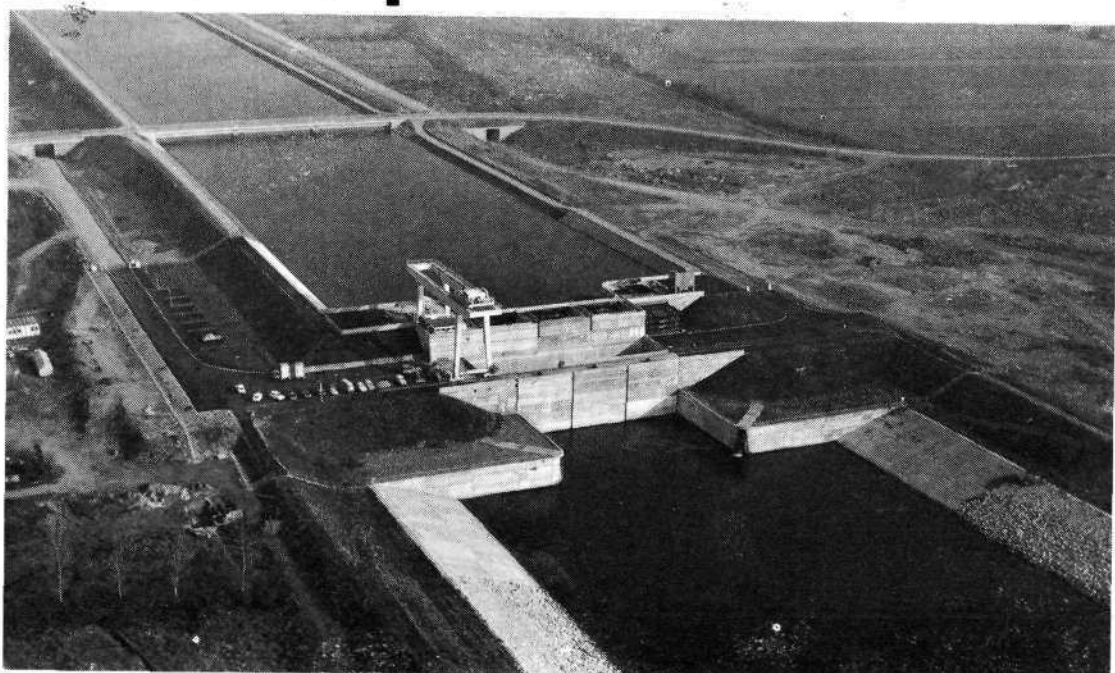
siège social : 95 bis, rue manin 75019 paris

Agence Sud-Ouest :

26, chemin de la Flambergue - 31026 TOULOUSE CEDEX



sainrapt & brice



E.D.F.

Aménagement
de Golfech.

Usine.

15 septembre 1973

15 septembre 1974

**Il y a maintenant un an que, conformément à ses promesses,
JEAN NEUHAUS S.A.
expédie tous panneaux de signalisation permanente
ou de chantier (y compris les panneaux à textes)
sous deux semaines ou moins.**

**Tél. : (59) 26.79.54 - Telex : 57.736
JEAN NEUHAUS S.A. - BEHOBIE 64700 HENDAYE**



jean neuhaus s.a.

**PANNEAUX - PORTIQUES - POTENCES
CAISSONS LUMINEUX FIXES
A MESSAGES VARIABLES**



* l'eau...
c'est la vie!

- Adduction et distribution d'eau potable.
- Réseaux d'assainissement.
- Eaux agricoles et industrielles.
- Captages, forages et sondages.
- Traitement de l'eau potable.
- Génie civil et ouvrages spéciaux.
- Fonçages horizontaux.
- Entretien et gestion des réseaux.
- Pipe-lines et feeders.

sade



Compagnie générale
de travaux d'hydraulique

28, rue de La Baume, 75364 Paris Cedex 08

Téléphone : 359.61.10



EUROPE ÉTUDES

Agence de TOULOUSE

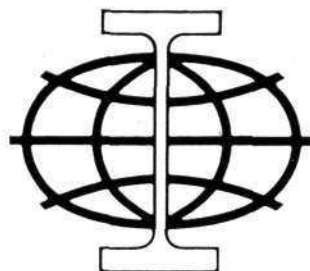
Bureaux : 24, chemin de Lafilaire - 31500 TOULOUSE

Tél. (61) 80.68.10

Directeur Régional : Daniel DUTOIT

ETUDES :

OUVRAGES D'ART - BATIMENT - B.E.T. ET STRUCTURES - TRACE ROUTIER
ETUDES URBAINES



C F E M

- ponts
- constructions métalliques
- ouvrages hydrauliques
- chaudronnerie - réservoirs
- aéroréfrigérants
- menuiserie métallique
- murs-rideaux
- off-shore
- constructions mécaniques
- entreprise générale

C^{IE} FRANÇAISE D'ENTREPRISES MÉTALLIQUES

Société Anonyme au Capital de 43.620.500 F

57, bd de Montmorency - 75781 Paris Cedex 16 - Tél. : 288.49.29 - Télégr. : Lonfer Paris - Téléx : 62.512

RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (Val-d'Oise) - Tél. : 989.04.21 +

TOUS MATÉRIELS DE **STOCKAGE, CHAUFFAGE ET ÉPANDAGE**
DE **LIANTS HYDROCARBONÉS**

ÉPANDEUSES
avec rampe

- Eure et Loir
- Jets multiples à commande pneumatique

POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



Équipement épandeur à transmission hydrostatique et rampe à commande pneumatique

STOCKAGE
et **RÉCHAUFFAGE**
de liants :

- Citernes mobiles
- Spécialistes de l'équipement des installations fixes

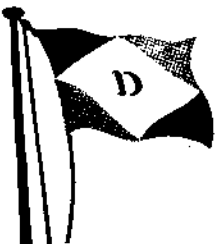
(300 réalisations)

DEPUIS 1911, LES ÉTABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISENT DES MATÉRIELS D'ÉPANDAGE

S.F.E.D.T.P. SOCIÉTÉ FRANÇAISE D'ENTREPRISE DE DRAGAGES ET DE TRAVAUX PUBLICS

Siège Social : 10, rue Cambacérés, PARIS (8^e) - Tél. 265.67.61
Direction et Services Techniques :
29, rue de Miromesnil, PARIS (8^e) - Tél. 265.09.30

Travaux à la Mer
Dragages et Terrassements
Aménagements Hydro-Électriques
Barrages et Canaux - Routes
Ouvrages d'Art
Assainissement et Adduction d'eau
Fondations Spéciales
Bâtiments et Usines



"LA CELLULOSE DU PIN"

S.A. au Capital de 116.046.975 Francs

Siège Social :

7, rue Eugène-Flachat, 75849 PARIS - Cédex 17

Usines de :

FACTURE et BÈGLES (Gironde)
TARTAS et ROQUEFORT (Landes)

KRAFTS pour CAISSES
KRAFTS pour SACS GRANDE CONTENANCE
KRAFTS FRICTIONNÉS
PATES AU BISULFITE BLANCHIES

L'ÉQUIPEMENT ROUTIER

Le plus important
fabricant
de GARDE-CORPS
pour ouvrages d'arts

Usine et bureaux de LYON

Avenue de Lattre-de-Tassigny
69330 MEYZIEU
Tél. (78) 31.47.73

Bureau de PARIS

26, route de Versailles
Petit Champlan
91160 LONGJUMEAU
Tél. 928.81.39

ENTREPRISE MORTERA et Cie

TERRASSEMENTS
ROUTES

VOIES FERRÉES

TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS

126, chemin Nicol
31200 TOULOUSE

Tél. : 48.64.98 et
48.54.97

Télex : 52014 MORTERA TSE

Société d'ENTREPRISES du SUD-OUEST

TERRASSEMENTS

BÉTON ARMÉ
ET BÉTON
PRÉCONTRAIT

PONTS

TRAVAUX ROUTIERS
DRAGAGE

52, rue Corneille
31025 TOULOUSE CEDEX
Tél. : 40.23.59 +

G. T. M. B. T. P.

Société Anonyme au Capital de 43.200.000 Francs

Siège Social : 61, avenue Jules-Quentin, 92000 NANTERRE - Tél. : 769.62.40

Aménagements hydroélectriques - Centrales nucléaires - Centrales thermiques
Constructions industrielles - Travaux de Ports - Routes - Ouvrages d'art
Béton précontraint - Canalisations pour fluides - Canalisations électriques - Pipe-Lines



forclum

(société de force et lumière électriques)

Centre d'Affaires Paris-Nord - Bâtiment Ampère n° 1

93153 LE BLANC-MESNIL

Tél. : 931.42.41

TOUTES INSTALLATIONS ELECTRIQUES

Directions Régionales et Agences :

Paris - St-Denis - Nanterre - Bordeaux - Le Bouscat
Lille - Laval - Troyes - La Chapelle-St-Luc

SOCIÉTÉ
ANONYME
DES
ENTREPRISES

Léon BALLOT

au Capital de 25 500 000 F

TRAVAUX
PUBLICS

155, bd Hausmann, 75008 PARIS

MOISANT entreprise
LAURENT générale
SAVEY de bâtiment et
MLS travaux publics

Services Administratifs et Techniques
3 et 5, rue Gustave Eiffel
91420 Morangis - Tél. : 909.34.27
Siège Social : 8, rue Armand Moisant
75015 Paris - Tél. : 783.82.13

PARIS-MELUN-NANTES
RENNES-LYON-BORDEAUX

SECHAUD et METZ Ingénieur-Conseil
Ingénieurs Arts et Métiers (Pa. 16)

S.A. AU CAPITAL de 500 000 FRANCS

28, rue de la Redoute - 92260 FONTENAY-AUX-ROSES

Etudes génie civil - Etudes tous corps d'état
en pilotant Bureaux spécialisés

Réalisations pour le compte du Maître d'Ouvrage : E.D.F. - C.E.A.
S.N.C.F. - PONTS ET CHAUSSÉES - AÉROPORT DE PARIS
MINISTÈRE DE L'AIR

Aménagements hydro-électriques - Centrales thermiques et
nucléaires - Usines d'incinération d'ordures ménagères -
Aéroports - Ponts - Ouvrages d'art - Fondations en tous genres

ÉTUDES POUR FRANCE ET ÉTRANGER



ENTREPRISE
POILLOT
TRAVAUX PUBLICS

11, rue de la Maladière - 21160 Marsannay-la-Côte

TRAVAUX ROUTIERS
MATÉRIAUX DE VIABILITÉ
TERRASSEMENT MÉCANIQUE
ASSAINISSEMENT - MAÇONNERIE

Téléphone : (80) 23.42.27

C.C.P. : Dijon 1.478-89

Société Armoricaine d'Entreprises Générales

S.A. au Capital de 2.000.000 F

TRAVAUX PUBLICS
ET PARTICULIERS

SIEGE SOCIAL : 7, rue de Bernus - VANNES

Téléphone : 66.22.90

CAMPENON BERNARD



Barrage de Reza Chah Kabir en Iran (Photo CB).

Aménagements hydro-électriques.
Grands ouvrages de génie civil terrestres et maritimes.
Routes et aérodromes.
Bâtiments et constructions industrielles.
Installations nucléaires.
Béton précontraint (procédés Freyssinet).

Société anonyme au capital de 30.400.000 F.

Siège Social: 42, avenue de Friedland 75363 Paris Cedex 08 - Tél. 227.10.10

PUBLICIS M735

Entreprise **GAGNERAUD** Père et Fils

S.A. au Capital de 30 000 000 F.

Fondée en 1886

7 et 9, rue Auguste-Maquet, **PARIS (16^e)**

Tél. : 288.07.76 et la suite

TRAVAUX PUBLICS - TERRASSEMENTS - BÉTON ARMÉ
BATIMENT - CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES - VIABILITE
ASSAINISSEMENT - TRAVAUX SOUTERRAINS - CARRIÈRES
BALLAST - PRODUITS ROUTIERS - ROUTES - ENROBÉS



PARIS (Seine)

MARSEILLE, FOS-SUR-MER (Bouches-du-Rhône)

VALENCIENNES, DENAIN, MAUBEUGE, DUNKERQUE (Nord)

LE HAVRE (Seine-Maritime) - **MANTES** (Yvelines)

ENTREPRISE

BOURDIN & CHAUSSE

S.A. au Capital de 6.000.000 F

NANTES, Rue de l'Ouche-Buron
Tél. : 74.59.70

PARIS, 36, rue de l'Ancienne Mairie
92 - Boulogne-Billancourt
Tél. : 604.13.52

**TERRASSEMENTS
ROUTES
ASSAINISSEMENT
RESEAUX EAU et GAZ
GENIE CIVIL
SOLS SPORTIFS**

FONDASOL

SIEGE SOCIAL : 2, avenue de la Cabrière, AVIGNON

**BUREAU D'ÉTUDES
DE SOLS ET FONDATIONS**



SONDAGES - ESSAIS DE SOLS

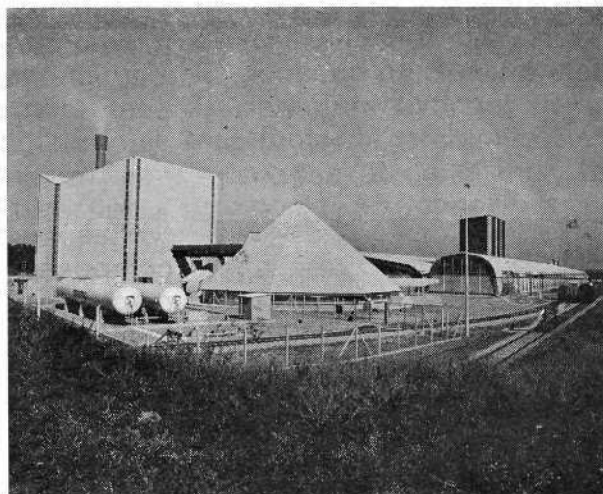
DIRECTION et BUREAUX : **AVIGNON-MONTFAVET**
B.P. n° 54 - Tél. 84.03.96 (3 lignes groupées)
Télex : 42999 Fondasol Mtfav

CENTRE : **METZ**, 41, place Saint-Thiébault
Tél. 68.78.28 et 68.78.29
Télex : 86695 Fondasol Metz

AGENCES : **CHALON-SUR-SAONE**, 19, rue Saint-Georges
Tél. : 48.45.60 - Télex : 80368 Fondasol Chaln
PARIS, 5 bis, rue du Louvre
Tél. : 260.21.43 - 260.21.44.
Télex : 67230 Fondasol Paris



PREGYPAN



La seconde usine de **PREGYPAN** a maintenant atteint sa pleine phase de production. Elle est située à **AUNEUIL** dans l'Oise. Il s'agit d'une usine extrêmement automatisée permettant une cadence de production exceptionnelle pour l'Europe.

Elle permet à **PREGYPAN** de tripler ses capacités de production et de répondre ainsi aux besoins toujours plus exigeants du marché des plaques de plâtre utilisées pour la réalisation des cloisons, plafonds et doublages.

Rappelons que les plaques de plâtre **PREGYPAN**, par leur réalisation industrielle, offrent aux entreprises de bâtiment, qu'il soit résidentiel ou non, des matériaux réguliers, prêts à l'emploi et rapides à mettre en œuvre. La commercialisation des produits **PREGYPAN** est assurée par quatre agences :

PREGYPAN S.A.,

TOUR GAMMA, Bâtiment B, 195, rue de Bercy
75582 PARIS CEDEX 12

PREGYPAN S.A.,

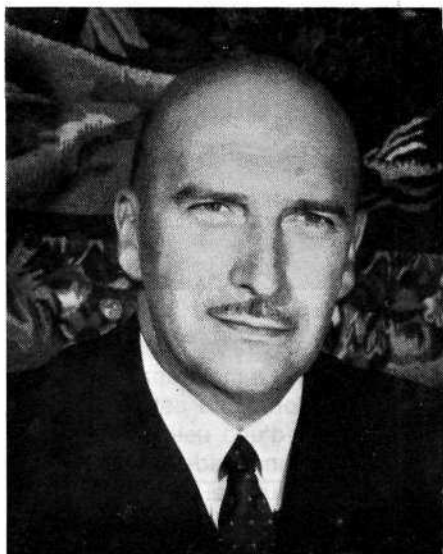
«L'ACACIA» 20, chemin de Charrière Blanche
B.P. N° 6 - 69130 ECULLY

PREGYPAN S.A.,

75, cours Pierre-Puget, B.P. N° 354
13214 MARSEILLE CEDEX 1

PREGYPAN S.A.,

C/O DELEGATION DES CIMENTS LAFARGE,
63, bd Gaston-Serpette - 44000 NANTES



M. Roche,
Préfet de la région Midi-Pyrénées.

Plus vaste que la Suisse et composée de huit départements : Ariège, Aveyron, Haute-Garonne, Gers, Lot, Hautes-Pyrénées, Tarn, Tarn-et-Garonne, la région Midi-Pyrénées couvre 45 379 km², soit 8,3 % du territoire national.

Mais sa population qui s'élevait à 2 184 846 habitants au recensement de 1968 ne représente que 4,4 % de la population française. Sa densité, soit 48 habitants au km² contre une moyenne de 92 pour la France entière, la place à l'avant dernier rang des régions françaises.

On ne s'étonnera donc pas que les activités agricoles aient en Midi-Pyrénées une importance particulière (26 % de la population active contre 15 % dans l'ensemble national).

Malgré l'étendue des départements qui la constituent, la Région n'en est pas pour autant dépourvue d'une certaine unité géographique. Adossée à la partie centrale de la chaîne pyrénéenne et bornée au Nord et au Nord-

Est par les contreforts méridionaux du Massif Central, on peut la définir comme un ensemble disposé autour de la haute et de la moyenne vallée de la Garonne, irrigué par le fleuve et ses principaux affluents : Ariège, Tarn, Lot sur la rive droite, Save, Gers, Baïse sur la rive gauche. Seules les vallées supérieures de l'Adour et de son affluent, le Gave de Pau, s'ajoutent au système hydrographique garonnais.

Les terroirs y sont très divers : haute montagne au Sud, pentes plus douces au Nord, zones de coteaux en Gascogne, les sols les plus riches étant, bien entendu, les plaines fluviales mais aussi la campagne Lauragaise qui va de Toulouse à la ligne de partage des eaux des Bassins de l'Atlantique et de la Méditerranée.

Son armature urbaine faite d'une grande ville sur laquelle s'articulent en étoile des agglomérations bien moins importantes quant à leur population, mais cependant dotées d'un rôle local de commandement, est très significative d'un habitat dispersé.

Dépourvue d'importantes ressources minières, la région Midi-Pyrénées est restée à l'écart de la révolution industrielle du XIX^e siècle. Il a fallu attendre qu'au début du XX^e l'utilisation de la houille blanche — ainsi baptisée par l'ingénieur ariégeois Aristide Bergès — fasse naître des industries utilisant l'électricité dans les vallées pyrénéennes. Au lendemain de la première guerre mondiale, le développement spectaculaire de l'aéronautique et de la chimie devait assurer l'essor de Toulouse. Ces activités sont maintenant complétées par la recherche spatiale qui en est en quelque sorte la suite logique.

Toulouse, capitale historique de la Province du Languedoc, qui, dans le passé, fut par excellence une ville de commerce, d'administration, d'enseignement, de juridiction et de culture, possède

à l'heure actuelle une très grande puissance d'attraction qui en fait une rayonnante métropole d'équilibre.

Les Pouvoirs Publics, en liaison étroite avec les élus et les organismes professionnels s'attachent à promouvoir une croissance harmonieuse de l'ensemble territorial, tant en ce qui concerne l'agriculture et plus généralement l'espace rural, l'industrie à la fois par le développement des entreprises existantes et l'implantation de nouvelles activités, le secteur tertiaire dont l'importance ne cesse de croître chaque jour.

L'Université de Toulouse au passé prestigieux, puisqu'elle fut la seconde créée en France, et les Instituts, Laboratoires et Centres de Recherches qui lui sont liés, méritent une mention spéciale, car la Région dispose là d'un

facteur de développement de tout premier ordre.

Mais on ne peut non plus passer sous silence tout ce qui fait de Midi-Pyrénées une Région accueillante, ses institutions culturelles, la beauté de ses sites et monuments, la douceur de ses horizons, le caractère avenant de ses habitants, la proximité de la montagne et de la mer, tout concourt à donner ici une qualité de vie que ne manquent pas d'apprécier ceux qui, du fait de décentralisation d'industries ou de services, abandonnent la région parisienne pour nos ciels méridionaux.

Au XVI^e siècle, la richesse procurée par la culture du pastel fit appeler la région toulousaine « pays de cocagne ». De nos jours, c'est certainement encore le pays du bon vivre. ■

**QUELQUES OUVRAGES ESSENTIELS
SUR TOULOUSE ET SA REGION**

- J. COPPOLANI - **Connaissance de TOULOUSE.**
Ed. Privat - Toulouse - 1974
- Ph. WOLFF - **Histoire de TOULOUSE**
Ed. Privat - Toulouse - 1974
- C. BERINGUIER - A. BOUDOU - G. JALABERT
TOULOUSE - Midi - Pyrénées : La Transition
Ed. Stock (Collection Villes Clés) - 1972
- J. DIEUZAIDE - R. MAURIES - **TOULOUSE Cité du Destin**
avec 183 photos de J. Dieuzaide - Ed. Havas - 1974
- R. BRUNET - G. JALABERT - **Le Midi TOULOUSAIN**
Ed. Larousse (Collection Découvrir la France) - 1974

L'ESPOIR RÉGIONAL

par Alain Savary

Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées

La Région Midi-Pyrénées a près d'un an d'existence dans le nouveau cadre que lui impartit la Loi du 5 juillet 1972, qui institue les Assemblées Régionales, Conseil Régional et Comité Economique et Social. Au regard de la faiblesse des moyens mis à la disposition de ces nouvelles institutions, il est certes trop tôt pour tirer des conclusions sur leur aptitude à infléchir, dans le contexte, l'urbanisation et l'expansion de Midi-Pyrénées.

Un constat de fait s'impose néanmoins, si l'on veut brosser un rapide tableau de la région.

Les huit départements qui composent Midi-Pyrénées recouvrent une grande diversité et surtout de grandes faiblesses que ne peut refléter l'essor relatif de la métropole toulousaine. La Région Midi-Pyrénées n'a pas été dans le passé une entité politique et culturelle, pas plus qu'elle ne constitue une région géographique naturelle. Loin des grandes concentrations d'échanges françaises et européennes, elle est restée en

retrait des mutations techniques et économiques du siècle dernier, puis, corollaire de la stagnation et cause d'aggravation, la diminution de la population a été importante jusqu'à l'après-guerre.

Midi-Pyrénées est demeurée une région essentiellement agricole, au tissu industriel fragile et au sein de laquelle le poids économique de Toulouse est allé croissant, au point de faire craindre ce que

Alain Savary, député de Haute-Garonne.



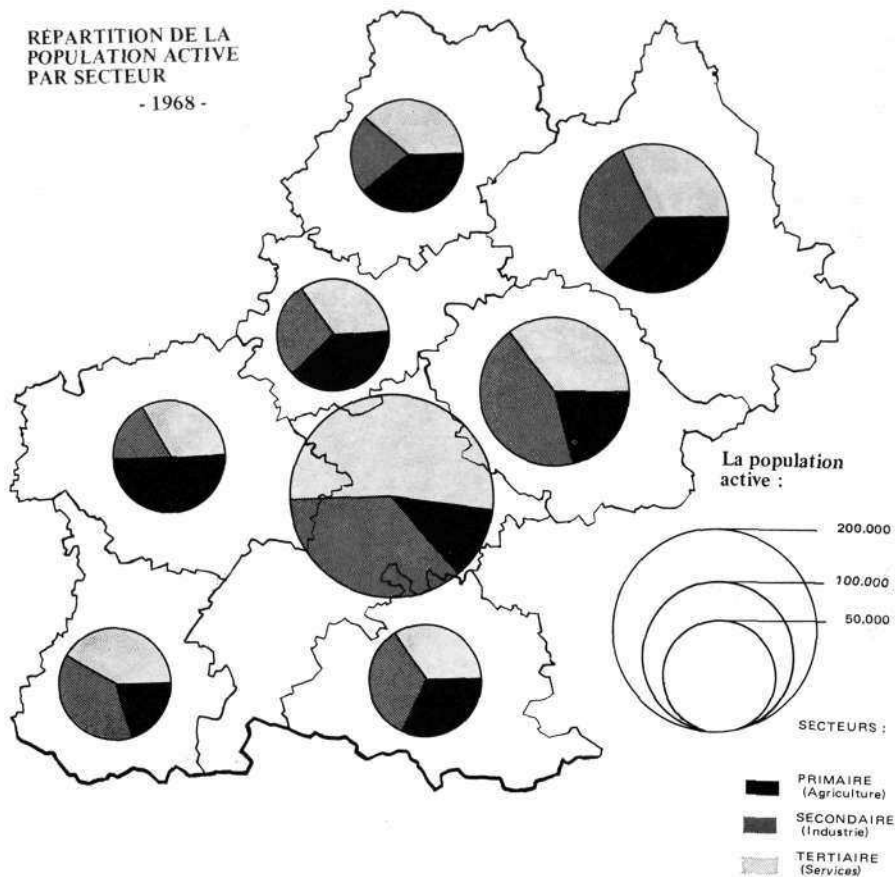
certains économistes appellent des « effets de polarisation » que l'on oppose aux « effets d'entraînement » souhaités.

Cette spécificité régionale conduit aujourd'hui à gérer à la fois le développement d'une grande ville (Toulouse) et la croissance parallèle des centres urbains secondaires, à reconverter des activités minières et industrielles anciennes (notamment dans le Tarn et l'Aveyron), à moderniser l'agriculture, surtout l'élevage et la production fruitière, à redonner vie à la montagne et à favoriser les activités liées au tourisme...

Or, cette action concertée n'est possible que dans un cadre qui tienne compte des réalités vécues et des solidarités régionales. Si les Assemblées régionales peuvent offrir ce cadre, elles n'ont malheureusement pas les moyens d'exprimer réellement leurs choix. Le centralisme, en matière budgétaire principalement, est toujours intact. Il est significatif à cet égard que le Conseil Régional de Midi-Pyrénées, au détriment de ressources déjà très modestes, ait dû pallier l'effort insuffisant de l'Etat sur les grands équipements régionaux d'importance nationale que sont les routes et les télécommunications.

Dans la conjoncture actuelle, plus déterminantes encore sont les décisions qui engagent l'avenir des industries aéronautiques, informatiques ou chimiques dont on sait qu'elles engagent l'avenir de la Région tout entière,

RÉPARTITION DE LA POPULATION ACTIVE PAR SECTEUR
- 1968 -



de par le nombre des emplois existants, l'ampleur des activités traitées et le capital technologique accumulé. Or, non seulement ces décisions sont prises hors de la région, mais encore les partenaires régionaux en ignorent le contenu exact. De la même façon, il semble absurde et injuste d'appliquer la même politique fiscale à des régions dont les structures industrielles sont totalement différentes : il est certain que la restriction du crédit grève plus particulièrement notre région dont le tissu industriel, déjà faible, est en partie constitué d'entreprises petites et moyennes.

Seule l'application d'un ensemble cohérent de mesures peut rendre à Midi-Pyrénées la maîtrise de sa destinée, en

instituant un véritable pouvoir régional, souverain pour les affaires de sa compétence, doté de la capacité financière et des compétences techniques qu'elle permet de mettre en œuvre dans l'intérêt commun.

Alors Midi-Pyrénées peut être cette « entité logique et viable » dont il est question dans le dernier point de l'enquête du Groupe PCM. Sinon, l'espoir régional est bien compromis.

PRÉSENTATION DE LA RÉGION MIDI-PYRÉNÉES

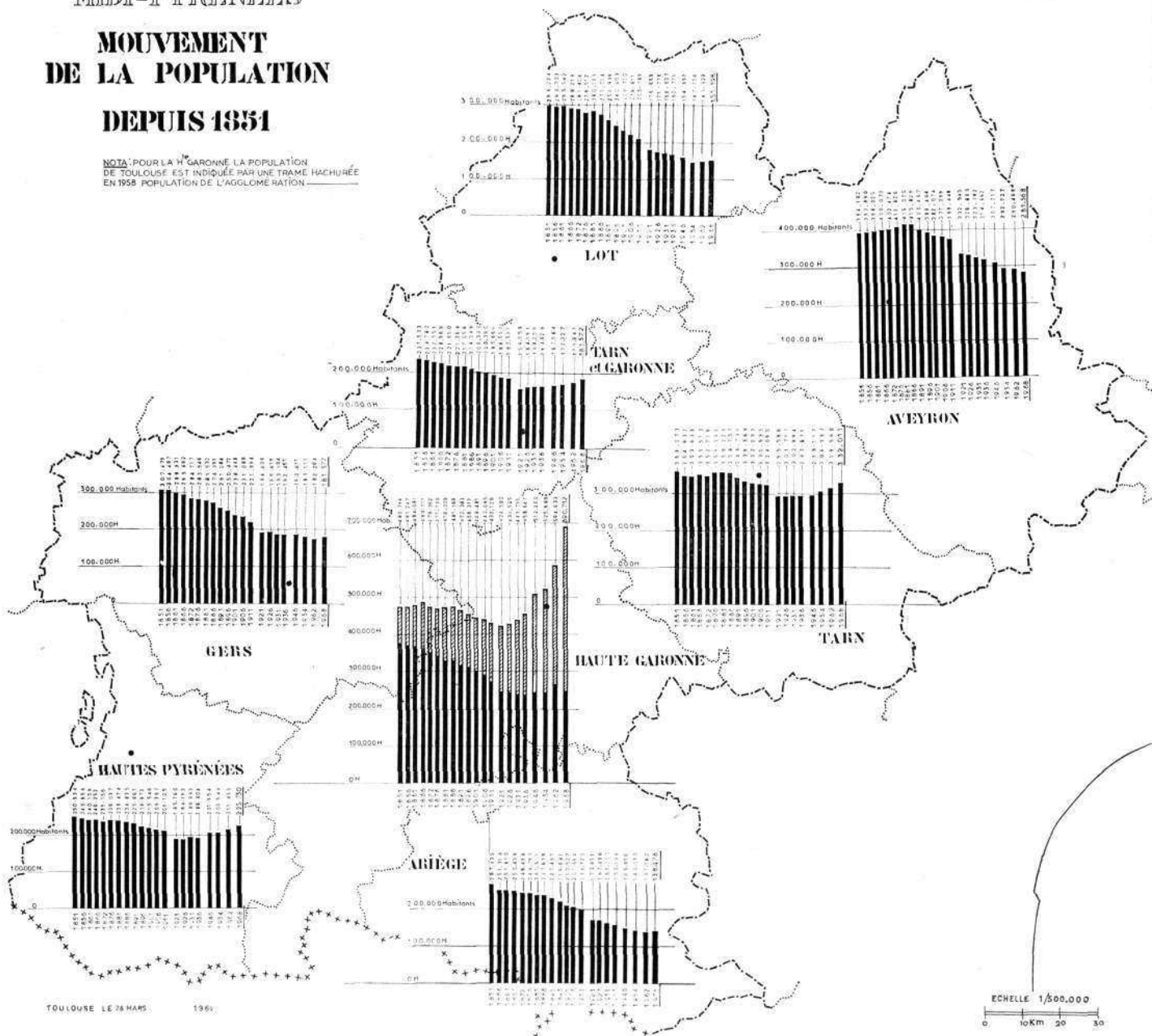
avec le concours de la Mission Régionale

DIRECTION RÉGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT

RÉGION
MIDI-PYRÉNÉES

MOUVEMENT DE LA POPULATION DEPUIS 1851

NOTA: POUR LA HAUTE GARONNE LA POPULATION DE TOULOUSE EST INDICUÉE PAR UNE TRAME HACHURÉE EN 1958 POPULATION DE L'AGGLOMÉRATION



TOULOUSE LE 28 MARS 1961

ECHELLE 1/500.000
0 10Km 20 30

Les vastes espaces de Midi-Pyrénées sont peu peuplés puisque la densité moyenne est de 48 h/km², la densité française étant de 92 h/km². Le renouveau démographique est pourtant sensible depuis 1954, la population régionale qui diminuait jusqu'alors passant de 1 875 390 habitants à 2 245 000 h au 1^{er} janvier 1973 (estimation INSEE).

Pauvre en ressource énergétique, cette région est restée au 19^e siècle à l'écart des grands centres industriels français, loin du Nord en expansion, reliée par des voies de communications insuffisantes et mal commodes. Midi-Pyrénées est donc restée à dominante agricole avec 27 % de la population active régionale en 1968. Depuis cette date, et jusqu'en 1974, le nombre d'actifs employés dans l'agriculture a diminué de 48 000 personnes environ. Cette diminution provient surtout de la baisse du nombre des aides familiaux (21 500) et de la disparition de certaines exploitations en général par regroupement (16 000). L'âge moyen des actifs agricoles demeure cependant élevé.

Bien que la taille moyenne des exploitations soit légèrement supérieure à la moyenne nationale (19,5 ha contre 18,9), 66 % d'entre elles ont encore une superficie inférieure à 20 ha. Cependant, la politique d'élargissement des structures foncières se poursuit activement grâce au remembrement parcellaire et à l'activité des SAFER. A cette volonté de restructuration s'ajoute un effort de modernisation des équipements et d'amélioration de la productivité : malgré une diminution de la surface consacrée au maïs, l'indice de production est passé de 100 en 1969 à 134 en 1973. Il en va de même pour la vigne.

L'industrialisation de Midi-Pyrénées a eu pour point de départ l'exploitation de mines de charbon dans le Tarn (Albi-Carmaux) et l'Aveyron (Decazeville). La découverte d'autres ressources énergétiques plus facilement exploitables (hydroélectricité, gaz naturel) a compensé la fermeture progressive des gisements, à l'exception du bassin de Carmaux qui alimente la centrale thermique d'Albi et de la mine à ciel ouvert de Decazeville pour la centrale de Penchot.



Une rue piétonne à Toulouse.

(Photo A.M.P.)

Elle sera développée ensuite dans deux directions : maintien et renforcement des activités traditionnelles, installation d'industries de pointe. Les premières sont représentées par le secteur du textile avec les centres du Tarn et de l'Ariège, ainsi que par l'industrie du cuir dans le Tarn et l'Aveyron. Elles mettent Midi-Pyrénées en bonne place au niveau européen, voire mondial. Les secondes utilisent la technologie la plus avancée : il s'agit de l'aéronautique, de l'informatique et de l'électronique dont l'implantation s'est trouvée renforcée par la proximité de centres de recherche de grande valeur, en particulier du complexe scientifique de Rangueil-

Lespinet. Cette présentation dualiste commode ne doit cependant pas faire oublier l'existence d'activités diversifiées — mécanique de base, chimie, habillement, ameublement qui témoignent d'une vitalité d'autant plus encourageante qu'elles expriment des initiatives variées de petites ou moyennes entreprises.

S'agissant du secteur tertiaire, il est plutôt moins développé en Midi-Pyrénées que dans l'ensemble de la France. Bien que le commerce et l'artisanat enregistrent une création globale d'établissements, leur nombre de-



Bien sûr, l'usine Motorola aurait pu s'installer ailleurs.

(Photo Laboratoire régional de l'Équipement)

meure inférieur à la moyenne nationale — 15 commerces alimentaires pour 1 000 habitants contre 17 en moyenne nationale ; 4 commerces d'habillement contre 5... par exemple. Les services aux entreprises sont encore deux fois moins fournis que dans le reste du pays et les entreprises de Midi-Pyrénées doivent trop souvent faire appel à des prestataires extérieurs à la région.

Midi-Pyrénées dispose cependant d'une grande richesse : son Université. L'Université de Toulouse est une des plus anciennes d'Europe après Bologne et Paris ; ses 45 000 étudiants la mettent au troisième rang des villes universitaires de France. Elle offre un large éventail en matière d'enseignement supérieur grâce aux Universités des Sciences Sociales, de Toulouse-Mirail (disciplines littéraires), Paul Sabatier (enseignements scientifiques) grâce aux grandes écoles dont certaines sont regroupées dans l'Institut National Polytechnique, grâce à l'I.U.T. * de Toulouse dont deux départements se sont implantés à Tarbes et à Rodez. La réputation de cette région est également due à la qualité de la recherche qui ne peut qu'être renforcée par l'existence du complexe scientifique de Rangueil-Lespinet, par la venue prochaine de

l'Office National de la Météorologie Nationale et de l'ONERA (Office Nationale d'Etudes et de Recherches Aérospatiales).

Le tertiaire, c'est aussi le tourisme, domaine dans lequel notre région est bien placée. Les pôles d'attraction sont variés, qu'il s'agisse des lieux de pèlerinage — chaque année 4 millions de visiteurs à Lourdes —, de thermalisme, de sports d'hiver ou de tourisme culturel sur les traces d'un riche passé historique, notamment architectural. D'une manière générale, les vastes espaces ruraux apparaissent comme un atout encore peu utilisé.

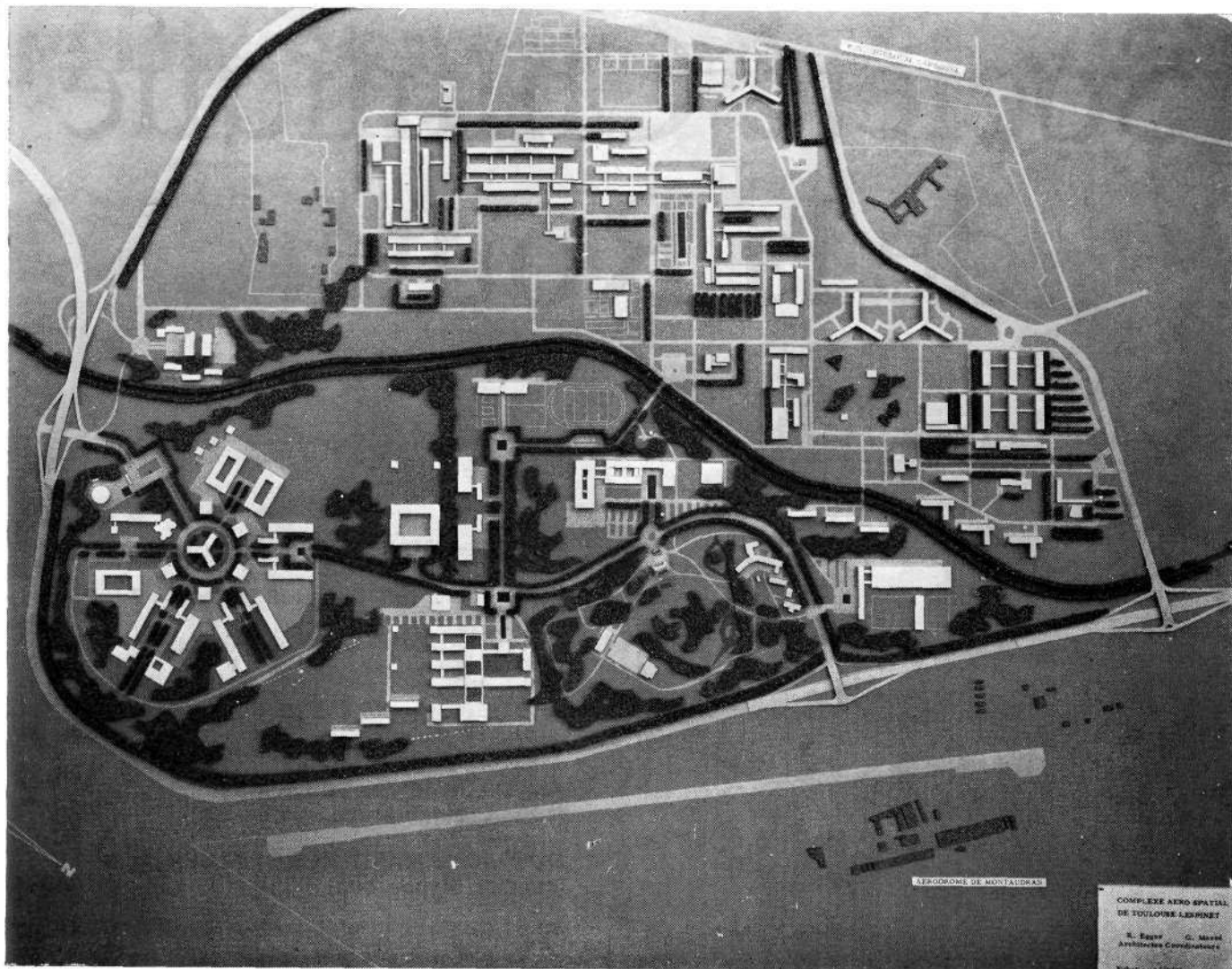
Les moyens mis en œuvre depuis quelques années pour intensifier le développement économique de Midi-Pyrénées commencent à produire leurs effets.

Dans le domaine agricole, les programmes d'hydraulique de la Compagnie des Coteaux de Gascogne et de l'Etablissement Public Régional répondent à la nécessité d'une meilleure irrigation des terres, pallient les inconvénients d'un climat trop contrasté. Par ailleurs, le développement d'un élevage de qualité, le développement des industries agricoles et

alimentaires encore insuffisantes, une meilleure commercialisation des produits fruitiers permettront de valoriser les ressources du monde agricole.

La croissance industrielle de la région est encouragée par le régime des primes de développement régional dont les taux sont modulés : pour les créations d'activités, les taux sont de 25 % dans les zones de reconversion minière et les zones particulières de Castres et Millau, de 20 % dans les villes moyennes, de 12 % à Toulouse pour les investissements de moins de 5 millions de francs. Pour le reste de l'espace régional, le taux est de 12 %. Le développement industriel de la région passe aussi par son désenclavement géographique. L'Etablissement Public Régional a consacré en 1974 près de 80 % de son budget d'investissement à l'amélioration progressive d'un réseau routier de 2 150 kms, des liaisons aériennes par une subvention au nouvel aéroport de Blagnac et à des aéroports de la région, ainsi qu'au développement du réseau de télécommunications. Cet effort vient renforcer celui de l'Etat qui porte en particulier sur la

* Institut Universitaire de Technologie.



Le complexe de Toulouse-Lespinet.

réalisation des autoroutes Bordeaux-Narbonne et Bayonne-Toulouse, tandis que de nombreuses lignes aériennes relient Toulouse à plusieurs villes françaises et européennes.

Enfin, la croissance industrielle requiert une meilleure formation des hommes, et c'est dans ce but que l'enseignement technique se développe particulièrement par l'ouverture de nouveaux établissements et par la formation professionnelle à laquelle les entreprises de Midi-Pyrénées consacrent plus que le montant de la taxe légale.

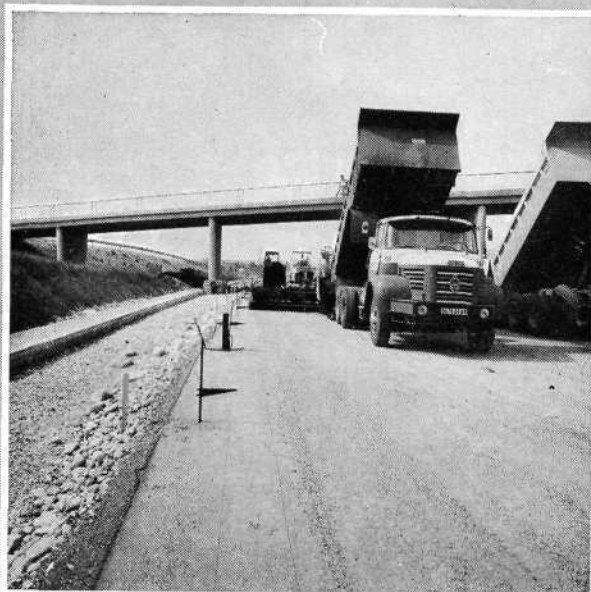
Le cadre de vie constitue l'un des attraits de notre région, et aucune action régionale ne peut ni ne veut

l'ignorer. Déjà, nombreuses sont les villes moyennes de Midi-Pyrénées qui participent à des opérations de rénovation urbaine et de restauration immobilière — Rodez avec le quartier des Embergues ; Montauban avec les îlots du quartier de la République — destinées à apporter à chaque habitant un mieux-être dans la cité. A Toulouse, l'amélioration du cadre de vie est à la base de l'opération de rénovation urbaine du quartier Saint-Georges, de l'opération de restauration immobilière du quartier Saint-Aubin, et de l'aménagement de rues piétonnes. En outre, les possibilités culturelles font partie du cadre de vie et Midi-Pyrénées par son orchestre régional du Capitole, par ses troupes théâtrales au premier rang desquelles le Grenier de Toulouse, par ses animations de monuments historiques

occupe une place de choix. Afin de répandre la culture dans l'ensemble de l'espace régional, émaillé de villes petites et moyennes, des opérations de régionalisation sont envisagées qui devraient conduire l'orchestre du Capitole, les troupes de théâtre à se décentraliser et à mettre leur art à la portée de tous, même des plus éloignés.

Ainsi, adaptation de l'agriculture, industrialisation sélective et amélioration ou sauvegarde du cadre de vie apparaissent-ils comme les soucis essentiels. Mais en s'en préoccupant à juste titre, la Région ne veut-elle pas affirmer sa volonté majeure : la détermination de son plus grand équilibre ?

Société Chimique de la Route.



- ROUTES - AUTOROUTES - AERODROMES
- VOIRIE URBAINE - LOTISSEMENTS - Z.U.P
- INFRASTRUCTURES INDUSTRIELLES
(usines nouvelles)
- EQUIPEMENTS COLLECTIFS
(lycées, hôpitaux, etc.)
- AMENAGEMENTS SPORTIFS
(circuits automobiles, stades, etc.)
- OUVRAGES MARITIMES ET FLUVIAUX
(canaux, digues, etc.)

DIRECTIONS REGIONALES, USINES ET CENTRES DE TRAVAUX

08 - TOURNES	(Ardennes)
10 - TROYES	(Aube)
16 - ANGOULEME	(Charente)
16 - CONFOLENS	(Charente)
17 - ROCHEFORT-SUR-MER	(Charente-Mme)
17 - LA ROCHELLE	(Charente-Maritime)
26 - BOURG-LES-VALENCE	(Drôme)
30 - NIMES	(Gard)
42 - ROANNE	(Loire)
46 - ESPERE par Mercuès	(Lot)
52 - CHAUMONT	(Haute-Marne)
58 - NEVERS	(Nièvre)
61 - FLERS	(Orne)
63 - CLERMONT-FERRAND	(Puy-de-Dôme)
69 - LYON (9 ^e)	(Rhône)
77 - CHATENAY	(Seine-et-Marne)
81 - CASTRES	(Tarn)
91 - ARPAJON	(Essonne)





(Photo Jean Cousin)

INTERVIEW de L. EECKHOUTTE Président du Conseil Général Vice-Président du Conseil Régional

A propos de... l'agriculture

La diversité de la production agricole de Midi-Pyrénées est un avantage, sous la réserve que le producteur puisse s'adapter rapidement aux variations de la demande et aux fluctuations du marché. Or, certaines productions, par exemple les pommes ou la vigne, ne le permettent pas. D'où des difficultés qui se traduisent à quelques années d'intervalle, par des primes à la plantation, puis des primes à l'arrachage.

La région Midi-Pyrénées est une région où règne « la petite exploitation ». C'est un très gros obstacle à la productivité, mais c'est un problème social. Le remembrement, solution très onéreuse, n'est qu'un palliatif car il n'assure pas une véritable restructuration. Il faut « laisser faire » les choses : vieillissement, absence de succession, ententes amiables, etc... et se borner à une incitation accompagnatrice.

A propos de... l'industrie

L'industrie de Midi-Pyrénées n'est pas favorisée, du fait de certains handicaps :

- l'éloignement des grands axes de circulation ;
- son enclavement ;
- l'absence de matières premières et d'énergie, propres à la région.

De ce fait, Midi-Pyrénées ne peut espérer dans ce domaine qu'ajouter de la valeur par ses hommes, qu'il faudrait « qualifier ».

- Pour assurer la diversification des industries de cette région « mono-industrielle » il faut une action volontariste des autorités régionales et des responsables à tous niveaux. Des actions de recherche peuvent être entreprises

dans la direction de la chimie fine, et dans le domaine agricole, pour apporter de la « valeur ajoutée » aux produits d'origine végétale et animale dont la région restera longtemps productrice. Il s'agit essentiellement des industries agro-alimentaires.

- Un des facteurs réels du développement industriel et commercial de Toulouse a été l'implantation de l'aéronautique. Pour plus des 2/3 de son activité, d'ailleurs, Toulouse dépend des programmes d'Etat.

Mais pour soutenir l'emploi, dans ce domaine, il serait nécessaire de susciter l'implantation d'activités industrielles nouvelles de type « informatique ».

- En matière de nouvelles implantations industrielles ou commerciales, il y a certainement concurrence entre Toulouse et les autres villes de la région, mais la ville même moyenne présente

encore peu d'attrait pour la main-d'œuvre : cela pour des raisons culturelles, pour des raisons d'établissements scolaires pour les jeunes surtout, et pour des raisons de qualification professionnelle.

- Quant aux relations de certaines villes moyennes mono-industrielles, comme Lavelanet, Castres, Mazamet, ou encore Millau, Decazeville, Pamiers, Tarbes, Figeac, avec Toulouse, métropole régionale, elles sont rares. En effet, leur « produit » fabriqué est demandé à l'échelle nationale, voire internationale — Toulouse ne peut être alors qu'un intermédiaire supplémentaire et inutile.

A propos du... bâtiment et des travaux publics

Le dynamisme des entreprises de bâtiment et de travaux publics dans Midi-Pyrénées est dû, dans les dernières années, à l'implantation de programmes voulus par l'Etat, et spécialement à Toulouse : les complexes universitaires et le C.H.U. en sont les meilleurs exemples. L'accompagnement des logements nécessaires aux nouveaux venus, en a été la conséquence.

L'importance de cette branche d'activité présente évidemment des risques conjoncturels. Actuellement, l'époque du grand dynamisme est en voie d'achèvement, et si elle a amené l'arrivée de grosses entreprises d'échelle nationale, aujourd'hui leur repli risque de créer du chômage d'ici peu de temps (les carnets de commande actuels, ne vont pas au-delà de 3 mois).

A propos de... l'aménagement et du développement économique

La localisation géographique de Midi-Pyrénées ne présente guère que des handicaps (éloignement des grands centres de distribution et de consommation, enclavement, absence

de matières premières). Il y a cependant un espoir, c'est celui de l'adhésion de l'Espagne au Marché Commun, qui serait un facteur supplémentaire au développement de la région. Mais il faut espérer des liaisons plus faciles entre le Sud-Ouest et la France, et le Nord de l'Espagne. Actuellement la vallée de passage la plus intéressante est celle de Luchon.

Les liaisons de tous ordres entre Toulouse et sa région ne sont par ailleurs pas si mauvaises. Les deux autoroutes prévues : Bordeaux-Narbonne et Toulouse-Pau, doivent bientôt les améliorer.

Si Toulouse paraît monopoliser le phénomène de décentralisation au détriment de la région, ce n'est pas dû au manque d'équipement de l'arrière-pays, mais au peu de goût de tous les responsables et investisseurs à s'implanter là où il n'y a pas un « volant » de main-d'œuvre et un réservoir d'hommes et de femmes travailleurs.

A propos du... tourisme

Le tourisme représente pour Midi-Pyrénées une source de développement intéressante.

Dans la chaîne pyrénéenne, notamment, il existe deux ou trois sites, qui, équipés, vaudraient les Alpes. Mais l'éloignement géographique est encore un lourd handicap.

Actuellement, l'aménagement du complexe Peyresourde - Les Agudes est en cours. Un aéroport de montagne y est prévu.

A propos de... l'emploi

La formation professionnelle n'est absolument pas adaptée au marché de l'emploi dans la région.

Quant à l'exode rural, il est inéluctable et il faut admettre qu'il va se poursuivre, autant vers les villes moyennes, que vers Toulouse. Il est donc nécessaire de mettre en place

des structures d'accueil pour y faire face.

A propos de... l'urbanisation et la tertiarisation

La vocation particulière de Toulouse, par rapport aux autres villes de la région Midi-Pyrénées, est une vocation universitaire de très haut niveau.

De plus, Toulouse, métropole régionale, est le centre administratif de la région.

Mais son développement, et surtout sa croissance doit être ralentie au profit d'un tissu, à créer, de villes moyennes. Il existe un conflit latent mais permanent, entre Toulouse et les autres villes régionales. Il apparaît effectivement que les responsables et les élus locaux ont toujours l'angoisse de la croissance toulousaine aux dépens de l'arrière-pays.

L'équipement industriel des villes moyennes est un moyen évident de structurer la région, dont le handicap c'est caricaturellement, le nain mégacéphale « Toulouse » : en population, la métropole régionale contient presque le 1/5^e des habitants de Midi-Pyrénées.

A propos de... la régionalisation

Si le Conseil Régional et le Conseil Economique Régional se considèrent comme :

- a) un collecteur d'impôt,
- b) un redistributeur de subventions

au profit des départements, des villes et des villages, dans des opérations dites ponctuelles, nous aurons manqué la chance de la Régionalisation.

Ces assemblées régionales n'ont pas à soutenir non plus Toulouse contre les villes moyennes. Sa composition est telle qu'elles n'y réussiraient d'ailleurs pas.

A l'heure actuelle on peut dire que l'Etablissement Public Régional « se cherche ».

Quant à la Région elle-même, elle ne constitue sans doute pas une entité logique et viable. Elle manque d'unité et elle est beaucoup trop vas-

te. Qu'y a-t-il de commun, par exemple, entre Rodez et Foix ? A contrario, des villes comme Carcassonne, Castelnaudary, sont bien plus près de

Toulouse, à bien des égards, que Rodez, par exemple. Et pourtant elles ne font pas partie de la région Midi-Pyrénées. ■



INTERVIEW de M. RAYMOND

député-maire de Colomiers

L'agriculture

Q. — La diversité de la production de Midi-Pyrénées n'apparaît-elle pas comme un avantage, dans la mesure où une production prédominante serait sensible à toute surproduction ?

Malgré un mouvement de concentration des exploitations agricoles, la région Midi-Pyrénées est une région où règne « la petite exploitation ». Ce morcellement n'est-il pas un obstacle à la productivité et à la mécanisation ? Pensez-vous que le remembrement constitue une solution à ce problème ?

A. Raymond. — La diversité de la production de Midi-Pyrénées est liée à la différence des vocations naturelles des régions agricoles qui composent la région : le Lauragais par exemple, est une terre à céréales, alors que l'Aveyron est un pays d'élevage.

Cette diversité peut effectivement

apparaître comme un avantage, dans la mesure où une production prédominante serait sensible à toute surproduction. Mais par contre c'est la surproduction qui est un danger et qui provient bien souvent d'erreurs, voire d'incohérence en matière de politique agricole ne doit pas, du reste, être examiné sur le seul plan régional : c'est même au niveau international que ce problème doit être étudié.

On ne peut nier qu'actuellement Midi-Pyrénées soit une région où règne « la petite exploitation ». La surface moyenne des exploitations est, en effet, de 21,5 ha, mais elle augmente de façon importante tous les ans. Cette transformation progressive est liée à plusieurs facteurs, notamment à l'évolution démographique et à l'âge des exploitants, qui ont le souci de la productivité et d'une plus grande mécanisation.

Une plus grande concentration des exploitations agricoles facilitant la mécanisation et augmentant la productivité pourra être obtenue grâce au remembrement, mais ce n'est pas suffisant si, parallèlement, une politi-

que agricole cohérente n'est pas appliquée.

Les structures sont, bien entendu, en cause, mais l'organisation de marchés, notamment de l'élevage, ainsi que la garantie des prix interviennent pour une grande part dans cette analyse.

L'industrie

Q. — Pensez-vous que le handicap de l'industrie de Midi-Pyrénées procède de son manque de dynamisme, ou d'une certaine mono-industrialisation ?

A. Raymond. — Il est exact que l'on parle souvent de la mono-industrialisation de la Région Midi-Pyrénées.

Sans parler de mono-industrie, il est évident que l'aéronautique constitue la principale industrie de Midi-Pyrénées et tend à éclipser de nombreuses autres activités, de faible importance.

D'autre part l'industrie chimique, en raison de la réduction d'activité de l'A.P.C. (ex. O.N.I.A.), ne se développe pas du tout.

Mais le handicap de l'industrie de Midi-Pyrénées ne procède, à mon avis, ni de cette mono-industrialisation ni d'un certain manque de dynamisme, on oublie en effet trop souvent que notre situation géographique est une des raisons principales de cette stagnation.

Nous sommes, en effet, très éloignés des grands courants économiques européens, et si on a longtemps parlé du « réduit breton », il faudrait peut-être se pencher sur les problèmes du « réduit pyrénéen ».

Q. — Quelles seraient les actions à entreprendre pour assurer une diversification des industries ? Quelles en sont les difficultés ?

A. Raymond. — Les actions à entreprendre seraient d'abord de « désenclaver notre région ».

Le manque d'autoroutes, le gabarit actuel du Canal du Midi, sont autant de raisons qui font que Midi-Pyrénées n'est pas une région « attirante ».

Il y a ensuite le problème de l'accueil des industriels, mais en ce domaine, un effort peut être constaté en ce qui concerne les implantations de zones industrielles.

Par contre, si l'on veut réaliser une véritable décentralisation industrielle, je pense que sur le plan national, il faut accorder des avantages spéciaux aux entreprises qui accepteraient de s'installer en province, et notamment, dans certaines régions défavorisées comme la nôtre.

Il existe déjà des primes d'équipement, mais cela ne me paraît pas suffisant.

Il y a des incitations financières (réduction sur les B.I.C., peut-être même sur les prix de l'énergie) qui auraient un effet d'entraînement certain.

l'aéronautique

Q. — L'implantation de l'aéro-

nautique à Toulouse vous paraît-elle un facteur réel de développement industriel ou commercial ? Pensez-vous que la seule façon de soutenir l'emploi même à long terme, nécessite le soutien par l'Etat de n'importe quel programme aéronautique ? Quelles solutions à long terme proposeriez-vous ?

A. Raymond. — L'implantation de l'aéronautique à Toulouse est un réel facteur de développement industriel et commercial. Actuellement en crise, cette industrie principale de Midi-Pyrénées et de Toulouse est fortement menacée. Le problème de la reconversion des emplois se pose donc avec gravité.

Il n'est nullement question de penser un seul instant que l'Etat soutienne n'importe quel programme aéronautique, même pour sauver l'emploi.

Mais, à mon point de vue, il convient de distinguer deux choses : l'emploi et l'avenir de l'aéronautique.

Dans l'éventualité de licenciements à la S.N.I.A.S., même si une industrie nouvelle dont l'activité serait autre que l'aviation, s'installait à Toulouse et permettait d'absorber deux ou trois mille ouvriers par exemple, le problème de l'emploi pourrait sembler provisoirement réglé. Mais cela n'apporterait aucune solution aux problèmes de l'aéronautique.

Il faut, dans ce domaine, mettre en place une véritable politique de l'aéronautique, et mettre fin à l'incohérence avec laquelle sont actuellement menées les activités de cette grande branche de notre industrie, dans une sorte de « pilotage à vue ».

La chaîne des « Caravelle », par exemple, a été arrêtée alors qu'on aurait pu vendre beaucoup plus d'appareils ; nous avons ainsi perdu des marchés importants dans le Proche-Orient, en Suisse ou en Hollande.

Arrêter le programme « Concorde » aujourd'hui serait la pire des erreurs, non seulement en raison des répercussions sociales immédiates, mais également à plus long terme pour l'Avenir de l'Aéronautique.

Le Bureau d'Etudes de notre Socié-

té nationale devrait pouvoir être en mesure de travailler en permanence, sur des projets nouveaux. Mais hélas, ce n'est pas le cas actuellement. C'est donc en ce domaine aussi une planification qu'il faut mettre sur pied.

La construction

Q. — D'où vient, selon vous, le relatif dynamisme des entreprises de bâtiment et de travaux publics dans la région Midi-Pyrénées ?

Ne pensez-vous pas que la grande importance de cette branche d'activité de Midi-Pyrénées présente certains risques conjoncturels (ex. grève des cimenteries) ?

A. Raymond. — Le dynamisme des entreprises de bâtiment et de travaux publics de notre région n'empêche pas que cette branche d'activité traverse actuellement une très mauvaise période.

La crise qui est latente risque de prendre des proportions beaucoup plus graves d'ici quelques mois.

Peu de grands travaux d'intérêt collectif sont prévus en 1975. D'autre part, compte tenu de l'incertitude ou plus exactement de cette sorte « d'attente » qui touche nos populations, les transactions commerciales sont réduites. C'est ainsi que les promoteurs ou constructeurs particuliers hésitent à se lancer dans la construction.

Comme le marché du crédit est également loin d'être favorable, je crains que les entreprises de bâtiment et de travaux publics ne rencontrent de très grandes difficultés au cours de la période qui s'ouvre.

L'aménagement Le développement économique

Q. — Quels sont les atouts ou les handicaps que présente la localisation géographique de Midi-Pyrénées ?

Que pensez-vous du projet d'adhésion de l'Espagne au marché commun ? Serait-il un facteur

supplémentaire au développement de la région Midi-Pyrénées ? Dans quel sens des relations éventuelles vous semblent-elles les plus importantes ?

A. Raymond. — Telle qu'elle est conçue, la région Midi-Pyrénées présente de nombreux handicaps, notamment le manque de liaisons routières, fluviales et aériennes.

Toulouse, et sa région, possèdent cependant un atout important, c'est la perspective de servir de plaque tournante importante dans le cadre de **l'inclusion au marché commun de la péninsule Ibérique.**

Je suis persuadé que, dans l'avenir, cette hypothèse deviendra réalité. C'est ainsi que des échanges de toutes natures pourraient être réalisés, créant un courant commercial favorable à notre région, et aux pays voisins.

Toutefois, les questions économiques ne peuvent être dissociées des questions politiques, et vous comprendrez facilement que la situation actuelle n'est pas favorable à une collaboration commerciale poussée : c'est donc un projet auquel il faudra songer plus tard.

Q. — Pour favoriser les communications entre l'Espagne et la Région Midi-Pyrénées, on prévoit la construction de tunnels à l'extrémité de plusieurs vallées frontalières. Quelle vallée vous paraît la plus intéressante pour le développement économique de la Région Midi-Pyrénées ?

A. Raymond. — Les communications entre Midi-Pyrénées et le Nord de l'Espagne sont rendues difficiles par la barrière naturelle des Pyrénées. Il est donc bon et nécessaire de prévoir la construction de plusieurs tunnels. L'un d'entre eux est réalité ou presque.

Mais il est évident que nous, Haut-Garonnais, nous en souhaiterions un autre, à la hauteur de Bagnères-de-Luchon. Je pense, cependant, que le tunnel de Gavarnie serait des plus intéressants. Il faut également citer

l'aménagement de la liaison par la Vallée de la Garonne et le pont du Roy.

Les relations de Toulouse avec les villes de la région

Q. — Quels moyens envisagerez-vous pour connecter plus étroitement Toulouse à sa région ?

Comment expliquer le peu de succès des tentatives de décentralisation ? Toulouse paraît à cet égard monopoliser le phénomène au détriment de la région ? Le manque d'équipement vous paraît-il la raison primordiale ?

L'équipement industriel des villes moyennes n'apparaît-il pas comme un moyen de structurer la région ?

A. Raymond. — Je ne pense pas qu'il y ait tellement concurrence entre Toulouse et les autres villes de la région. En matière d'implantations industrielles ou commerciales, certaines petites entreprises auraient bien pu s'installer dans une ville moyenne, plutôt que dans l'agglomération toulousaine ; mais, une industrie a besoin d'un certain environnement commercial ou administratif, sans parler de l'habitat et de tout ce qui en découle pour le personnel, sans oublier les voies de communications.

Grâce à la présence, à Toulouse, des facultés, de certains grands services ou administrations, il existe des liens très forts entre les départements composant Midi-Pyrénées ou leurs villes moyennes et Toulouse. L'agglomération toulousaine peut donc être le cerveau avec ses facultés, ses administrations et ses comptoirs commerciaux, sur lequel il serait facile aux autres villes de la région de se greffer.

Il est évident que les liaisons directes entre les villes moyennes et Paris ne sont pas tellement favorables à la fonction de Toulouse métropole régionale, mais il est un fait que chaque département ou ville moyenne réclame son « aérodrome » ou sa voie de desserte rapide... mais après tout, où s'arrête la décentralisation ?...

Pour connecter très étroitement Toulouse à sa région, il s'agit surtout d'une question de volonté de la part des participants qui devraient avoir davantage l'esprit régional plutôt que d'en rester encore au découpage départemental.

J'ai personnellement regretté que le budget régional ait été découpé en 8, donnant ainsi sa part à chaque département, ce qui faisait dire à une personnalité, qu'on avait assisté à la « départementalisation » de la Région !...

Tout comme les syndicats intercommunaux, il faut avoir l'esprit « collectif ».

Un des moyens de structurer la région est, bien sûr, l'équipement industriel des villes moyennes. Mais je ne pense pas qu'un éparpillement immédiat soit favorable à l'économie régionale.

Le tourisme

Q. — Le tourisme représente pour Midi-Pyrénées une source de développement intéressante. Quelles sont les zones qui présentent des possibilités de développement important ?

A. Raymond. — Il est évident qu'en matière touristique, source de développement régional certain, les Pyrénées et les stations climatiques ou de sports d'hiver constituent le principal attrait.

Néanmoins, je pense également qu'en vue de venir en aide à une des principales branches économiques de la région, je veux parler de l'agriculture, des quantités d'activités intéressantes dans les Pyrénées ou les contreforts du Massif Central, peuvent constituer un attrait au point de vue touristique.

Les idées de restaurants-fermes, de résidences secondaires, de camping à la ferme, etc..., etc... doivent pouvoir être développées, et il existe des quantités de zones de notre région qui restent encore à découvrir.

En matière de grande réussite touristique régionale, on peut citer l'aménagement de Revel-Saint-Ferréol.

Q. — La formation professionnelle vous paraît-elle adaptée au marché de l'emploi dans la région ?

Comment, selon vous, faire face à l'exode rural vers les villes moyennes et surtout vers Toulouse ?

A. Raymond. — Dans le présent, je peux dire que la **formation professionnelle** semble adaptée au marché de l'emploi dans la région, mais dans l'avenir, je crois qu'un effort devrait être fait.

Néanmoins, nos populations répondent très rapidement aux souhaits des différentes activités pouvant s'implanter dans la région.

Les habitants de Midi-Pyrénées s'adaptent en effet à toute forme de travail, et je ne pense pas que dans l'avenir, ce soit un problème qui ne puisse être résolu.

C'est ainsi que pour faire face à l'**exode rural** vers les villes de la région, on peut penser qu'il suffirait de fournir, dans les zones rurales, du travail, par des implantations industrielles.

Mais, en définitive, que deviendraient, alors, les zones rurales ?

Personnellement, je ne pense pas que ce soit la solution.

Il faut faire de l'Agriculture une véritable industrie avec les méthodes et les moyens que je viens de préciser, de façon à conserver sur place la main-d'œuvre qui pourrait être intéressée.

Toutefois, je suis partisan de la création d'industries de transformation de produits du sol en produits alimentaires, ce qui fournirait un travail intéressant à la population et constituerait une suite logique et naturelle de leur activité.

Régionalisation

Q. — La région Midi-Pyrénées constitue-t-elle une entité logique et viable ?

A. Raymond. — Le découpage des régions en France, en général, n'est pas bon. Les régions sont conçues aujourd'hui en trop grand nombre et, compte tenu de la surface du territoire français, elles ne répondent pas aux besoins, nécessités et aspirations des populations.

Q. — Trouvez-vous logique et normal que Carcassonne ou Narbonne aient affaire à Montpellier ?

A. Raymond. — Midi-Pyrénées, en l'occurrence, est bien isolée malgré le dynamisme et la volonté de ses habitants et de leurs représentants.

Sa dénomination est même mauvaise. Pourquoi « Pyrénées », alors que les deux bouts de la chaîne des Pyrénées font partie de régions différentes ?

Les besoins économiques des Pyrénées-Atlantiques et des Pyrénées-Orientales sont-ils si différents que ceux de l'Ariège ou des Hautes-Pyrénées ?

Je pense, par conséquent, que Toulouse et sa région géographique peuvent être une plaque tournante, mais à la condition qu'il y ait liaison entre Bordeaux et la Méditerranée, Béziers par exemple.

Q. — Comment voyez-vous les rapports entre Toulouse, les grandes villes de la région, le nouveau Conseil Régional et le Conseil Economique Régional ? Est-il du rôle de cette Assemblée de soutenir ces villes « contre » la Métropole ?

A. Raymond. — Il n'est pas question, pour les instances régionales, de faire une politique « pour » ou « contre » qui que ce soit.

Il serait souhaitable qu'une programmation bien équilibrée et bien comprise permette une collaboration permanente, sauvegardant dans l'immédiat les intérêts les plus urgents, mais prévoyant pour les prochaines décennies un aménagement judicieusement étudié. ■



L'agriculture

Le fait que la diversité de la production de Midi-Pyrénées apparaitrait comme un avantage, dans la mesure où une production prédominante serait sensible à toute surproduction appelle une remarque importante. On ne peut en aucune manière parler de « surproduction » lorsque l'on n'évoque que l'état quantitatif des produits de l'agriculture. Il s'agit plutôt d'un phénomène de sous-consommation. Jugé à l'échelle de notre pays, le bilan est facile à établir qui prouve que nombreux sont les Français des couches les plus défavorisées qui n'ont pas accès à la consommation de produits (viande - vin - fruits) pour lesquels on parle facilement d'abondance, sinon de surproduction. A plus forte raison, s'agissant de sa répercussion à l'échelle mondiale : des millions de personnes sont malades et meurent de dénutrition et tous les statisticiens s'accordent à reconnaître que le mal, pour demain, sera de nourrir les hommes.

Il s'agit donc davantage à mes yeux d'organiser la distribution de la production dont le développement s'impose de surcroît en fonction, non plus des seuls critères économiques au sens où ils sont pratiqués aujourd'hui en France, mais aussi des critères sociaux et humains. En un mot de réorganiser une société devenue

INTERVIEW de M. DOUMENG

Conseiller Général de la Haute-Garonne

incapable d'utiliser à plein l'activité créatrice humaine — et encore moins d'encourager ses progrès — alors que des besoins des hommes sont inassouvis.

Pour reprendre la question au niveau des conditions actuelles de production et de marché, il est évident que la diversité des productions agricoles rend moins sensibles les fléaux, qu'ils soient climatiques ou conjoncturels, que lorsqu'ils s'abattent sur des régions de monoculture.

Il faut toutefois souligner que dans cette période la crise qui secoue notre pays est si grave que tous les petits et moyens agriculteurs sont touchés. Les difficultés que rencontre par exemple l'élevage sont telles que même les exploitations où celui-ci n'est qu'une des composantes, parmi d'autres, en subissent les conséquences qui mettent en cause leur gestion.

La région Midi-Pyrénées est incontestablement une région où, malgré la concentration découlant des lois de l'économie, certes, mais aussi des décisions politiques d'un pouvoir qui avait explicitement avoué son intention de faire disparaître les petites exploitations agricoles, une grande diversité dans la taille des exploitations subsiste.

Il serait faux toutefois de penser que ce mouvement national de concentration a été sans conséquence dans notre région. Pour le département de la Haute-Garonne, par exemple, les agriculteurs qui, en 1954, représentaient 33 % de la population active n'y entraient plus que pour 22 % en 1968 ; il ne subsistait plus que 19 600 exploitations agricoles en 1970 sur les 33 910 existant en 1955 : parmi les 14 300 exploitations disparues en 16 années, 9 600 avaient moins de 10 hectares de superficie et 4 500 entre 10 et 20 hectares.

Il ressort de cette évolution que les exploitations moyennes sont en augmentation relative au détriment des petites. Et le mouvement de concentration est loin d'être achevé si l'on considère qu'après notre date de référence les aspects humains des mesures de concentration devaient rester sensibles encore de nombreuses années : plus de la moitié des chefs d'exploitations agricoles de la Haute-Garonne avaient plus de 56 ans et une grande majorité d'entre eux n'avaient pas de successeur en puissance.

La mécanisation et la productivité ont connu dans notre région des progrès certains. Sans doute est-ce souvent au prix d'efforts coûteux et préjudiciables au niveau de vie des familles rurales, d'un endettement qui se perpétue, d'une intensité et d'une

durée de travail qui contrastent avec les facilités que devrait justement permettre le progrès technique. Mais nul ne peut contester qu'en Haute-Garonne par exemple le parc des tracteurs agricoles était passé de 1 300 à la fin de 1950 à 11 900 à la même époque de 1960 et à 20 000 en 1970 ; les moissonneuses-batteuses de 450 en 1960 à 1 600 en 1970. En ce qui concerne les résultats, un chiffre aussi : en 10 ans, de 1960 à 1970, le produit brut agricole en francs constants avait été multiplié par 1,7.

Il est donc certain que l'agriculture, plus particulièrement dans le département de la Haute-Garonne, s'est adaptée au développement et aux modifications en cours. Le maintien d'une manière dominante de l'exploitation familiale s'explique davantage par la configuration du sol que par la supposition d'une résistance au mouvement de concentration en cours. Ce qui signifie donc, à long terme, qu'une accentuation de la pression économique — qu'elle émane des seules lois objectives de l'économie libérale ou, à plus forte raison de mesures politiques — aurait pour conséquence, dans notre région, non de multiplier les grandes entreprises « rentables », mais de créer des déserts humains.

Aussi faut-il être attentif, à mon sens, à la critique du « morcellement » des terres. Si elle recouvre une attaque contre l'exploitation familiale comme unité de production, trop petite en vertu de la sacro-sainte loi de la rentabilité immédiate, nous sommes dans l'aberration, nous hypothéquons l'avenir. L'utilisation des techniques nouvelles appropriées à chaque situation est possible. Les chiffres cités plus haut en témoignent. De plus, elle peut être organisée par des mesures d'aide financière concrète à ces exploitations dont le dynamisme est patent, par des encouragements à la coopération, particulièrement aux CUMA (Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole) dont le développement permettrait cette mécanisation nécessaire en conservant des structures de propriétés adaptées à la géographie humaine de notre région.

Le remembrement que vous évoquez, peut, bien entendu, apporter

des solutions techniques partielles pour l'amélioration des parcelles de terres : regroupement de propriétés isolées, assainissement de ces parcelles, etc... mais il ne peut en lui seul apporter une correction décisive au problème évoqué de la mécanisation du travail agricole.

L'industrie

L'industrie dépend de facteurs économiques, ensuite des décisions que les hommes — surtout les dirigeants — prennent à leur propos. Il y a eu en Midi-Pyrénées des réussites industrielles et des échecs. Par exemple à Toulouse nul ne peut nier la vitalité de l'aéronautique ; à l'inverse l'industrie chimique qui occupait une place importante — avec l'ex O.N.I.A. — a périclité parce que les moyens de son développement lui ont été refusés par la tutelle de l'Etat. Mais le phénomène principal des bouleversements est, là aussi, la concentration. Provoquée par des données techniques et économiques, elle a été précipitée par des choix. Elle a entraîné la disparition de multiples petites et moyennes entreprises, relayées dans leur production par d'autres, aux possibilités plus grandes, mais implantées dans d'autres régions ou n'absorbant pas toute la main-d'œuvre.

A une exception près, l'électronique, leur activité n'a pas été compensée par des initiatives industrielles, mais plutôt par le développement d'activités relevant de ce qu'il est coutume d'appeler le secteur tertiaire : commerces, bureaux, administrations.

Un choix différent aurait pu être fait. Il ne dépendait pas que de décisions locales.

Les actions à entreprendre pour assurer une diversification des industries nécessitent des initiatives à tous les niveaux : l'investissement des possédants, l'appui des collectivités locales, l'intervention de l'Etat.

Une première chose à faire est bien entendu de sauvegarder ce qui exis-

te, non pas en l'état, mais en œuvrant à son développement.

Or, dans le moment présent, les mesures financières prises par le gouvernement ont des conséquences très graves. C'est justement les entreprises où le dynamisme des dirigeants avait conduit à des initiatives efficaces qui sont victimes du resserrement inconsideré du crédit. Le souci primordial de l'Etat de limiter la consommation intérieure conduit au déferlement du chômage, à l'asphyxie des initiatives industrielles.

J'ai déjà cité l'exemple de l'aéronautique toulousaine comme typique de la vitalité industrielle : la vulgarisation de l'avion comme moyen de transport a permis un essor remarquable de cette branche ; toutes les possibilités sont loin d'être épuisées, elles naissent au contraire.

S'agit-il de soutenir n'importe quel programme ? Je veux croire que cette question ne contient pas en germe les critiques contre « Concorde » car voilà justement une de ces réalisations, pourtant sujette à controverse, qui illustre le dynamisme industriel et inventif ; un domaine où la technique française est devant celle des autres pays et ouvre de nouveaux débouchés à notre industrie.

Soutenir « Concorde » est donc un des moyens de soutenir l'emploi, mais, bien entendu, le soutien persévérant à l'emploi implique l'étude d'autres projets, leur mise en œuvre, leur fabrication. Nul esprit sérieux ne peut nier le rôle de l'avion dans les déplacements de demain pour que des efforts soient faits pour en étendre l'utilisation au plus grand nombre au lieu de le réserver aux seuls privilégiés.

Je ne veux pas croire à la concurrence entre Toulouse et les autres villes de la région ; pas plus qu'à la concurrence entre le Nord et le Midi. C'est à mes yeux un faux problème.

Il est évident que la CII ou Motorola auraient pu s'installer ailleurs qu'à Toulouse, la présence d'une remarquable faculté des sciences à proximité n'expliquant pas tout. Il est évi-

dent aussi que telle autre usine implantée ailleurs aurait pu venir à Toulouse.

Le problème est que partout se créent les conditions les meilleures pour que l'activité humaine s'y installe et se perfectionne. Pour que les conditions d'installation de l'homme au gré de son goût, existent au maximum, il faut certes des emplois conformes à ses qualités, mais aussi l'environnement souhaitable : le cadre de culture et de loisir.

Notre pays a suffisamment de ressources humaines et matérielles pour peu que nous soyons convaincus de le faire et que nous y travaillions.

S'agissant de liens, quant à l'écoulement de leur production ou à leur approvisionnement en matières premières, je crois qu'on ne peut pas parler de relations prioritaires avec Paris plutôt qu'avec Toulouse des villes de Midi-Pyrénées. Les entreprises de ces villes obéissent à la loi du marché : elles sont en relation avec ce qui conditionne leur bon fonctionnement, que ce soit à Paris ou ailleurs.

Le phénomène régional joue cependant pour certaines données qui sont communes. Quelques-unes sont évidentes comme par exemple les investissements en matière de grande voirie. D'autres sont à préciser. Les conseils régionaux, pour peu qu'on leur laisse la bride sur le cou, qu'on réexamine leurs prérogatives dans le sens d'une décentralisation — et non d'une déconcentration du pouvoir central, pourraient contribuer à préciser les matières communes et les interventions à faire à leur propos.

Bâtiment - Travaux publics

La bonne activité du bâtiment et des travaux publics est une constatation. Encore qu'il faille quelque peu la tempérer dans la dernière période pour les raisons de conjoncture économique citées plus haut. Il reste que la proportion de main-d'œuvre employée dans le bâtiment, par rapport à la population active, est plus importante en Midi-Pyrénées que pour la moyenne nationale.

Cela tient essentiellement, à mon avis, à deux raisons :

- le retard pris en Midi-Pyrénées pour grand nombre de structures et infrastructures et qui ont valu des correctifs dans la dernière décennie : les voies de communication, l'éducation nationale avec particulièrement l'enseignement supérieur, la vétusté de l'habitat qui n'avait dans cette région jamais subi de destruction du fait de guerre ;
- la demande nouvelle de logement — particulièrement dans l'agglomération toulousaine — avec l'immense mouvement migrant venant des zones rurales, l'installation des rapatriés d'Afrique du Nord.

Les possibilités sont bien loin d'être épuisées, le retard subsistant encore dans nombre de domaines.

L'aménagement Le développement économique Le tourisme

La région Midi-Pyrénées n'est pas plus défavorisée qu'une quelconque autre contrée de notre pays. Sans doute ne dispose-t-elle pas d'une richesse naturelle caractéristique comme la proximité de la mer, ou une ressource minière, mais elle dispose d'un sol permettant des productions variées utilisables à l'état brut, mais aussi permettant l'organisation de leur conditionnement et de leur transformation industrielles. Elle dispose encore d'une expérience industrielle de haute technicité.

Je suis un de ceux qui n'ont jamais accordé les vertus miracles que d'aucuns attribuaient au marché commun comme facteur du développement économique et social. L'expérience actuelle, malheureusement d'ailleurs, ne nous donne pas tort, particulièrement en ce qui concerne l'agriculture.

Il demeure que les échanges internationaux sont une nécessité économique et je milite pour leur développement sans discrimination aucune : j'ai toujours expliqué que leur organisation ne devait pas dépendre du régime politique des pays concernés, mais de l'intérêt bien compris de la France et de sa population.

Toutes les réserves étant faites sur les structures du Marché Commun, il n'en demeure pas moins qu'il existe et que la France en est partie prenante. Si tel devait être le seul moyen d'échanges économiques avec l'Espagne — encore qu'à ma connaissance la liaison entre les Chambres de Commerce des régions frontalières d'Espagne et de France ait déjà ouvert un certain nombre de portes à ceux-ci — je ne verrai aucun inconvénient à l'adhésion de l'Espagne au Marché Commun. Mais plus que les relations organiques qu'elle pourrait créer, ce qui compte pour les échanges avec l'Espagne, comme avec n'importe quel pays, c'est la négociation de ceux-ci dans l'intérêt du pays ; la région Midi-Pyrénées, frontalière, ne pouvant pas ne pas en bénéficier par priorité.

L'échec des tentatives de décentralisation — je l'ai dit plus haut — vient essentiellement du fait que la mise en œuvre régionale découlant des textes législatifs et réglementaires relève plus de la déconcentration que de la décentralisation. Une organisation régionale de caractère démocratique, accordant des pouvoirs réels aux assemblées régionales, aurait seule quelque efficacité.

Le tourisme peut évidemment être un facteur d'animation, particulièrement dans les zones de montagne. Il faut encourager toutes les initiatives à son propos. Il serait vain cependant de croire que, dans notre région, il est seul capable de maintenir l'activité humaine dans certaines zones. Il peut être un complément réel à celle-ci, mais il ne peut pas être son unique raison.

L'emploi

La formation professionnelle n'est pas adaptée aux besoins. Particulièrement en ce qui concerne la main-d'œuvre féminine où la fluctuation des besoins de l'emploi n'a pas été suivie.

D'abord l'exode rural doit être freiné pour les raisons dites plus haut. Mais comme la tendance risque de se poursuivre, des mesures de développement de l'emploi doivent être prises. J'insiste encore sur les mesures à prendre à partir de la production agricole et de son développement avec le développement d'industries de leur conditionnement et de leur transformation.

Urbanisation et tertiairisation

Toutes ces questions me paraissent liées et je pense avoir donné mon opinion par ailleurs pour quelques-unes.

Pour autant que des mesures d'une organisation de la région avec des structures dotées de pouvoirs réels, puisant leur source et leur autorité dans une désignation de forme démocratique, seraient prises, la vocation régionale prendrait une toute autre nature.

La région jouerait alors sans nul doute un rôle positif et efficace à la mesure que confèrent à la fois la nécessité d'unités plus grandes et le besoin de décentraliser les choix.

Pour l'instant, les incidences objectives commandent plus que le choix réfléchi et raisonné des hommes. C'est donc à ce mal qu'il faut s'attaquer essentiellement et vite.

Car il est incontestable qu'il en résulte des inconvénients.

le développement des industries agricoles et alimentaires

Depuis de nombreuses années, les divers responsables régionaux se préoccupent des problèmes posés par le développement des industries agricoles et alimentaires de Midi-Pyrénées.

La C.O.D.E.R. dans son avis sur les orientations du VI^e Plan en 1969, avait déjà insisté sur l'effort prioritaire qui devait être entrepris dans ce domaine. Les estimations des investissements à prévoir pour la durée du VI^e Plan atteignaient 360 millions de francs pour lesquels une aide financière indicative de 65 millions était inscrite au Programme Régional de Développement et d'Équipement. Au cours des quatre premières années du Plan les intentions d'investissement traduites par le dépôt d'un dossier de prime d'orientation agricole représentent environ 75 % des prévisions pour le VI^e Plan. Si l'on a donc des raisons d'être satisfait de ce rythme appréciable pour les quatre années du plan, il faut toutefois noter que le montant prévisionnel des travaux concerne surtout le secteur « amont » (stockage, conditionnement) et peu le secteur « aval » de la transformation, ou, si l'on veut, le secteur des « produits élaborés », véritable source de la valeur ajoutée.

La place occupée par les I.A.A. dans Midi-Pyrénées est faible en regard de l'importance de la production agricole régionale. Midi-Pyrénées compte environ 400 entreprises de plus de 5 salariés qui emploient quelque 11.000 personnes pour un chiffre d'affaires de près de 2 milliards de francs. En comparaison des autres régions, Midi-Pyrénées vient en 9^e position pour le nombre d'en-

treprises mais en 15^e position pour le chiffre d'affaires moyen par entreprise. Les industries agricoles et alimentaires de Midi-Pyrénées contribuent pour 7,29 % à la création de la valeur ajoutée régionale contre 7,56 % en moyenne nationale.

Bien sûr, ces chiffres globaux recouvrent des situations extrêmement diverses, et l'examen des différents secteurs d'activités révèle un bon dynamisme de certains d'entre eux : on sait par exemple, que l'industrie du lait est le secteur dominant de la région qui représente 57 % de la valeur ajoutée, 66 % des investissements productifs et 28 % des salariés. C'est aussi le secteur le plus important des industries agricoles et alimentaires en milieu rural.

Et c'est d'ailleurs là que réside l'un des aspects les moins négligeables du développement de cette activité pour ceux qui ont la charge de l'aménagement du territoire régional. En effet, outre la recherche, par le développement de ces industries, d'une diversification des débouchés, d'une plus grande valeur ajoutée, d'une régulation des marchés, il s'agit également du rôle qu'elles peuvent et doivent jouer dans l'aménagement de l'espace et en particulier de l'espace rural, principalement par rapport à l'orientation des productions agricoles et les emplois qu'elles assurent directement ou indirectement.

Pour organiser la croissance de ce secteur un plan de développement régional devrait être élaboré auquel tous les partenaires — organismes socio-professionnels, Etablissement Public Régional, Administrations —

pourraient participer. Les principaux secteurs à explorer paraissent être ceux concernant :

— les viandes de transformation (conserveries, salaisonneries), en liaison avec les établissements d'abattage (complément d'équipements frigorifiques et salles de découpe pour certains abattoirs) ;

— l'industrie laitière pour les produits de deuxième transformation (fromages, yaourts, produits nouveaux) ;

— les conserves de fruits (utilisation du froid, mise en œuvre de nouveaux procédés de conservation) et éventuellement de légumes autres que ceux justiciables d'une culture standardisée dans de vastes unités de production ;

— le travail et la transformation des grains (pâtes alimentaires, biscuiterie, pâtisserie, aliments diététiques) à l'exception de la panification ;

— les spécialités disposant déjà d'une bonne image de marque (foies, volailles, vins, armagnac, plats cuisinés, etc...).

Pour ces diverses activités, les perspectives d'accroissement de la demande apparaissent, en effet, bonnes et parfois excellentes.

C'est en ce sens qu'un processus d'action est d'ores et déjà engagé. C'est ainsi que les responsables professionnels de l'agriculture ont placé le développement des industries agricoles alimentaires dans la liste des choix prioritaires effectués dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique régionale en faveur de l'agriculture de Midi-Pyrénées. De même les propositions budgétaires soumises par le Préfet de Région aux Assemblées Régionales dans le cadre de l'année 1975 prévoient un financement en faveur du développement de ces industries en ce qui concerne notamment l'implantation d'une conserverie de fruits et d'une unité de production de jus de pommes.

(Avec le concours
de la Mission Régionale)

PHILIPS ECLAIRAGE UTILISE MIEUX L'ENERGIE.



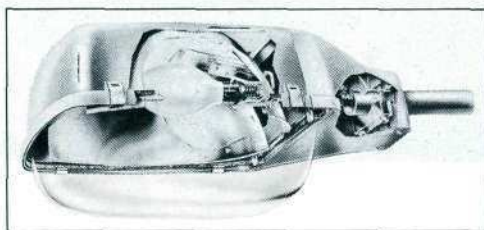
Front de Mer Cannes - Mandelieu. Installateur: Ciampi. Maître d'œuvre: Ponts et Chaussées

Moins de sources lumineuses au Km avec les appareils HGS et SGS.

La parfaite qualité des optiques de ces appareils a été calculée par ordinateur. Le rendement lumineux, l'extensivité, le défilement ont été définis ainsi avec une exactitude parfaite.

Les composants anticorrosion maintiennent les performances photométriques et limitent l'entretien.

La gamme HGS à équipement reçoit les lampes à ballon fluorescent HPLN 125, 250 ou 400,



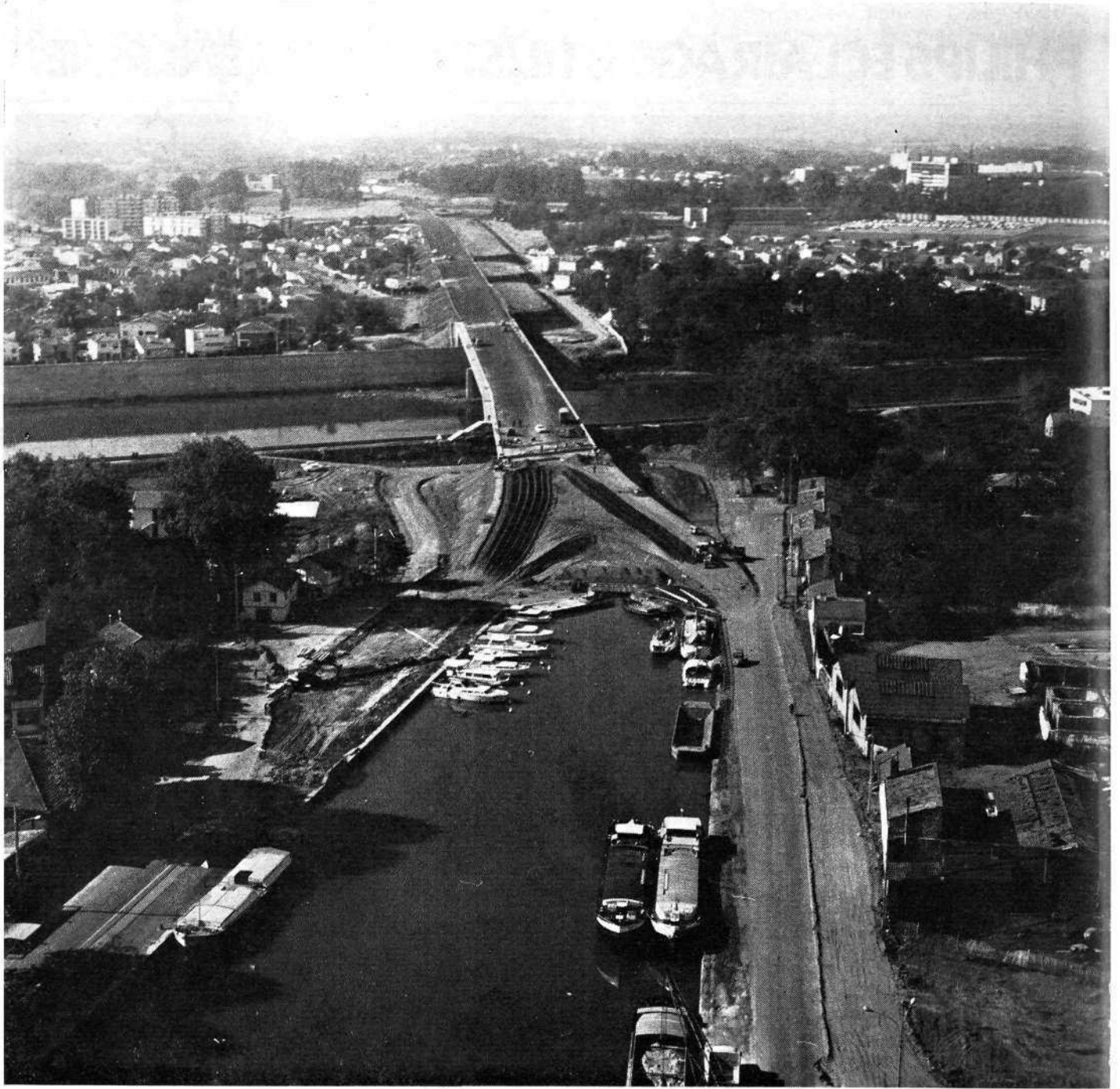
de lumière, à puissance égale, que les lampes à ballon fluorescent.

Avec les appareils HGS et SGS : haut rendement lumineux, moins de sources lumineuses au kilomètre, réduction de la consommation.

PHILIPS



Nous en savons plus. C'est pourquoi nous éclairons mieux.



Toulouse : la rocade ouest en construction.

(Photo Laboratoire régional de l'Équipement)

LE BATIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS

par M. Souchet

Service Régional de l'Équipement Midi-Pyrénées

Avec 97 000 actifs, soit 40 % de l'emploi secondaire, et 7,5 milliards de francs de chiffre d'affaires, en 1974 le bâtiment et les travaux publics constituent la première industrie de Midi-Pyrénées, loin devant le secteur des métaux et celui des textiles. Le poids économique et social de cette branche, sensiblement plus élevé que la moyenne nationale, est considérable dans certains départements (Hautes-Pyrénées, Haute-Garonne).

STRUCTURE DES ENTREPRISES

	Nombre d'entreprises employant de ... à ... salariés (1 ^{re} ligne) et nombre de salariés (2 ^e ligne)			
	0	1 - 19	20 - 99	plus de 100
BATIMENT	8 570	8 720	480	70
	—	26 000	186 000	12 000
TRAVAUX PUBLICS	140	150	90	20
	—	2 000	4 000	4 000

REPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES ENTREPRISES

	Investissements				Entretien	Total
	Logements	Administrations	Entreprises nationales	Entreprises privées		
BATIMENT	36	7	1	18	14	76
TRAVAUX PUBLICS		16	3	2	3	24
BRANCHE	36	23	4	20	17	100

Population totale	4,3 %
Actifs BTP	4,7 %
Salariés BTP	3,7 %
Etablissements BTP	6,9 %
Chiffre d'affaires BTP	3,7 %
Part de Midi-Pyrénées en France	

LOGEMENTS NEUFS CONSTRUITS AU VI^e PLAN

	1971	1972	1973	1974 (1 ^{er} sem.)
ARIEGE	1 026	1 632	1 229	429
AVEYRON	1 931	2 160	1 665	692
HAUTE-GARONNE	9 497	11 448	9 332	4 296
GERS	1 272	913	815	597
LOT	840	1 265	701	330
HAUTES-PYRENEES	1 776	1 365	1 291	370
TARN	2 817	2 902	2 647	980
TARN-ET-GARONNE	1 017	1 384	835	799
REGION	20 176	23 069	18 515	8 493

L'outil de production se caractérise par le morcellement des unités : 47 % des 18 500 établissements n'ont pas de salarié et 48 % en ont moins de 20. Ce grand nombre d'entreprises et la relative faiblesse du chiffre d'affaires créent les conditions d'une concurrence particulièrement sévère.

A l'atomisation des entrepreneurs correspond celle des maîtres d'ouvrage : plus des deux tiers des logements neufs sont des maisons individuelles et les collectivités locales, réalisant plus de la moitié du chiffre d'affaires des travaux publics, n'ouvrent que des chantiers de petite taille.

Ces données structurelles ont rendu les entreprises plus sensibles aux événements économiques de l'année 1974. Elles ont vu simultanément les relations avec de nombreux maîtres d'ouvrage publics se tendre du fait des modifications apportées au régime de révision des prix, leur rythme d'activité se ralentir, la concurrence se durcir et les difficultés de trésorerie s'accroître.

A la fin de 1974 le problème essentiel est celui du carnet de commande. Si les artisans et les petites entreprises continuent de faire face à une demande de travaux toujours abondante (restauration, entretien), les en-

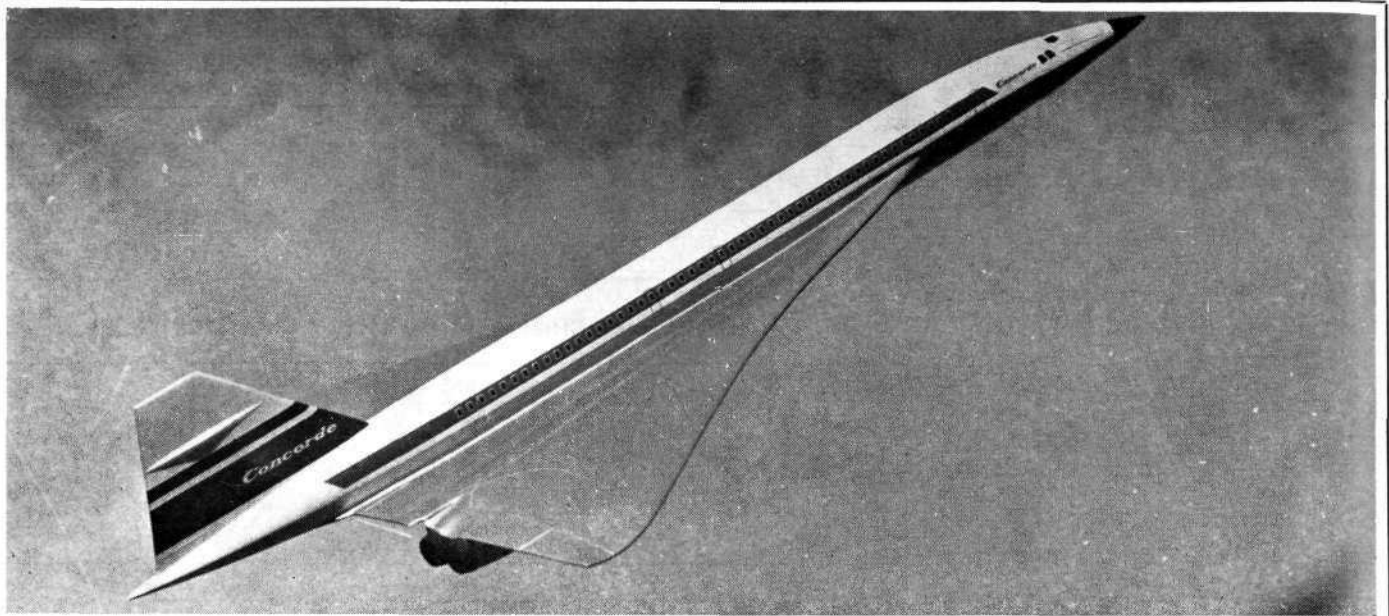
treprises de taille moyenne et grande, à l'échelle de la région, ont vu leur carnet de commande tomber en-dessous de quelques mois, sans que des perspectives de renouvellement se soient précisées. Contrairement aux années précédentes, les retombées sur l'année suivante seront faibles et surtout une large part des financements prévus pour 1974 a été absorbée par les révisions de prix.

Les licenciements collectifs se sont donc faits plus nombreux, mais le reclassement des salariés n'a pas posé jusque là de problème épineux. Faut-il y voir une conséquence heureuse de la dispersion des entreprises ?

A moyen terme, les entrepreneurs estiment que la demande privée, et notamment celle de logements, ne peut que diminuer compte tenu de la politique du crédit et prévoient des

conséquences graves du budget anti-inflationniste sur les programmes de l'Etat et des Collectivités locales dans la région. Ils jugent que le secteur est menacé dans son existence et réclament des mesures sectorielles de relance.

Pour l'avenir proche, la reprise de l'activité dépendra d'abord de la capacité des responsables régionaux, départementaux et locaux élus et fonctionnaires, à rompre avec les habitudes pour mettre en place rapidement les financements des opérations prévues pour 1975. L'ouverture des chantiers dans les délais les plus brefs aura pour double conséquence d'éviter une rupture de charge à l'appareil de production, donc des licenciements qui pourraient être massifs dans les entreprises les plus importantes et d'utiliser au maximum un potentiel financier dont l'inflation réduit chaque mois le rendement. ■



midi-pyrénées, une région mono-industrielle ?

(Avec le concours de la mission régionale)

Une image particulière de l'industrie de Midi-Pyrénées s'est gravée dans le cœur de ses habitants et répandue à l'extérieur, au point d'en cacher les aspects essentiels. Depuis le premier envol de Concorde, il semble ainsi que l'avenir de la région s'est lié à jamais au destin de ce remarquable appareil. Pour peu que certaines options soient annulées, c'est tout le développement de la région qui s'en trouve compromis.

Il est donc nécessaire de ramener les faits à leur juste proportion. La fabrication du Concorde est certainement une des fiertés de l'industrie régionale, mais occupe une part modeste dans la population active : seule une fraction de l'emploi du secteur aéronautique participe au montage du Concorde. Et l'industrie aéronautique ne représente pas 10 % de l'emploi industriel, soit un poids analogue aux industries mécaniques, aux constructions électriques et électroniques, à l'industrie de l'habillement, à la chimie, et inférieur à celui du secteur textile ou des industries agro-alimentaires. L'industrie de Midi-Pyrénées, au contraire de certaines idées reçues, ne marche donc pas sur une seule jambe ! A l'opposé, on constate à l'évidence qu'elle repose sur un nombre peut-être trop grand de secteur encore insuffisamment structurés.

En effet, la proportion de petites et moyennes entreprises est plus élevée que la moyenne nationale. Si l'emprise du secteur industriel public est forte (notamment par les industries aéronautiques, d'armement, chimiques), la croissance industrielle provient essentiellement des moyennes entreprises qui ont réalisé au cours des dernières années d'importants investissements, en dépit d'une stagnation des firmes plus puissantes. Et c'est là qu'apparaît une des caractéristiques essentielles de l'industrie régionale et aussi sa faiblesse principale. En Midi-Pyrénées, les locomotives industrielles sont rares et peu entraînantes. Si un certain nombre de sous-traitants gravitent autour du secteur aéronautique, si depuis quelques années se développe une noria de petites sociétés spécialisées dans une technologie avancée pour répondre aux besoins des industries de pointe de la région, l'intégration industrielle est encore insuffisante alors que les opportunités sont nombreuses et les atouts de taille. Que l'on pense aux 180 000 actifs agricoles, alors que les industries agro-alimentaires ne représentent que 15 000 salariés que l'on voit toutes les possibilités d'entraînement que pourrait exercer le complexe scientifique, l'un des plus importants de France, de Rangueil-Lespinet à Toulouse, que l'on songe demain à des industries plus lourdes, chimiques ou mécaniques, on sent tout le besoin qu'a l'industrie de la région de mieux se connaître, se rencontrer elle-même afin de se fortifier et de saisir les chances qui lui sont offertes. Ce n'est pas par de grandes opérations spectaculaires qu'un nouveau pas sera franchi dans le développement, c'est au contraire par une action venant des intéressés eux-mêmes. Grâce aux importants moyens mis en œuvre depuis ces dernières années, l'industrie de Midi-Pyrénées s'est diversifiée et est maintenant à l'abri des crises sectorielles. Il lui reste à franchir maintenant un cap plus difficile : celui qui permet d'entrer de plein pied dans une concurrence interrégionale à armes égales.

LE TOURISME DANS LES PYRÉNÉES

par M. Paturle

Ingénieur des Ponts et Chaussées

(Photo Laboratoire régional de l'Équipement)



Culminant au Pic d'Anéto (3 404 m) dans le massif espagnol de la Maladetta, la chaîne pyrénéenne forme une véritable barrière de 450 km de long entre l'Atlantique et la Méditerranée. Son versant français, relativement étroit (30 à 70 km de profondeur), est entaillé par des vallées orientées nord-sud, courtes et larges, qui butent toujours sur des cols très élevés qui rendent le passage en Espagne particulièrement délicat, excepté aux deux postes frontières d'Hendaye à l'ouest et du Perthus à l'est. Sur le plan administratif, la partie française de la chaîne appartient à cinq départements dont trois seulement appartiennent à la région Midi-Pyrénées (d'est en ouest : Ariège, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées), le département des Pyrénées-Orientales étant rattaché au Languedoc-Roussillon et celui des Pyrénées-Atlantiques à l'Aquitaine.

Très tôt le massif pyrénéen a su s'ouvrir au Tourisme, notamment avec la naissance au XVII^e siècle des principales stations thermales. Néanmoins il faut reconnaître que les Pyrénées n'ont pas su, ou pas voulu, s'intégrer pleinement dans le marché du Tourisme moderne. L'image de marque commerciale des Pyrénées auprès de la clientèle touristique nationale et internationale n'est pas de celles (comme les stations de sports d'hiver alpines, la côte espagnole, aquitaine et languedocienne) qui créent les grands flux saisonniers. Essayons de voir ce qu'il en est et de quels atouts disposent les Pyrénées dans le Tourisme de demain.



Une ferme dans les Pyrénées.

(Photo Laboratoire régional de l'Équipement)

I - Le tourisme hivernal

Depuis le début des années 30, le ski dans les Pyrénées n'a pas cessé de se développer, essentiellement en prenant appui sur les stations thermales ou climatiques existantes. C'est ainsi que Barèges, Cauterets, Ax-les-Thermes, Font-Romeu et Luchon - Super-Bagnères ont eu l'idée de prolonger la saison d'ouverture de leurs hôtels en ajoutant les quatre mois d'hiver aux trois mois d'été. On trouve là une des caractéristiques les plus importantes du développement des sports d'hiver dans les Pyrénées : le ski était considéré, du moins au début, comme marginal par rapport à l'activité touristique d'été.

Il faut attendre le début des années 60 pour voir la création de quelques stations en site vierge (La Mongie, Gourette, Saint-Lary - Plat d'Adet) offrant à la clientèle une urbanisation fonctionnelle au pied des pistes, centrée sur des domaines skiables de

grande valeur ; ayant été créées pour le ski alpin, ces stations ont pu se développer rapidement et accueillent aujourd'hui une clientèle de séjour de plus en plus importante. Enfin, ces dernières années ont vu la naissance, en site vierge elles aussi, de plusieurs jeunes stations qui sont aujourd'hui en plein essor (La Pierre-Saint-Martin, Super-Barèges, Piau-Engaly, Peyresourde - Les Agudes, Le Mourtis, Guzet-Neige, les Monts d'Olmes, Les Angles, Le Puigmal).

Ce développement important des sports d'hiver a été dû principalement au dynamisme des collectivités locales concernées. C'est là une deuxième caractéristique du massif pyrénéen (notamment par rapport au massif alpin) : la plupart des remontées mécaniques sont en effet exploitées par des régies municipales ou départementales. Les collectivités locales ont toujours eu le souci de contrôler le développement du Tourisme mais aussi d'y jouer le rôle moteur en pre-

nant en charge des équipements (routes d'accès, remontées mécaniques...) qui ne sont rentables qu'à long terme.

Une troisième caractéristique du tourisme d'hiver dans les Pyrénées est l'influence prépondérante des skieurs de week-end. En effet, l'étroitesse de la partie française de la chaîne et donc la proximité des grandes agglomérations urbaines du piémont (Pau, Tarbes, Perpignan, Toulouse, Bordeaux et même Montpellier) crée, chaque fin de semaine, un important flux d'une clientèle avide de loisirs. Malheureusement, si la croissance de ce phénomène ne peut qu'avoir des effets bénéfiques sur la santé physique et morale des citadins du piémont, il en va tout autrement sur l'équilibre budgétaire des stations. En effet, comme tous les phénomènes de pointe, il en coûte très cher de satisfaire cette clientèle qui vient saturer les pistes deux jours par semaine seulement, rebutant ainsi la clientèle de séjour qu'on a pu réussir à attirer.

Et pourtant le seul remède se trouve dans le développement de cette clientèle de séjour qui seule est susceptible de rentabiliser les équipements considérables que suppose une station de sports d'hiver. La recherche de cette clientèle nécessite des efforts importants qui, pour le moment, n'ont été que timidement ébauchés. En effet, outre qu'il faut disposer de domaines skiables de valeur et d'un nombre élevé de lits banalisés (hôtels, para-hôtels ou appartenant à des résidences secondaires mises en location par leur propriétaire), elle suppose une commercialisation particulièrement dynamique du produit « sports d'hiver » allant jusqu'à l'établissement du forfait tout compris (comprenant le transport, le séjour pour une durée déterminée, les remontées mécaniques...) bref, un effort de concertation entre les différents intervenants dans la station, qui n'a pas encore été réalisé. Actuellement, le marché dans lequel les stations pyrénéennes puisent leur clientèle de séjour, s'étend sur toute la façade atlantique jusqu'en Bretagne. On voit le chemin qui reste donc à parcourir pour pénétrer valablement les marchés importants que sont la région parisienne ou le nord de la France et même la clientèle étrangère (espagnole bien sûr, mais aussi celle de l'Europe du nord).

En effet, les perspectives de développement des sports d'hiver dans les Pyrénées sont larges : d'une part la seule extension des stations existantes devrait faire passer leur nombre de lits de 40 000 environ actuellement à 60 000 à terme ; d'autre part, l'équipement de nouveaux domaines skiables, vierges à l'heure actuelle, permettrait la création de plusieurs stations représentant 60 000 lits supplémentaires. Ces nouveaux domaines skiables se concentrent essentiellement sur deux points de la chaîne : à l'ouest avec notamment le complexe du Tourmalet à l'intérieur du triangle formé par Saint-Lary, La Mongie et Barèges (30 000 lits à terme), à l'est dans l'ensemble Haute-Ariège, Cerdagne-Capcir qui, avec l'Andorre et la Cerdagne espagnole peut totaliser à terme 100 000 lits. A ce sujet notons enfin, à l'adresse des amoureux de la nature encore vierge, que l'ensemble des domaines skiables équipés et susceptibles d'être équ-

pés ne représentent que 5 % environ de la superficie du massif pyrénéen...

II - Le tourisme estival

La chaîne pyrénéenne, avec ses lacs, ses sommets, son monde souterrain... a toujours su attirer à la belle saison de nombreux touristes. Néanmoins, historiquement ce sont ses eaux thermales qui ont incité les « étrangers » à venir découvrir le monde pyrénéen.

1) Tourisme thermal

Les richesses thermales des Pyrénées, exploitées déjà par les Romains, classent le massif au tout premier rang. Les nombreuses stations pyrénéennes ont connu leur apogée lorsque les « Grands venaient prendre les eaux » et, jusqu'au début de ce siècle, leur faste ne s'est pas démenti. Malheureusement cette clientèle a peu à peu disparu et les stations ont dû effectuer une difficile reconversion vers la clientèle des assurés sociaux (les 3/4 du total des curistes). Quelques stations seulement l'ont fait avec un succès incontestable : Luchon (5^e rang national : 22 000 curistes par an), Cauterets, Ax-les-Thermes, Bagnères-de-Bigorre, Capvern, Barèges. Mais, face aux stations italiennes ou allemandes, le potentiel pyrénéen est manifestement sous-utilisé.

Pourtant, au moment où les citoyens prennent conscience des maux engendrés par la vie en milieu urbain, le thermalisme apparaît comme la thérapeutique par excellence capable de prévenir et de guérir ces malaises de la civilisation industrielle. Les Pyrénées devront prendre la place qui leur revient dans le thermalisme de demain ; là encore, cela suppose des efforts considérables de concertation, de modernisation et de commercialisation.

2) Tourisme religieux

On ne peut parler du tourisme pyrénéen sans évoquer l'impact du « phénomène Lourdes » sur la région qui l'entoure. Lourdes, centre mondial de pèlerinages, accueille chaque année plus de trois millions et demi de visi-

eurs. Troisième ville hôtelière de France (avec plus de 30 000 lits), la cité mariale attire des pèlerins du monde entier. Ceux-ci ne manquent pas de profiter de leur séjour pour effectuer les nombreuses excursions qui leur sont offertes dans les vallées voisines (Gavarnie, Marcadau, cols du Tourmalet, du Bouchard...). Les retombées de ce flux de visiteurs, bien que difficilement chiffrables, sont sans conteste considérables pour cette région des Hautes-Pyrénées.

3) Tourisme diffus

En complément de ces formes de tourisme concentré, se développe tout un tourisme diffus qui s'appuie sur la vie rurale encore existante. Il vient conforter l'important effort (décrit par ailleurs) de Renovation Rurale qui a été entrepris ces dernières années dans la montagne pyrénéenne. Il recrute principalement sa clientèle parmi les touristes itinérants, les citadins du piémont ayant acquis une résidence secondaire, et, de plus en plus, la clientèle de séjour hébergée dans les gîtes ruraux. Cette clientèle trouve dans les Pyrénées la nature vivante à l'état brut dont elle a besoin. Celle-ci est particulièrement mise en valeur dans les Parcs Nationaux que l'Etat a pris l'initiative de créer sur la chaîne : Parc National des Pyrénées Occidentales à l'ouest, depuis 1967, Parc National de la Haute-Ariège en voie de mise à l'étude.

En conclusion, on peut constater que le Tourisme Pyrénéen, au passé glorieux, se présente sous un avenir non moins prometteur. L'expérience acquise par les collectivités locales est là pour garantir qu'elles sauront contrôler leur développement futur. Le massif constitue, en effet, la réserve d'espace libre dont les citoyens que nous sommes auront de plus en plus besoin. Mais n'oublions pas ce que disait, paraît-il, Talleyrand : « C'est une chance de n'avoir rien fait, mais il ne faut en abuser » ...

LE CADRE DE VIE : comment préserver l'architecture traditionnelle l'expérience du Lot

par J. Lagardère - D.D.E. du Lot

La beauté de l'architecture traditionnelle.

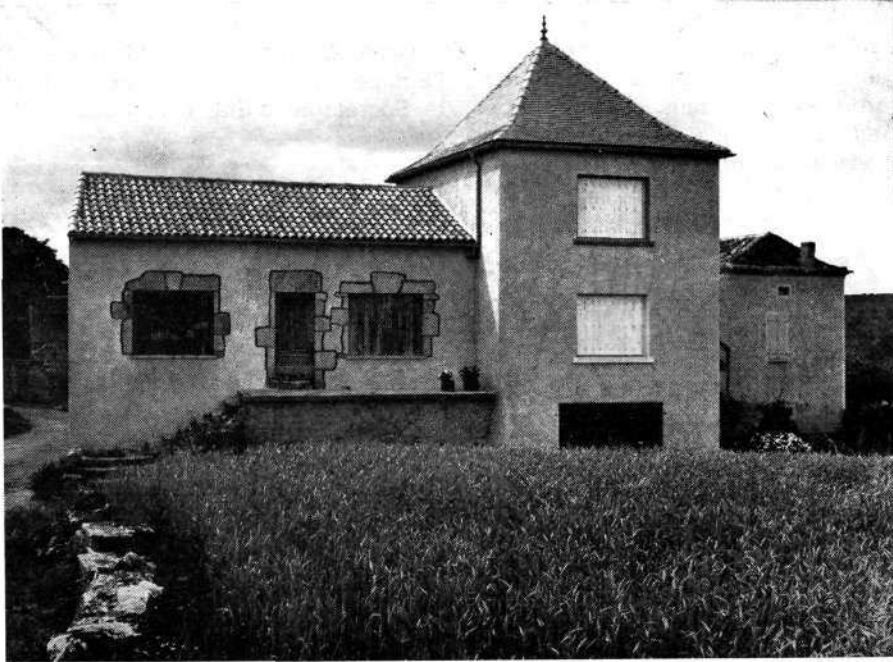
(Photo Equipement)



Troisième région de France pour les activités touristiques, Midi-Pyrénées dispose d'espaces ruraux de qualité, richesse de plus en plus recherchée. Espaces libres mais non vides, espaces encore sauvegardés, pour la plupart, des pollutions ou des dégradations, mais espaces fragiles dont l'attrait risque de disparaître à mesure que l'homme les découvre.

Parmi les menaces qui les frappent, une des plus insidieuses et des plus difficiles à combattre est la pollution visuelle : publicité hurlante, carcasses erratiques, carrières et gravières, lotissements rigides, pavillons « préfabriqués », hangars agricoles..., la liste serait longue des agressions qui détruisent inexorablement les paysages. Car, combattue trop tard, la maladie est incurable. Prise à temps, elle peut être traitée avec succès. Tel est le sens des expériences menées dans le département du Lot, notamment dans le domaine de la construction où se développe un Service d'Assistance Architecturale ».

Dans tout le sud-ouest le Lot, est un des rares départements, avec la Dordogne, où la diversité des paysages, de causses et de vallées, est harmonieusement complétée par une grande qualité de l'architecture rurale traditionnelle. Mais depuis plusieurs années, les sites naturels ou construits sont exposés à de multiples dangers du fait du développement de la construction et de la pauvreté ar-



et un mauvais pastiche...

chitecturale des réalisations actuelles : bâtiments agricoles hors d'échelle, adjonctions disgracieuses et restaurations malhabiles à des constructions anciennes, pavillons « de banlieue » en extension de villages traditionnels, etc...

Devant cette situation, dont les causes profondes mériteraient de longues études et touchent à des problèmes de civilisation, deux attitudes sont possibles : la passivité devant l'absence de responsabilités bien précises en la matière, ou la réaction, avec tout ce que cela suppose de discussions et de combats, quand on pense que le jeu en vaut la chandelle et qu'il n'est pas trop tard pour intervenir.

La réaction est venue dans le Lot de deux administrations qui disposent de moyens d'intervention, la Direction Départementale de l'Équipement, par son Architecte-conseil notamment, et l'Agence des Bâtiments de France.

Rapidement convaincus que la simple correction des projets au niveau des permis de construire ne permettait pas de résoudre le problème, l'Architecte des Bâtiments de France, le D.D.E. et l'Architecte-Conseil décidèrent de lancer des actions globales de sensibilisation, de formation et d'information auxquelles s'associèrent très vite d'autres administrations (Direction Départementale de l'Agriculture

et Inspection d'Académie), ainsi que des organismes divers (Chambres des Métiers et d'Agriculture, Association de Sauvegarde). Coordonnées par le Préfet, soutenues financièrement par les Ministères intéressés (Équipement, Culture, Environnement, Agriculture) mises en œuvre par un atelier d'assistance architecturale, ces actions prirent à partir des années 1972-1973 une certaine ampleur. C'est l'ensemble de ces actions que recouvre le vocable d'Assistance Architecturale du Lot.

Quels sont les principes qui les sous-tendent ?

- une approche synthétique de l'ensemble des problèmes : dans ce domaine délicat, les initiatives sont beaucoup plus efficaces si le grand public, encore peu sensibilisé, il faut bien le dire, à ce genre de préoccupation, voit qu'il s'agit d'actions menées par l'Administration et non par tel ou tel Service essayant de faire prévaloir son point de vue. Ainsi, il est essentiel que D.D.E. et Agence des bâtiments de France définissent des directives cohérentes qui ne se traduisent pas par une discontinuité quand on franchit la distance fatidique des 500 m autour d'un monument historique. Il est essentiel également que la D.D.A. ne subventionne pas des bâtiments agricoles qui sont une

atteinte grave à l'environnement ou qui ne respectent pas les prescriptions du permis de construire. On pourrait multiplier les exemples.

- des actions préventives plutôt que curatives. Intervenir au niveau du dossier de demande de permis de construire est souvent trop tardif et retarde l'instruction et peut alourdir les frais d'étude. Recevoir un candidat constructeur, un maître d'œuvre ou un architecte, et discuter sur une ou plusieurs esquisses est, bien sûr, beaucoup plus efficace.

- une permanence dans l'action de l'atelier d'Assistance Architecturale. Il faut qu'à tout moment, un architecte puisse donner conseil et assistance aux particuliers. A rémunération égale, mieux vaut un architecte permanent que deux ou trois à temps partiel.

- une démultiplication des actions. En cette matière où il faut finalement toucher un très vaste public, l'action concentrée entre les mains de deux ou trois personnes isolées ne saurait être que limitée. Il faut la démultiplier :

- au niveau des administrations en sensibilisant les échelons locaux (subdivision polyvalente de la DDE),
- au niveau des constructeurs, en particulier des artisans qui sont souvent les seuls techniciens d'un chantier face à un client,
- au niveau des élus dont l'attitude, en milieu rural notamment, est souvent décisive.

Il serait fastidieux de décrire l'ensemble des initiatives prises dans le cadre de « l'Assistance Architecturale du Lot ». Elles couvrent en effet des domaines très vastes allant de l'article de presse à l'examen architectural systématique de certaines catégories de permis, en passant par des cours ou conférences dans des établissements scolaires. On peut néanmoins rassembler les principales sous 4 têtes de chapitre :

1) Formation et information

- vis-à-vis des scolaires : réalisation d'un inventaire communal dans cer-

taines classes primaires, intervention dans les établissements secondaires au titre des 10 %, actions auprès de l'Ecole Normale d'Instituteurs ;

- vis-à-vis des professionnels : réunions d'information avec architectes et maîtres d'œuvre, organisation de stages pour les artisans et les apprentis, édition de documents ;
- vis-à-vis des élus : document audiovisuel de sensibilisation générale, réunions d'information périodiques dans les chefs-lieux de canton ;
- vis-à-vis des administrations : formation et sensibilisation des agents de la D.D.E. (U.O.C. et subdivisions), édition de documents divers (brochure sur les lotissements).
- vis-à-vis du grand public : édition de la brochure « Construire dans le Lot », d'un nuancier, d'une affiche. Articles dans la presse locale. Réunions d'information générale. Document audiovisuel pour les agriculteurs.

2) Opérations exemplaires

- concours « Habitat » dans la Vallée du Lot qui a permis de mettre au point des pavillons destinés notamment aux opérations d'individuels groupés ;
- appel d'idées pour définir des plans-types d'habitation dans le cas de constructions isolées ;
- recherches de plans-type pour les bâtiments agricoles.

3) Incitations financières

- création d'un fonds départemental pour l'amélioration de la construction dans les zones sensibles (200 000 F par an apportés pour moitié par le département, pour

moitié par l'Etat - Environnement). Ce fonds permet de subventionner, au taux moyen de 50 %, le surcroît entraîné dans certaines opérations par les prescriptions de l'assistance architecturale.

4) Assistance et contrôle

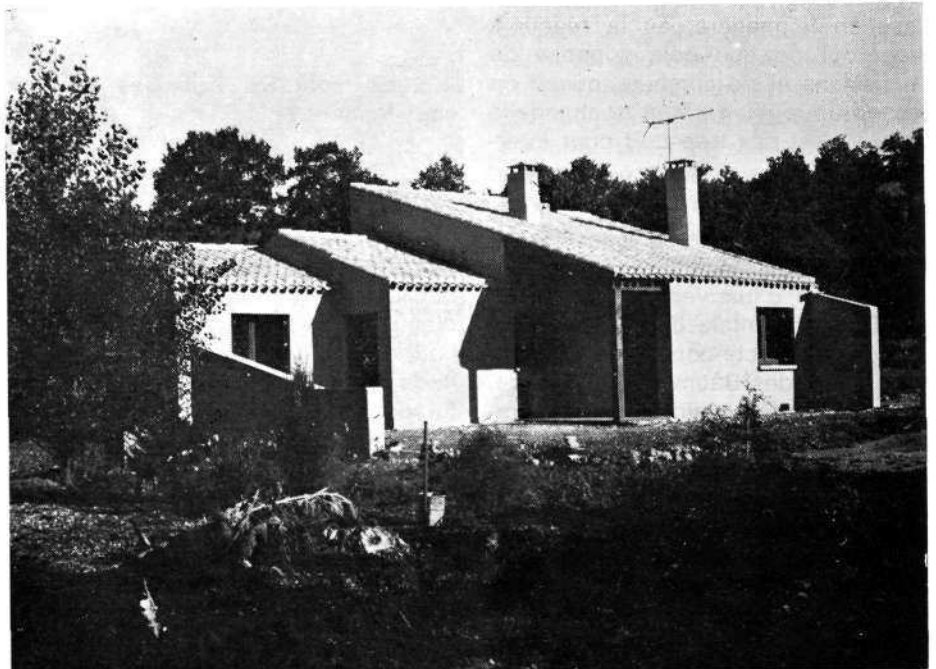
Examen plus systématique des dossiers de permis de construire par un architecte (la proportion est actuellement de 40 à 50 %). Réception des particuliers, visites sur place, etc...

Pour mener à bien l'ensemble de ces actions, les moyens mis en œuvre sont restés limités : l'atelier d'assistance architecturale compte deux architectes à temps complet et deux à temps partiel dont l'action s'ajoute à celle de l'Architecte-conseil de la D.D.E. et de l'Architecte des Bâtiments de France. Les frais de fonctionnement de l'assistance architecturale qui comprennent, outre la rémunération des architectes, l'édition de documents et des dépenses diver-

ses, se sont élevés en 1974 à 450 000 F environ, apportés par les Ministère de l'Equipement, de l'Environnement et le Secrétariat d'Etat à la Culture.

Peut-on juger l'action à ses résultats ? Ceci est évidemment prématuré quand on sait quel était le point de départ et quelle peut être l'inertie dans ce domaine. Mais déjà, l'on constate moins d'erreurs flagrantes, notamment pour les bâtiments administratifs qui devraient, sur le plan architectural, être exemplaires ; le nombre de particuliers qui vient consulter l'atelier d'assistance architecturale avant d'avoir déposé un permis de construire, augmente rapidement : de nombreux artisans, maîtres d'œuvres et architectes ont modifié certaines de leurs habitudes.

Certes l'évolution est lente, les changements d'attitude ne peuvent être que très progressifs, mais les premiers succès enregistrés montrent que cette action correspondait à un besoin profond et doit être désormais considérée comme irréversible. ■



Ce devait être un pavillon de banlieue...
l'assistance architecturale est passée par là.

(Photo Laboratoire régional de l'Equipement)

coopération économique du sud-ouest français avec le nord et l'est de l'Espagne

par H. Sarramon

Co-président français de la COPEF

La géographie et l'histoire ont, de tout temps, créé des liens ténus entre les populations vivant au Nord et au Sud du monde pyrénéen. Liens de bon voisinage, liens familiaux et humains entre vallées adossées sur les deux versants, liens économiques et sociaux s'exprimant par des conventions de « facerie » pour l'usage commun des ressources de la montagne.

En dépit de leur compacité et de leur altitude, les Pyrénées ont toujours été franchies par les hommes.

Dans le passé, le célèbre pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle fut un axe important, un agent moteur de pèlerinages et d'animation culturelle pour l'Europe tout entière.

Dans le présent, les Pyrénées donnent lieu à une transhumance touristique d'une ampleur exceptionnelle, puisqu'en 1973 elle a porté sur 35 millions de passagers et sur 2 milliards de dollars, grâce à la fascination de ce pays de soleil !

Dans l'avenir, la division historique des Pyrénées entre deux nations voisines est appelée à recevoir de sensibles corrections, à partir de deux faits essentiels :

D'une part, l'ouverture de l'Espagne à la vie économique de l'Europe rendue possible par une croissance intérieure spectaculaire de ses moyens de production et de son revenu national.

D'autre part — et à plus long terme — la perspective de structures en sorte de pool des économies interrégionales hispano-françaises dirigées vers une « Europe des régions ».

Le rapprochement du S.O. français avec l'Espagne du Nord est conditionné, à la fois par la nature et les fonctions de la zone frontière ainsi que de ses avant-pays, par l'état de l'évolution actuelle des deux économies régionales en présence, sur chacun des deux versants.

De là, la présentation en trois points du sujet à traiter.

- D'abord, le cadre territorial de la coopération spécifique de la frontière des Pyrénées.
- Ensuite, la finalité et les priorités de la coopération.
- Enfin, les instruments de la coopération.

I - Le cadre territorial de la coopération

Dans le cadre, il convient de distinguer, d'une part, la zone frontalière qui en occupe le centre et, d'autre part, les hinterlands situés au Nord et au Sud des Pyrénées.

A. LA ZONE FRONTALIÈRE PROPREMENT DITE

Nature

La frontière méridionale ne ressemble pas aux autres démarcations de l'hexagone. Elle s'en différencie par sa nature, sa forme, ses dimensions, aboutissant à des fonctions particu-

lières dont on ne retrouve pas ailleurs l'équivalent.

Sur toute son étendue et sur ses deux versants, la zone frontière séparant la France de l'Espagne est vigoureusement marquée par la chaîne des Pyrénées, aux dimensions et aux servitudes d'obstacle. C'est elle qui en commande la structure morphologique, le relief, le climat, les voies de communications, le peuplement, l'habitat, les modes de vie, les activités humaines et, par voie de conséquence, les échanges sous toutes leurs variétés (produits, services, main-d'œuvre).

La chaîne affecte la forme d'une longue arête de poisson sur laquelle viennent se ramifier, de part et d'autre des vertèbres parallèles entre elles, figurant « les vallées », perpendiculaires à l'axe transversal.

Ainsi, au sommet et au milieu du dispositif frontalier court une ligne de faite rectiligne, à haute altitude pouvant atteindre et même dépasser 3 000 mètres, s'abaissant à l'Est sur la Méditerranée par le passage du Perthus (290 mètres) et à l'Ouest, sur l'Atlantique, par l'embouchure de la Bidassoa.

A peine échancrée par des cols — qui, ici, s'appellent des ports — échelonnés entre 1 500 et 2 400 mètres, cette ligne de faite court du cap Creus à la Rhune sur 435 kilomètres à vol d'oiseau.

La distance réelle totalise 622 kilomètres si l'on tient compte des sinuosités du relief.



(Photo Laboratoire régional de l'Équipement)

Pour ce qui est de la profondeur, elle oscille entre 30 et 60 kilomètres, sur le côté français en reliant les plaines sous-pyrénéennes à la zone axiale par les gradins rapidement étagés des avant-monts.

Du côté espagnol, elle s'étale sur une distance, elle aussi, variable de 50 à 80 kilomètres mais caractérisée par un élément de relief qui n'existe pas sur le versant Nord, c'est-à-dire les « sierras », surtout présentes en Aragon.

Par conséquent, pénétrer les Pyrénées c'est, non seulement franchir des ports haut perchés (pour la partie médiane) mais encore parcourir toute la profondeur de la montagne, du massif et de ses avancées, soit une centaine de kilomètres en moyenne dans un massif accidenté, support d'un peuplement épars et faible.

Les deux versants sont sectionnés par des vallées axées dans le sens Nord-Sud (France) et Sud-Nord (Espagne), greffées sur l'échine dorsale

et adossées sur elle. Pareil découpage en vallées secondaires a pour effet de morceler cette vaste région en « petits pays » séparés sans liens organiques, c'est-à-dire indépendants, à la fois aux points de vue physique et humain.

Dans le passé, chacune de ces vallées s'est comportée comme un monde à part, coupé du reste. Les rapports étaient plus étroits, malgré le handicap de l'altitude, la précarité et la difficulté des communications, d'un versant à l'autre, qu'entre les pénétrations parallèles réparties sur les deux côtés.

Il a fallu l'implantation des routes transpyrénéennes, dans le sens longitudinal et des rocades Est-Ouest dans le sens transversal, non pas pour recréer une unité qui n'existe pas, mais pour mettre en œuvre un aménagement plus équilibré du territoire pyrénéen, en essayant de réduire les inconvénients du compartimentage.

Fonctions frontalières

a) Avant de les analyser, voyons les facteurs qui les déterminent :

— D'abord, le fait que le massif pyrénéen n'est pas seulement la seule frontière entre la France et l'Espagne, mais aussi, la seule, unissant les principaux pays européens à la péninsule ibérique. A la vérité, cette frontière est devenue le grand couloir touristique de l'Europe.

— Un autre fait, lié au précédent, est que la France est devenue le vestibule continental unique par lequel transitent tous les courants de population issus de l'Europe.

— Enfin, la donnée, récemment perçue, selon laquelle le nombre et la qualité des routes transpyrénéennes s'avèrent insuffisants pour un écoulement rationnel du trafic voyageur et marchandises.

A cet égard, il faut noter que l'in vraisemblable désordre des flux et des reflux pendant les mois d'été avec des goulots d'étranglement, des

queues interminables, postule l'aménagement des routes anciennes et la création de routes nouvelles pour maîtriser cette lourde surcharge.

Le renforcement des communications franco-espagnoles est, donc, une impérieuse et urgente nécessité.

Il va se faire en développant deux axes forts le long des façades maritimes reliées par un système de liaisons transversales.

L'axe méditerranéen assurera, en 1977, la continuité auto-routière de Lyon à Barcelone ; l'autre axe, sur la façade atlantique reliera en 1978, Bordeaux à Bilbao.

La transversale garonnaise et languedocienne, Bordeaux-Narbonne, sera achevée en 1978.

L'autoroute de piémont Bayonne-Toulouse doit fonctionner en 1980 ainsi que la rocade espagnole Barcelone-Saragosse-Bilbao.

b) Ces données préalables étant ponctuées, quelles sont les fonctions frontalières ?

1°) **La principale est celle d'une pénétration touristique en Espagne**, prenant la forme d'une transhumance saisonnière, culminant, chaque année, en juillet, août et septembre. Elle s'exprime par les chiffres suivants, empruntés aux plus récentes statistiques.

En 1973, le nombre global des étrangers s'étant rendus dans la péninsule a été de 34 558 943, dont 23 237 396 en empruntant les frontières terrestres, 1 723 497 par voie maritime, 8 598 050 par voie aérienne.

En 1974, les estimations du 1^{er} janvier au 30 septembre, sont de l'ordre de 26 millions de visiteurs, compte tenu d'éléments conjoncturels moins favorables que les années précédentes, tels que l'élévation des prix due au processus inflationniste, la déconfiture en pleine saison de plusieurs agences de voyage, la diminution du tourisme international au profit d'un tourisme à l'intérieur des frontières nationales. Il faut s'attendre pour 1974 à une baisse de 10 à 15 %.

Les résultats précédents montrent que l'Espagne est, incontestablement, la grande bénéficiaire de cette transhumance touristique.

Toutefois le tourisme de passage, dans le sens Espagne-France et principalement en Roussillon commence à se manifester.

2°) **Une deuxième fonction est celle d'échanges de produits et de marchandises.** Elle est d'un ordre de grandeur très différent suivant qu'il s'agit des passages au centre ou aux extrémités de la frontière.

C'est ainsi que dans les Pyrénées Centrales, la vie agricole et pastorale, qui permet un certain trafic dans le passé, ne donne plus lieu, maintenant, qu'à des transactions insignifiantes.

Par contre, les deux trouées du Perthus et d'Hendaye-Béohobie sont les axes privilégiés et largement prioritaires des mouvements circulatoires de tous ordres. C'est principalement au niveau de ces deux frontières que s'effectuent les échanges entre le Sud-Ouest français et l'Espagne.

3°) **Une autre fonction de la frontière est celle des migrations saisonnières** ayant pour objet la main-d'œuvre et l'emploi (vendanges, hôtellerie, bâtiment).

A l'Est, les migrations s'effectuent presque exclusivement dans le sens Espagne-France. Au centre, elles ont considérablement chuté depuis 1920. A l'Ouest, elles sont à peu près équilibrées entre les deux pays.

4°) **La dernière fonction concerne les travailleurs journaliers**, œuvrant dans un rayon qui ne peut excéder 10 kilomètres à vol d'oiseau à partir de la frontière. Le nombre de ces travailleurs diminue d'année en année.

B. LES HINTERLANDS AU NORD ET AU SUD DE LA CHAÎNE

Au point de vue physique leur ressemblance est frappante quant au climat et à la végétation. Tant en France qu'en Espagne, l'Est pyrénéen est de type méditerranéen et l'Ouest de régime atlantique, avec des influences partagées dans la partie centrale, par rapport à la périphérie.

Quant au peuplement, il existe une assez nette symétrie de part et d'autre de la zone frontière, mais avec

une densité au K² plus avantageuse du côté espagnol, ainsi que l'indiquent les chiffres ci-après :

Au Nord des Pyrénées se présentent les 3 régions du Sud-Ouest français : l'Aquitaine, Midi-Pyrénées et le Languedoc - Roussillon. Au total, 113 000 K², avec une population de 6,4 millions d'habitants, ce qui correspond à une densité de 57 habitants au K², la moyenne française étant de 96.

Au Sud du massif, s'alignent les régions homothétiques de la péninsule : le Pays Basque, la Navarre, l'Aragon, la Catalogne. Au total 98 000 K² avec 8,7 millions d'habitants, soit une densité de 89 habitants au K², la moyenne espagnole étant de 66.

Pour ce qui est du taux de population active, il est de 37,5 % dans le Sud-Ouest français, tandis que celui de l'Espagne est de 42,5 %.

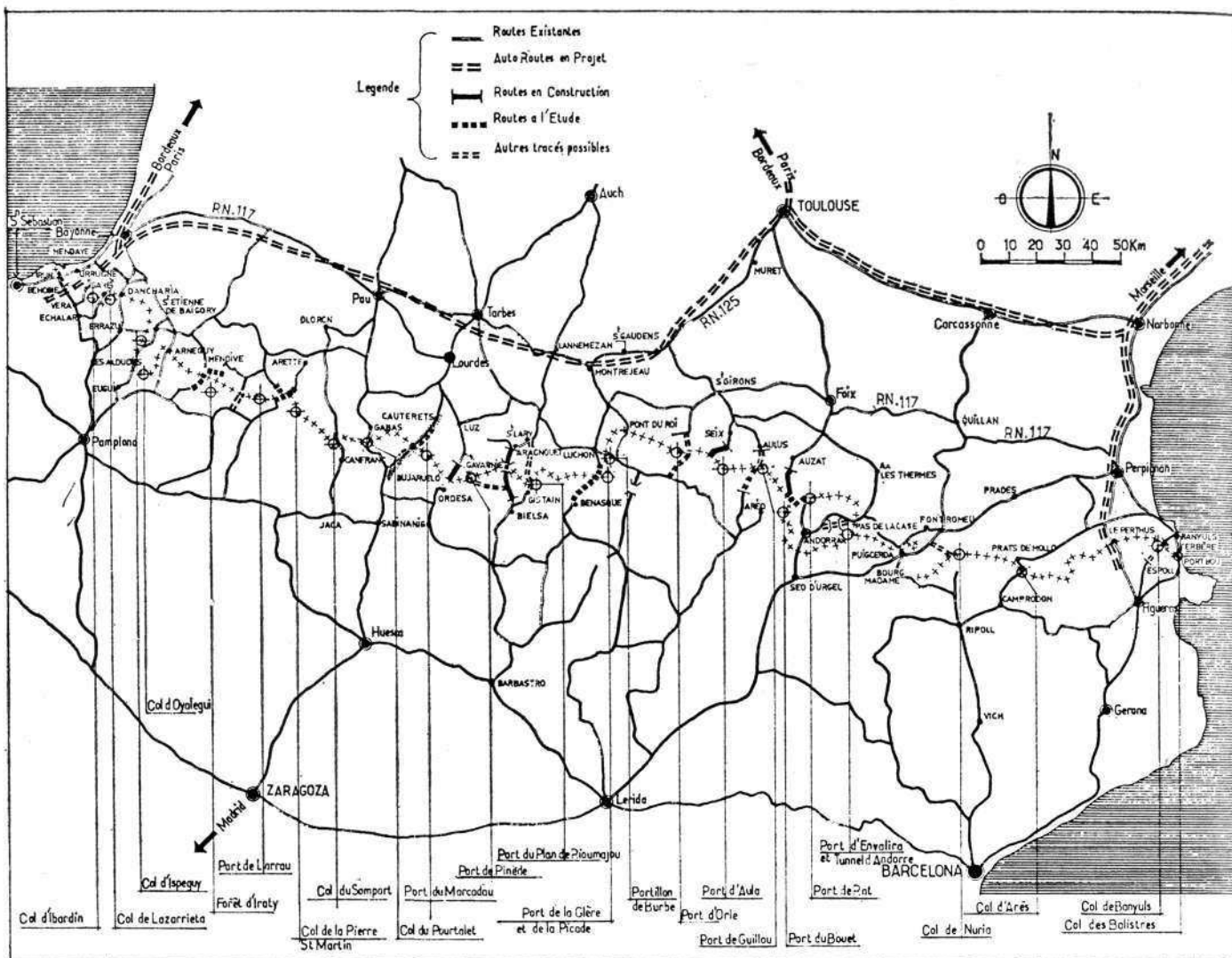
La répartition par secteurs d'activités fournit, aussi, d'utiles indications sur la vocation de chacune des régions et fait apparaître des déséquilibres dans les secteurs secondaire et tertiaire.

Si l'agriculture, en effet, emploie 25 % de la population au Nord et au Sud des Pyrénées, par contre le secteur industriel occupe 43 % de la population au Nord de l'Espagne, contre 32 % pour le Sud-Ouest français. La comparaison des chiffres bruts pour l'emploi est encore plus significative puisqu'elle donne 1 600 000 emplois du côté espagnol et 755 000 du côté français : le rapport est de 1 à 2.

En résumé, la zone frontière des Pyrénées en y associant les avant-pays vers les plaines, peut se diviser en trois parties :

Au milieu, les « **Pyrénées Centrales** » alignent, au Nord, nos départements de l'Ariège, de la Haute-Garonne et des Hautes Pyrénées et au Sud, enchâssent la province de Huesca, c'est-à-dire la vaste zone du Haut-Aragon, riche notamment en beautés naturelles, en forêts, en force hydraulique et électrique.

Cette partie médiane est caractérisée par les plus hautes altitudes, les pénétrations les plus difficiles et les plus rares, par la plus faible densité de peuplement enfin, par les contacts



Les routes transpyrénéennes

économiques et sociaux les plus irréguliers et les moins fréquents. Elle rachète cette insuffisance, au niveau de la zone frontalière proprement dite, en comptant les deux plus grandes villes des Pyrénées situées en bordure de la Garonne et de l'Ebre : Toulouse et Saragosse, avec leurs 500 000 habitants.

— A l'Ouest, les **Pyrénées-Atlantiques**, mettant en correspondance le département du même nom avec les provinces espagnoles de la Navarre et du Guipuzcoa.

C'est la plus favorisée par le nombre et la qualité des voies d'accès, par le nombre et l'activité des villes moyennes, par la densité de population, par les larges possibilités d'échanges entre les foyers fortement industrialisés du Pays Basque espagnol et les places commerciales de

Bayonne, des Landes, puis, plus loin, de Bordeaux et de Pau.

— A l'Est, les **Pyrénées méditerranéennes**, juxtaposant le département des Pyrénées Orientales et la province de Gerone, l'une des plus équilibrées en paysages et ressources des provinces hispaniques.

Elle livre passage au grand couloir touristique de l'Europe. Elle établit des courants d'affaires suivis entre les deux Catalognes, appelés à s'intensifier par la nouvelle politique d'investissements espagnols en Roussillon.

II - Finalités et priorités de la coopération

Parmi les finalités et priorités communes, l'aménagement du territoire

pyrénéen, la complémentarité des échanges, la réciprocité des investissements apparaissent comme les vecteurs principaux d'une politique active de coopération.

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PYRÉNÉEN

Il peut, il doit se faire en utilisant les progrès de la technique moderne pour réduire les servitudes résultant du morcellement du sol et qui ont fait, jusqu'ici, du milieu pyrénéen un monde trop fermé.

Pour l'ouvrir, désormais, aux influences nationales et européennes, il faudra essentiellement :

Au point de vue routier et autoroutier : multiplier les pénétrantes Nord-Sud, c'est-à-dire les transpyrénéennes, et plus spécialement dans la partie centrale du massif qui en est

le plus dépourvue. En tireront avantage non seulement les courants d'affaires, mais aussi le tourisme interrégional, comme par exemple, celui que l'on espère de la future liaison Lourdes-Saragosse, par Gavarnie et la Vallée d'Ordesa (1 500 000 visiteurs par an).

Afin de mieux relier les unes aux autres les vallées secondaires, en les faisant participer à des activités communes, il faut procéder à la mise en place de rocadés transversales, parallèles à la chaîne. Ce sera, aussi, un excellent moyen pour revitaliser des zones qui se dépeuplent et pour accompagner le développement des pôles urbains.

Sur le versant français, le boulevard sous-pyrénéen Bayonne - Toulouse, continué par l'autoroute languedocienne Toulouse-Avignon, servira les intérêts conjoints français et espagnols car il constitue pour les gens de la péninsule l'accès le plus commode au Marché Commun par son raccordement à ce qui en est la colonne vertébrale, c'est-à-dire l'axe Méditerranée - Mer du Nord.

Les liaisons ferroviaires viennent de marquer un progrès certain par la mise en usage, depuis peu, des trains rapides Paris-Madrid et Paris-Barcelone (Talgo), évitant aux gares frontalières les ruptures de charge, par le dispositif de l'écartement des essieux.

Quant aux liaisons aériennes, il faudrait les organiser de telle sorte que les trois capitales régionales françaises de Bordeaux, Toulouse et Montpellier soient reliées quotidiennement, à Barcelone et Madrid, afin qu'il y ait une harmonisation entre courants économiques et circulations touristiques, celles-ci dépassant de beaucoup celles-là actuellement.

Des progrès vraiment sensibles dans les télécommunications ne seront obtenus que lorsque le téléphone automatique reliera toutes les localités des départements français et des provinces espagnoles, d'abord dans la zone frontalière, puis dans les avant-pays. Le télex s'impose dans les relations interrégionales des grands centres, car il est l'outil de travail indispensable de l'homme moderne.

LA COMPLÉMENTARITÉ DES ÉCHANGES

C'est, à l'évidence, la finalité et la priorité majeures de la coopération économique entre les deux pays.

Le Sud-Ouest peut et doit tirer parti du développement des échanges non seulement entre la France et l'Espagne, mais entre cette dernière et le Marché Commun. En ce domaine, il s'agit essentiellement de découvrir les « créneaux » favorables pour éviter les concurrences stériles.

Echanges commerciaux, mais surtout échanges industriels. A ce point de vue le Sud-Ouest devrait tirer profit de certaines industries de base espagnoles, comme il le fait actuellement pour les textiles synthétiques. Il pourrait également accroître son marché pour ses industries de pointe, ses activités de recherches et de services dont la péninsule hispanique a de plus en plus besoin. On constate, par exemple, qu'entre 1971 et 1972, les importations espagnoles ont augmenté de plus de 25 % dans les secteurs de la chimie organique, des aéronaves, des pâtes à papier, des produits pharmaceutiques, des matériels électroniques, tous secteurs qui intéressent l'industrie du Sud-Ouest. Des possibilités non encore recherchées sont offertes dans le cadre de la sous-traitance.

Certes, les échanges entre notre Midi et l'Espagne du Nord-Levant sont gênés par la faiblesse industrielle du Sud-Ouest français, où les entreprises sont dispersées tant au point de vue sectoriel que géographique. Face à la puissance industrielle des régions basques et de la Catalogne de Barcelone-Tarragone, on pourrait avoir des craintes sur le rapprochement avec ce puissant voisin, si nous étions en position de « cul de sac ». Mais la chance sud-occidentale est d'être, désormais, située sur des axes d'échanges, depuis que l'Espagne commercialise ses produits avec les pays de la C.E.E., à la suite de l'accord préférentiel entré en vigueur, voici quatre ans et qui a consisté en un désarmement douanier de 60 %.

LA RÉCIPROCITÉ DES INVESTISSEMENTS

Depuis plusieurs lustres, de nombreuses entreprises françaises ont

créé des établissements en Espagne. Mais la situation inverse était très rare jusqu'à ces derniers mois.

La Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'action régionale — la DATAR — vient de créer, comme elle l'a fait à New York, Londres, Francfort et Tokyo, un bureau de prospection à Madrid, avec antenne à Bilbao et Barcelone. Ce bureau a reçu pour mission d'informer les industriels espagnols des possibilités d'implantation en France. Heureuse initiative qui commence à porter fruit et précisément sur des territoires situés près de la frontière.

C'est ainsi que depuis la création de la zone industrielle « Nord-Roussillon » à Rivesaltes, près de Perpignan, 7 firmes sont ou vont être installées pour donner lieu à 2 000 emplois. Ces entreprises catalanes de Barcelone bénéficient des aides au développement régional et aussi d'aides fiscales.

Après les zones industrielles à proximité de la frontière orientale et occidentale, ce seront celles des capitales régionales et des villes moyennes de l'intérieur qui devront accueillir catalans, basques, navarrais et aragonais sur notre sol.

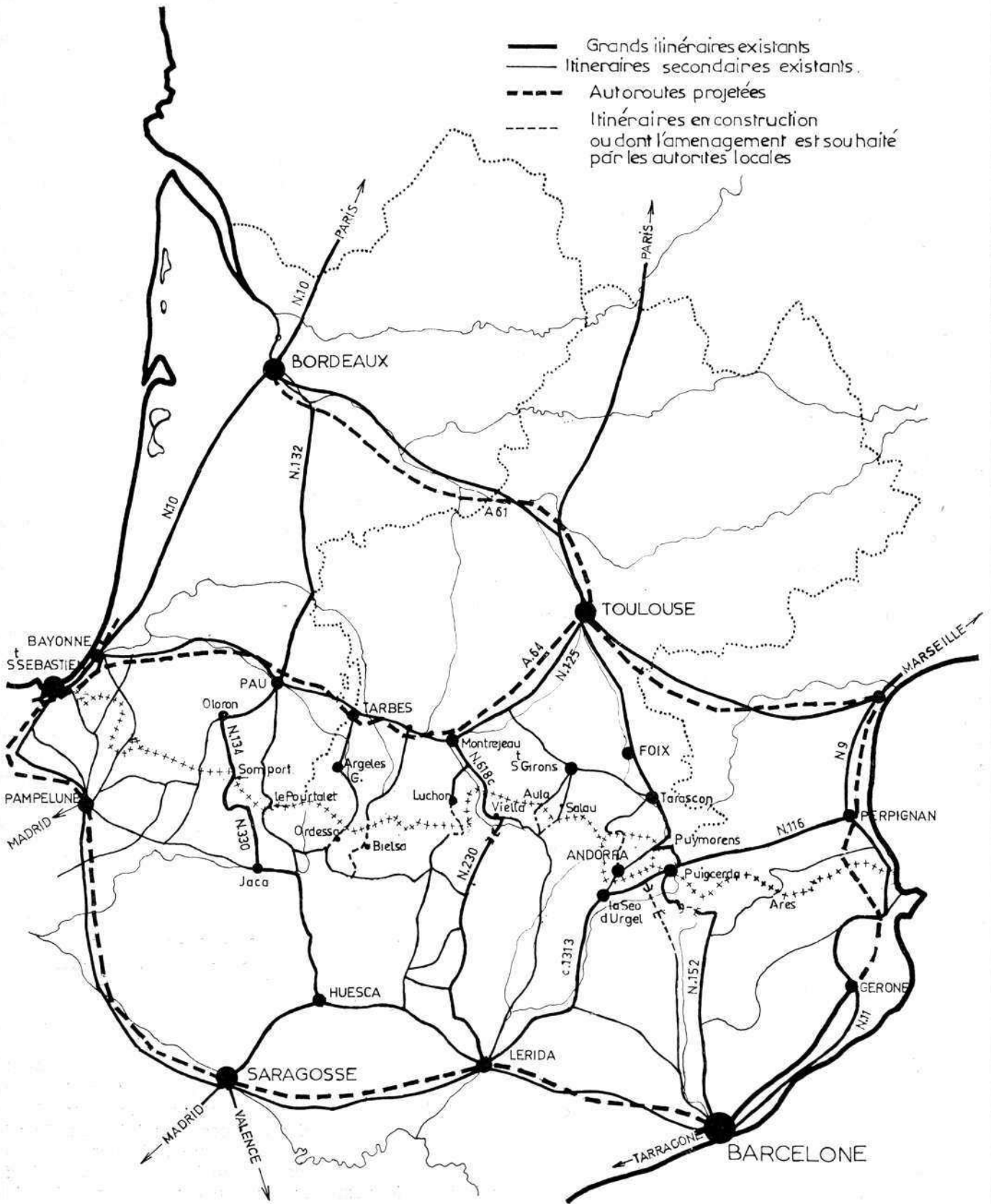
Les investissements industriels, mutuels et réciproques, présentent sur les échanges de produits, de marchandises et même de services le double avantage de la permanence économique et des prolongements d'ordre social. En effet, les entreprises venues du pays voisin, s'intègrent avec leur personnel et leur matériel au tissu industriel régional et à ce titre elles en accroissent la valeur de production et de compétitivité.

III - Les instruments de la coopération

Pour logique et bien adaptée aux territoires qu'elle soit, la coopération économique hispano-française a besoin d'agents moteurs incarnés par des services interrégionaux. Sa mise en œuvre, précédée par toutes sortes d'approches techniques, d'études préparatoires, ne peut pas être laissée au hasard des affinités ou aux

Liaisons avec l'Espagne

- Grands itinéraires existants
- Itinéraires secondaires existants
- - - Autoroutes projetées
- - - Itinéraires en construction ou dont l'aménagement est souhaité par les autorités locales



« coup par coup » de relations entre particuliers. En somme, pour être efficace, elle doit être organisée.

1° L'instrument mixte, le plus ancien, est la Commission Internationale des Pyrénées, créée par les deux gouvernements, il y a une centaine d'années et qui réunit régulièrement les administrations intéressées des deux pays, auxquelles s'ajoutent des spécialistes qualifiés.

La Commission examine les questions d'abornement, de circulation transfrontière, de liaisons transpyrénéennes et d'infrastructures, enfin certains problèmes agricoles et économiques. Elle siège tantôt à Paris, tantôt à Madrid. Beaucoup de ses propositions sont déjà rentrées dans les faits, principalement au cours des dix dernières années.

2° La coopération interrégionale vient de s'enrichir, du côté français, par la nomination récente d'un Délégué du Commissaire à la Rénovation Rurale en Montagne et qui est compétent pour l'ensemble de la chaîne. C'est la première fois qu'une autorité de synthèse supervise certaines actions, pour les trois régions frontalières d'Aquitaine, de Midi-Pyrénées et du Languedoc-Roussillon.

Ces actions portent sur les parcs nationaux ou régionaux existants ou à créer, l'aménagement des stations de ski, certains problèmes de transhumance, d'hydraulique, de pollution, de tourisme, d'installations aéropor-tuaires communes.

3° La seule organisation de coopération économique et sociale mise sur pied, il y a près de dix ans, est la COPEF, dont le sigle signifie Conférence Permanente Economique Espagne-France. Elle réunit 45 Chambres de Commerce et d'Industrie du côté français et 33 Chambres de Commerce, d'Industrie et de Navigation, du côté espagnol.

Jusqu'en 1970, l'action de la COPEF a surtout consisté à bien analyser les besoins et les ressources de son ample secteur en multipliant ses démarches auprès des administrations compétentes pour faciliter les passages aux frontières de personnes et de marchandises, en faisant des études sectorielles de produits et de nombreuses études de marché. Au

point de vue des échanges, elle a été freinée, à la fois, par le protectionnisme douanier et par la faible complémentarité des produits à commercialiser.

Depuis l'accord préférentiel Espagne-CEE, dont le principal résultat a été le désarmement douanier et l'apparition de contingentements, la COPEF rentre dans la voie d'une politique active d'échanges et d'investissements, en accord avec les organisations professionnelles ou interprofessionnelles et les chefs d'entreprises. Elle aide la nation voisine à s'intégrer graduellement à la CEE en introduisant aux instances de Bruxelles des délégations officiellement mandatées de Compagnies Consulaires espagnoles.

La COPEF est permanente par l'intermédiaire de ses secrétariats de Toulouse et de Saragosse. Les deux collèges français et espagnol se réunissent fréquemment, soit à l'occasion d'un Congrès annuel, soit de réunions de bureau, soit de colloques portant sur des sujets précis. Deux commissions fonctionnent pour proposer des solutions pratiques en matière d'aménagement du territoire, d'infrastructures, d'industrialisation, de transport, de tourisme, d'échanges, d'investissements, d'équipements, etc.

La mission de la COPEF est triple et s'exprime par l'information, la préparation et l'animation.

Information

Elle informe non seulement ses adhérents, c'est-à-dire les membres des Chambres de Commerce et d'Industrie, les conseillers techniques, mais aussi les chefs d'entreprises industrielles et commerciales qui ont besoin d'être renseignés sur l'évolution de la conjoncture, sur les programmes d'équipements, sur les interventions auprès des gouvernements respectifs et de leurs administrations, etc. A cet égard, le collègue français publie un bulletin mensuel dont le rôle informatif et exploratoire est fort apprécié.

Préparation

La COPEF concourt très utilement à une coopération positive en pré-

parant les étapes et à tous les niveaux. Elle est notamment en contact régulier avec les conseillers commerciaux auprès des ambassades pour suivre le mouvement des prix, de la réglementation douanière, des offres et demandes d'import-export et le tout en vue de la détermination des « créneaux » permettant des échanges complémentaires.

Elle appréhende les secteurs de produits, de marchandises et de services, par des études préalables de marché. Elle suit, avec attention, les efforts d'intégration espagnole à la CEE par la présence de ses délégués à Bruxelles et dans les capitales européennes.

Elle intervient par démarches personnelles, par lettres pressantes, auprès des autorités compétentes pour la mise en service, à temps, des meilleurs équipements (douane, police, autoroutes, transport, tourisme, etc.).

En s'appuyant sur les Chambres de Commerce et d'Industrie de base, à l'écoute de tous les besoins et des moyens de les satisfaire, la COPEF est un trait d'union idéal entre les entreprises et les administrations des deux pays.

Animation

Mais c'est surtout par une action soutenue dans la bonne marche des échanges de produits, de marchandises et de services, de toutes natures, que doit s'enraciner la COPEF. Encore faut-il préciser que dans ce domaine commercial elle ne peut intervenir qu'à titre de personne interposée, laissant aux entreprises le soin de conduire à leur terme les transactions pratiques. Il n'en reste pas moins que la vocation opérationnelle de la COPEF est pour le présent et l'avenir, son signe le plus expressif.

Après dix ans d'activités, le bilan de la COPEF est sans conteste avantageux. Dans l'ensemble, il répond aux espoirs — sinon à toutes les exigences — de ceux qui aspirent à une authentique coopération, dont le milieu inter-pyrénéen est le premier bénéficiaire.

Il faut donc redoubler d'imagination, de recherches, d'ingéniosité, pour trouver des formules habiles de collaboration en s'adaptant sans cesse aux aléas, aux surprises de la conjoncture. ■

LES COMMUNICATIONS RÉGIONALES

d'après « les dossiers de Midi-Pyrénées » de la Mission Régionale. N° 1 juillet 1973

Midi-Pyrénées fait partie de cet ensemble économique qu'est le Sud-Ouest. Les moyens de communication qui empruntent la vallée de la Garonne ou longent les Pyrénées : routes et futures autoroutes, chemins de fer, liaisons aériennes, canal, et qui jouent un rôle essentiel pour Midi-Pyrénées, intéressent en fait tout le Sud-Ouest. Aussi paraît-il naturel de traiter de ces voies de communications et de leur effet structurant sur la vie économique en les plaçant dans ce cadre.

Cette présentation met l'accent sur les deux grands axes de circulation qui relient les pôles de développement du Sud-Ouest : Bordeaux, Toulouse et la zone du Piémont Pyrénéen.

— le premier est parallèle aux Pyrénées et suscite une zone à développement linéaire le long des RN 117 et 125 et de la voie ferrée électrifiée parcourue par des trains internationaux : c'est l'axe du Piémont Pyrénéen.

— le second longe la vallée de la Garonne, relie Bordeaux à Toulouse et dessert de nombreuses villes moyennes : c'est l'axe garonnais, qui se prolonge jusqu'à Narbonne et la façade méditerranéenne.

Ces deux grands axes de circulation ont fait l'objet d'études approfondies menées par le Commissariat Général du Plan pour l'axe garonnais et les services régionaux de l'équipement Midi-Pyrénées et Aquitaine pour le Piémont Pyrénéen.

Comme les développements ultérieurs de cet exposé le montreront,

un effort très important est fait pour développer les voies de communication le long de l'axe garonnais et de l'axe du Piémont Pyrénéen. Mais bien entendu, les moyens de communications assurant les relations des autres parties de la région Midi-Pyrénées n'en sont pas négligées pour autant. En particulier, l'aménagement de l'aire centrale de la région qui comprend la zone de Toulouse et le département du Tarn est activement poursuivie :

Liaison Albi-Toulouse par la RN 88.

Liaison Castres-Mazamet-Toulouse par la RN 621.

Liaison Castres-Mazamet avec le Languedoc par la RN 112.

AXE DU PIÉMONT PYRÉNÉEN

La zone du Piémont Pyrénéen comptait 991.000 habitants au recensement de 1968. Cette population se répartit en unités urbaines disposées le long des RN 117 et 125 et séparées les unes des autres par des zones rurales.

Les trois principales Z.P.I.U. (Zones de peuplement industriel et urbain) sont les suivantes :

— la zone Bayonne-Biarritz-Côte Basque qui associe les industries agricoles, les constructions aéronautiques, les industries du bois et du cuir, enfin les industries mécaniques et chimiques ;

— la zone Pau-Lacq qui associe

d'une part le complexe gaz naturel-chimie-électro-métallurgie créé depuis 1954 et d'autre part des industries plus diversifiées (constructions mécaniques, chaussure, habillement). Pau possède en outre un important secteur tertiaire au taux de croissance élevé.

Enfin, la zone Tarbes-Lourdes-Bagnères de Bigorre, assez spécialisée sur le plan industriel (mécanique de précision, construction aéronautique et électrique). On sait que Lourdes est également un très important centre de pèlerinage.

Cet ensemble s'est développé le long des liaisons routières et ferroviaires longeant les Pyrénées. Cette artère vitale unit les différents centres urbains et les met en relation d'un côté avec l'Espagne, de l'autre avec Toulouse et au-delà avec le Languedoc et la vallée du Rhône. Par ailleurs, des liaisons Nord-Sud relient le Piémont à Bordeaux et à Paris, irriguant les vallées pyrénéennes dont la vie économique est liée à celle du Piémont.

LIAISONS Océan-Méditerranée... ... par route

UNE AUTOROUTE TOULOUSE-BAYONNE

Des autoroutes se mettent en place aux deux extrémités de la chaîne

des Pyrénées : à l'ouest, l'autoroute A. 63 Bayonne-Béohobie vers Bilbao et Madrid, à l'est l'autoroute A. 9 Orange-Le Perthus-Espagne qui se prolonge avec les autoroutes A. 7 et A. 8 vers Aix-en-Provence et l'Italie. Il convient de bien relier le Piémont à ces autoroutes.

Cette fonction est remplie par les RN 117 et 125 qui joignent Toulouse à Bayonne et par ailleurs relient entre elles les villes du Piémont. Le long de ces deux routes nationales, la circulation est assez élevée. Au recensement de 1968, on obtenait :

- 10.900 à 5.800 véhicules par jour entre Toulouse et Tarbes
- 6.300 véhicules par jour entre Tarbes et Pau
- 13.500 à 8.700 véhicules par jour entre Pau et Orthez
- 4.600 véhicules par jour entre Orthez et Bayonne.

L'importance de ce trafic justifie la mise en service, d'ici 1985, d'une future autoroute Toulouse-Bayonne. En attendant, et étant donné le rôle de cette liaison, les RN 117 et 125 font l'objet d'importants travaux de modernisation :

— de Toulouse à Saint-Gaudens, sur 90 km, la route comporte aujourd'hui tantôt deux chaussées séparées de 2 voies chacune, tantôt une chaussée à 3 voies, intégrables ou non à la future autoroute.

— à l'ouest de Saint-Gaudens, sur une vingtaine de kilomètres, la chaussée est déjà ou sera à 3 voies hors agglomération.

— dans le département des Hautes-Pyrénées, 19 km de chaussée comportent déjà 3 voies.

— la déviation de Capvern, qui sera constituée sur une dizaine de kilomètres par une chaussée à 3 voies intégrale à la future autoroute, sera probablement livrée à la circulation dans le courant de 1976.

— on prévoit l'exécution, dans les Hautes-Pyrénées, de la déviation de Lannemezan et la modernisation de la chaussée portée à 7 m sur l'ensemble de l'itinéraire.

— dans les Pyrénées-Atlantiques, plusieurs travaux seront réalisés :

déviations de Peyrehorade et Orthez et créneaux de dépassement entre Pau, Orthez et Bayonne.

... par voies ferrées

SIX CENTS TRAINS DE PELERINS EN 1972

La ligne ferroviaire Toulouse-Bayonne est électrifiée de bout en bout et aménagée à double voie, sauf entre Puyoo et Bayonne. Elle est en mesure de supporter un trafic nettement supérieur au trafic actuel, trafic dont l'accroissement est lié à la réduction du temps de parcours. Malgré les améliorations apportées, ils demeurent encore importants, puisque le train le plus rapide met 1 h 43 entre Tarbes et Toulouse. Plusieurs raisons expliquent cette situation :

— le profil en long de la voie : profil difficile dans certains secteurs particulièrement dans la rampe de Capvern ;

— le tracé géographique de la ligne, parfois défavorable : 60 km de Tarbes à Pau via Lourdes ;

— la desserte d'une succession de villes trop importantes pour qu'on puisse envisager la suppression de certains arrêts.

Le débit de la ligne était d'environ 3.000 voyageurs/jour en 1967, dernière statistique connue. Quatre trains de jour et un train de nuit circulent quotidiennement entre Toulouse et Tarbes et quatre trains de jour dans l'autre sens. Enfin, il faut signaler que Lourdes draine un trafic considérable : en 1972, plus de 600 trains de pèlerins ont atteint cette ville, en provenance tant de France que du reste de l'Europe.

... par liaisons aériennes

Les liaisons aériennes commencent à se développer entre les principales villes du Piémont et Toulouse. Il s'agit de liaisons de troisième niveau, desservies avec des appareils de faible capacité, destinées aux hommes d'affaires qui ont ainsi la possibilité de faire l'aller et retour sur Toulouse dans la journée. Par ailleurs, ils trouvent à Toulouse des

correspondances commodes sur les lignes métropolitaines (Paris, Lyon, Marseille, etc...) et internationales.

La ligne Pau-Toulouse, créée par la Société Pyrénéair, a transporté 1.390 passagers en 1972, année de démarrage.

Une ligne Biarritz-Toulouse vient d'être créée au 1^{er} avril 1973 par la société Sud-Air Transport et semble vouée à un avenir prometteur.

Les liaisons Océan-Méditerranée s'améliorent donc constamment, surtout en ce qui concerne les liaisons routières. L'apparition de nouvelles lignes aériennes constitue un élément intéressant qui renforce les liens entre Toulouse et le Piémont et fait bénéficier ce dernier des services d'un grand aéroport.

LIAISONS NORD-SUD...

PAR LE COL DE RONCEVAUX

Les liaisons Nord-Sud permettent l'accès au Piémont depuis Bordeaux, Paris et les autres zones du Sud-Ouest. Elles desservent également les vallées des Pyrénées, assurant parfois une liaison avec le réseau espagnol.

... par routes

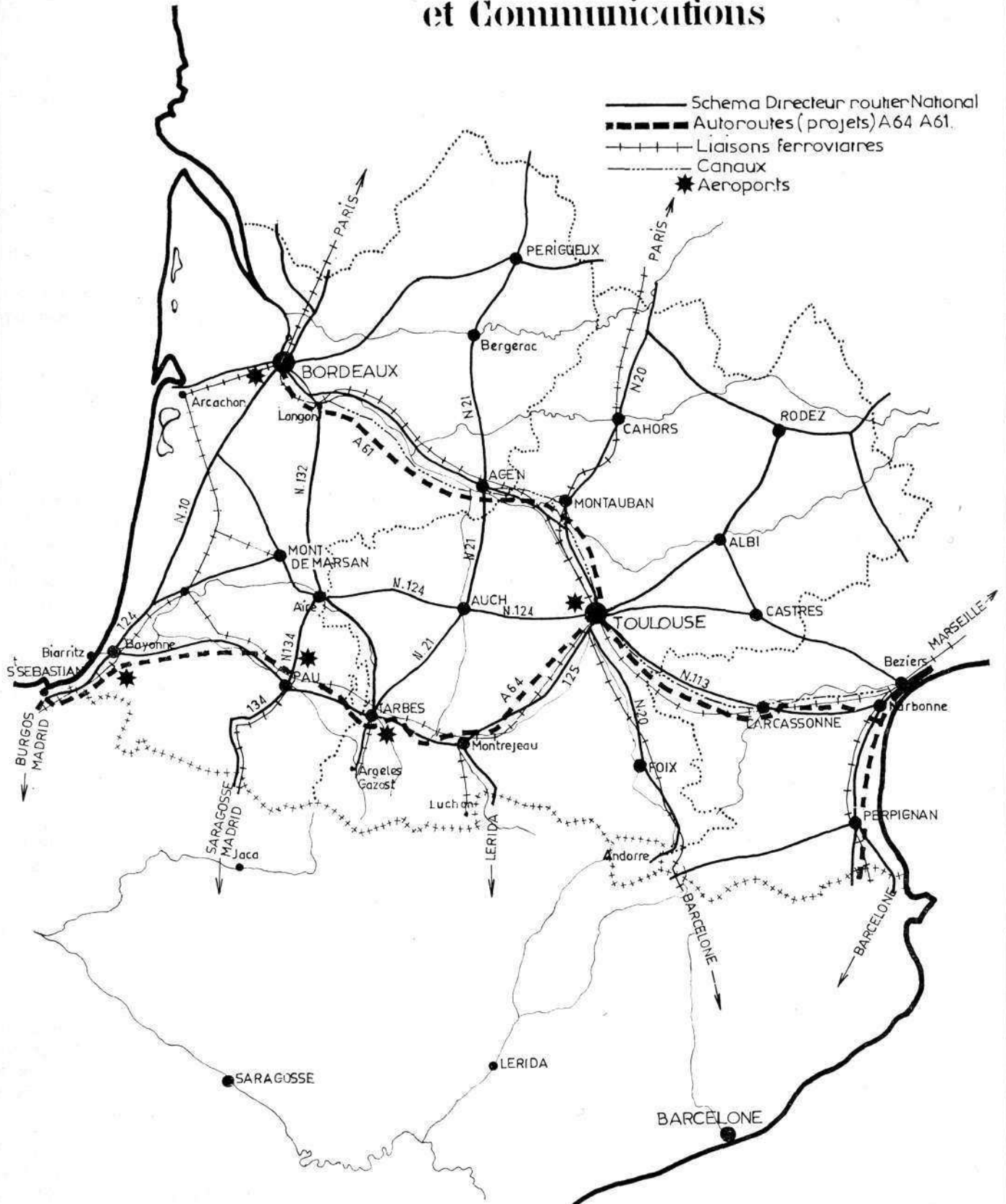
Les principales routes Nord-Sud sont les suivantes :

— la RN 125 de Toulouse à Bagnères-de-Luchon, bifurquant à Chaum sur le Val d'Aran, et les provinces de Lérida, Huesca et Saragosse.

— la RN 129 d'Auch au lac de Cap de Long par Arreau, prolongée par le CD 118 jusqu'en Espagne (Tunnel d'Aragouet-Bielsa)

— la RN 21 de Paris au Cirque de Gavarnie par Agen, Auch, Tarbes et Lourdes prolongée par une route à péage construite jusqu'à la frontière et qui sera poursuivie jusqu'à Ordesa en Espagne. Un programme général de modernisation de la RN 21 est à l'étude ; il est prévu, entre Tarbes et Argelès, un aménagement progressif à 4 voies.

Sud Ouest: Aménagement et Communications



— la RN 134 de Pau en Espagne, par Oloron et le Somport.

— la RN 133 d'Agen en Espagne par Orthez, Saint-Jean-Pied-de-Port et le col de Roncevaux.

— la RN 10 de Paris en Espagne par Bordeaux, Bayonne et Hendaye. Comme le montre cette énumération, les voies Nord-Sud sont nombreuses et elles sont toutes très importantes pour le Piémont et les vallées des Pyrénées.

... par voies ferrées

Deux grandes liaisons ferroviaires desservent le Piémont dans le sens Nord-Sud, desservies par des trains aux vitesses élevées :

— la liaison Paris-Irun

— la liaison Paris-Toulouse qui met les voyageurs en correspondance avec les trains de la ligne Toulouse-Bayonne.

Les vallées pyrénéennes sont desservies par des lignes se raccordant à la voie ferrée Toulouse-Bayonne. Ces lignes sont pour la plupart fermées au trafic voyageurs. C'est le cas des lignes suivantes :

- Lannemezan-Arreau
- Tarbes-Bagnères-de-Bigorre
- Lourdes-Pierrefitte.

Il faut préciser que des services de car, sous contrôle de la SNCF, assurent le service voyageurs de ces lignes.

Par contre, sur la ligne Montréjeau-Luchon, il circule chaque jour deux trains de voyageurs dans chaque sens, avec des voitures directes vers Paris.

... par liaisons aériennes

La zone centrale du Piémont, celle qui intéresse Midi-Pyrénées, est desservie par deux aéroports : Pau-Uzein et Tarbes-Ossun-Lourdes. La présence de deux aéroports aussi rapprochés pose des problèmes délicats. Les aéroports de Pau et de Tarbes sont notamment reliés à Paris : 2 liaisons quotidiennes à partir de Pau et une à partir de Tarbes.

Un bon réseau de communications et de transports de portée interrégionale et internationale est nécessaire au développement de toute cette zone du Piémont. En effet, se trouvant un peu à l'écart des grandes zones industrielles de l'Europe, il est vital pour elle d'être bien reliée aux réseaux d'autoroute du Languedoc et de la vallée du Rhône. Les améliorations importantes en cours sur les RN 117 et 125 répondent à cet objectif en attendant la mise en service de l'autoroute A. 64. D'autre part, le Piémont zone frontalière, doit s'affirmer de plus en plus comme un partenaire commercial privilégié des provinces du nord de l'Espagne. A ce point de vue, les liaisons transpyrénéennes se développent non seulement aux deux extrémités de la chaîne, mais encore dans la partie centrale des Pyrénées où existent trois routes :

- la route du Val d'Aran
- la route Aragnouet-Bielsa
- la route Gavarnie-Ordesa pour laquelle on peut espérer l'achèvement de la partie espagnole en 1975.

Enfin, les routes dans les vallées des Pyrénées sont nécessaires au développement du tourisme (stations de sport d'hiver, parc national des Pyrénées) part non négligeable de l'activité économique.

AXE GARONNAIS

BORDEAUX-TOULOUSE

La moyenne vallée de la Garonne a de tout temps été une voie de circulation importante. Diverses infrastructures de transport y coexistent à l'heure actuelle : voie d'eau, route, chemin de fer, voie aérienne. Deux métropoles régionales en plein développement Bordeaux et Toulouse marquent les extrémités de la moyenne vallée.

Il n'existe pas de très grandes villes entre Bordeaux et Toulouse. On peut distinguer trois zones de population :

- une zone proprement rurale
- de petites villes de 2.000 à 10.000 habitants

— des villes moyennes de plus de 10.000 habitants : Montauban, Castelsarrasin, Moissac, Villeneuve-sur-Lot, Agen, Marmande.

Si la régression de la population a été importante pour la zone rurale, si les petites villes n'ont que légèrement progressé ou sont restées stables, les villes moyennes ont bénéficié d'une nette augmentation démographique.

Quant à Bordeaux et Toulouse, en pleine croissance, leur développement qui s'appuie sur deux grandes universités, est constitué par la recherche, les industries légères (aéronautique et espace) et les techniques de pointe.

Il faut reconnaître que l'axe garonnais n'apparaît pas comme une véritable unité économique. Les relations de Bordeaux et Toulouse avec Paris sont plus importantes que les relations Bordeaux-Toulouse. Jusqu'aux relations de Toulouse avec la Méditerranée qui sont plus fortes qu'avec Bordeaux, ainsi que le montre l'intensité des trafics. Le rôle économique de Toulouse la rattache davantage à des centres économiques étrangers qu'aux villes de la moyenne Garonne : il suffit de citer, par exemple, les liaisons de l'industrie aéronautique avec la Grande-Bretagne et l'Allemagne. Cependant l'existence dans la vallée de la moyenne Garonne de voies de communications importantes maintient une certaine solidarité. Leur amélioration ne peut qu'avoir un effet économique bénéfique pour l'ensemble de la vallée et pour les deux métropoles de Bordeaux et Toulouse.

Routes et autoroutes

LA RN 113 ET L'AUTOROUTE A. 61

C'est à l'heure actuelle, la RN 113 qui supporte des trafics importants. Au recensement de 1968, ces trafics étaient les suivants :

- sortie de Bordeaux : 12.600 véhicules par jour
- de Bordeaux à Langon : 7-8.000 véhicules par jour
- de Langon à la sortie nord de



SCETAUROUTE

BUREAU D'ÉTUDES ET D'INGÉNIÉRIE AUTOROUTIER

DIRECTION
GÉNÉRALE

75, avenue des Champs-Élysées, 75008 PARIS
Tél. : 225-49-12 - Téléc 29 749

AGENCES

ROQUEBRUNE

Domaine de Palayson - B.P. n° 2
83520 ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS
Tél. 44.70.33 - Téléc : 47 485

AIX-EN-PROVENCE

La Palette - 13609 AIX-EN-PROVENCE
Tél. 28.91.71 - Téléc : 42 134

NICE

28, avenue de la Californie - 06200 NICE
Tél. 86.22.68 - Téléc : 47 198

MONTPELLIER

Rue des Marels - B.P. 1237 - 34011 MONTPELLIER CEDEX
Tél. 92.87.96 - Téléc : 48 160

PERPIGNAN

6, rue de la Corse - 66000 PERPIGNAN
Tél. 50.25.72 - Téléc : 50 843

TOULOUSE

Zone Industrielle de Montaudran
Rue Jean-Rodier - 31400 TOULOUSE
Tél. 80.45.20 - Téléc : 52 006

AGEN

Aérodrome d'AGEN - LA GARENNE - 47000 ESTILLAC
Tél. 66.63.08 - Téléc : 57 417

ANNECY

13 bis, boulevard du Fier - B.P. 552 - 74000 ANNECY
Tél. 57.19.13

CLERMONT

Aérogare d'AULNAT - B.P. n° 1 - 63510 AULNAT
Tél. 91.71.00 - Téléc : 39 024

DIJON

2, avenue Garibaldi - B.P. n° 622 - 21016 DIJON CEDEX
Tél. 32.80.93 - Téléc : 35 810

PARIS

Rue Gaston-Monmousseau - B.P. n° 110 - 78190 TRAPPES
Tél. 050.61.15 - Téléc : BETSER 60 293

CAEN

1, rue Froide - 14000 CAEN
Tél. 86.21.43 - Téléc : 17 116

LILLE

60, boulevard de la Liberté - 59000 LILLE
Tél. 54.27.42 - Téléc : 12 648

STRASBOURG

Résidence « Le Grand Stade »
Rue du Canal de la Marne - 67300 SCHILTIGHEIM
Tél. 33.05.26 - Téléc : 89 068

SCETAUROUTE a pour mission de procéder à l'étude des projets autoroutiers des sociétés d'économie mixte d'autoroutes et d'assurer la direction des travaux jusqu'à leur achèvement.

Il s'agit donc d'une mission à caractère global, réalisée dans le cadre de contrats prévoyant une rémunération forfaitaire assortie d'un système de prix objectif associant les intérêts du maître d'œuvre à ceux du maître d'ouvrage.

SCETAUROUTE réunit 650 ingénieurs et techniciens spécialistes de l'autoroute regroupés en 14 agences implantées à proximité immédiate des zones d'activité et fonctionnant selon des schémas de décentralisation effective.

Pour toutes les techniques particulières, il est fait largement appel à la sous-traitance qui représente le tiers du chiffre d'affaires et notamment auprès des CETE et des laboratoires des Ponts et Chaussées.

Le chiffre d'affaires sera de 110 millions en 1975.

Sur le terrain, l'action de SCETAUROUTE se traduit par 350 km d'autoroutes mises en service depuis 3 ans 600 km de chantiers en cours 800 km de nouvelles sections en étude.

Toulouse : 5-7.000 véhicules par jour, avec une pointe de 9.000 véhicules par jour aux abords d'Agen

— sortie nord de Toulouse : 13.500 véhicules par jour

— sortie sud de Toulouse : 10.000 véhicules par jour.

Quelques améliorations seront faites au cours du VI^e Plan sur la RN 113, mais l'événement important est la mise en service de l'autoroute A. 61 Bordeaux-Toulouse-Narbonne. Les travaux débuteront en 1976 et l'ensemble de l'autoroute sera mise en service en 1982. La concession en a été donnée à la Société de l'Auto-route de la Vallée du Rhône. Les différentes sections seront mises en service suivant le calendrier ci-dessous :

- Laprade-Langon : été 1975
- Toulouse-Bruguières : fin 1978
- Bruguières-Castelsarrasin : 1980
- Narbonne-Toulouse : 1978
- Caste'sarrasin-Agen : 1982
- Agen-Langon : 1978.

L'autoroute A. 61, par la rapidité des liaisons qu'elle permettra entre Bordeaux et Toulouse, devrait donner un coup de fouet au développement industriel et commercial de la moyenne vallée de la Garonne. De plus, elle la reliera au réseau autoroutier du Languedoc et de la vallée du Rhône.

Liaisons ferroviaires

TROIS HEURES QUARANTE ET UNE POUR TOULOUSE-MARSEILLE

Sur la transversale Bordeaux-Toulouse-Marseille, il existe de nombreuses liaisons ferroviaires quotidiennes.

En ce qui concerne les temps de parcours des améliorations ont été faites progressivement par la S.N.C.F., si bien qu'entre Toulouse et Marseille, le train le plus rapide met 3 h 41 pour couvrir la distance, tandis que les temps de parcours des autres trains sont compris entre 4 h 20 et 6 h 10. Entre Bordeaux et Toulouse, le train le plus rapide met 2 h 20, les temps de parcours des

autres trains sont compris entre 2 h 20 et 3 h 33. La S.N.C.F. s'emploie à de nouvelles améliorations.

L'électrification de la ligne Montauban-Bordeaux ne semble plus, en 1973, indispensable, compte tenu des progrès récents de la traction diesel. La S.N.C.F. a l'intention d'améliorer le service voyageurs sur la ligne *Marseille - Toulouse - Bordeaux*. Les études actuelles devraient déboucher en 1975-1976 sur des réalisations portant sur le confort du matériel, l'augmentation du nombre des trains et la réduction du temps de parcours.

En ce qui concerne les horaires, certains problèmes peuvent se poser, en particulier pour les correspondances avec les trains de Paris à Bordeaux et Toulouse.

Si l'on considère le trafic voyageurs, les débits de la ligne sont les suivants (statistiques de 1967) :

- de 2.500 à 4.000 voyageurs par jour entre Bordeaux et Montauban
- de 7.000 à 7.700 voyageurs par jour entre Montauban et Narbonne
- de 10.000 voyageurs par jour au-delà de Narbonne.

Pour ce qui est des marchandises, il est à signaler que sur cette ligne Bordeaux-Toulouse-Marseille, la SNCF dispose d'une surcapacité d'infrastructures. Cela signifie qu'une augmentation du trafic jusqu'à concurrence de 50 % du trafic actuel peut être obtenue pratiquement sans investissement supplémentaire.

Le fait est à prendre en considération si l'on songe à des investissements publics sur d'autres moyens de transport (voie d'eau par exemple).

Les débits journaliers moyens en tonnes transportées dans les deux sens sont les suivants (statistiques de 1969) :

- de Toulouse à Narbonne : 23.000 T par jour
- de Montauban à Bordeaux : 11.000 T par jour.

Ces chiffres de trafic voyageurs et marchandises montrent bien que les échanges de la région de Tou-

louse sont plus importants avec la Méditerranée qu'avec la zone de Bordeaux.

Liaisons aériennes

Bordeaux était déjà escale sur la ligne aérienne Toulouse-Londres. Depuis lors, il s'est ouvert une ligne intérieure Toulouse-Bordeaux exploitée par la Compagnie Touraine Air-Transport. Cette ligne a transporté 6.828 passagers en 1972. Depuis le 1^{er} avril 1973, elle comporte une escale à Agen, ce qui permet à cette zone de la moyenne Garonne de bénéficier des services des deux grands aéroports de Toulouse et Bordeaux. Bien que sur une distance aussi courte, l'avion soit fortement concurrencé par les autres moyens de transport, les prévisions de trafic sur cette ligne s'élèvent cependant à 22.000 passagers en 1985.

Bordeaux est également relié à Montpellier, alors que Toulouse ne l'est pas. Une ligne Toulouse-Montpellier paraît intéressante.

Oléoduc

Actuellement les besoins en produits pétroliers de la région de Toulouse sont principalement pourvus par la raffinerie située à Frontignan. Le transport en est assuré par voie ferrée. Au total, le tonnage d'hydrocarbures transporté par la S.N.C.F., a été en 1972 de 728.000 tonnes.

La création d'une raffinerie à Toulouse paraît peu vraisemblable à moyen terme. Il ne s'agit pas seulement d'une question de volume de consommation, mais aussi d'un problème de structure de cette consommation. En effet, cette dernière dans la région de Toulouse est caractérisée par une grande faiblesse de la consommation du fuel lourd. Une raffinerie implantée à Toulouse serait donc amenée à transporter en dehors de la région des quantités importantes de fuel lourd, ce qui pour des raisons techniques serait très coûteux.

D'autre part, les sociétés exploitant les raffineries de Bordeaux étudient actuellement l'installation d'un oléoduc entre Bordeaux et Toulouse.

Le problème est à l'étude, mais il

Le Brésil aujourd'hui, c'est 1 semaine de carnaval et 51 semaines d'expansion économique.

Carnaval ou expansion, chaque semaine Varig vous propose 16 vols pour y aller.

Les vols Varig, à partir de Paris :

Tous les lundis : Paris-Rio via Lisbonne - Départ : 22 h 45, arrivée : 7 h 40 (heure locale).

Tous les mercredis : Paris-Rio non stop - Départ : 22 h 35, arrivée : 6 h (heure locale).

Tous les jeudis : Paris-Recife-Rio - Départ : 22 h 35, arrivée : 7 h 15 (heure locale).

Tous les vendredis :

Paris-Rio non stop - Départ : 22 h 45,
arrivée : 5 h 50 (heure locale).

Les adresses de Varig :

27 avenue des Champs-Élysées. Paris.

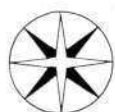
12 rue Auber - Paris.

Cordeliers Building,

1 rue des Quatre-Chapeaux - Lyon.

Park Hôtel, 6 avenue Gustave V - Nice.

45 rue M. Jourdan - Bordeaux Mérignac.



VARIG

Lignes Aériennes Brésiliennes



Colin Guittard Petit

est certain que le pipeline ne fera pas l'objet d'une réalisation dans l'immédiat.

Comme il a déjà été exposé, la vallée de la moyenne Garonne ne forme pas à l'heure actuelle un véritable axe de développement économique. Un axe requiert d'une part un développement linéaire de populations, d'investissements divers et d'activités économiques plus élevé que dans l'espace environnant, d'autre part l'existence d'échanges éco-

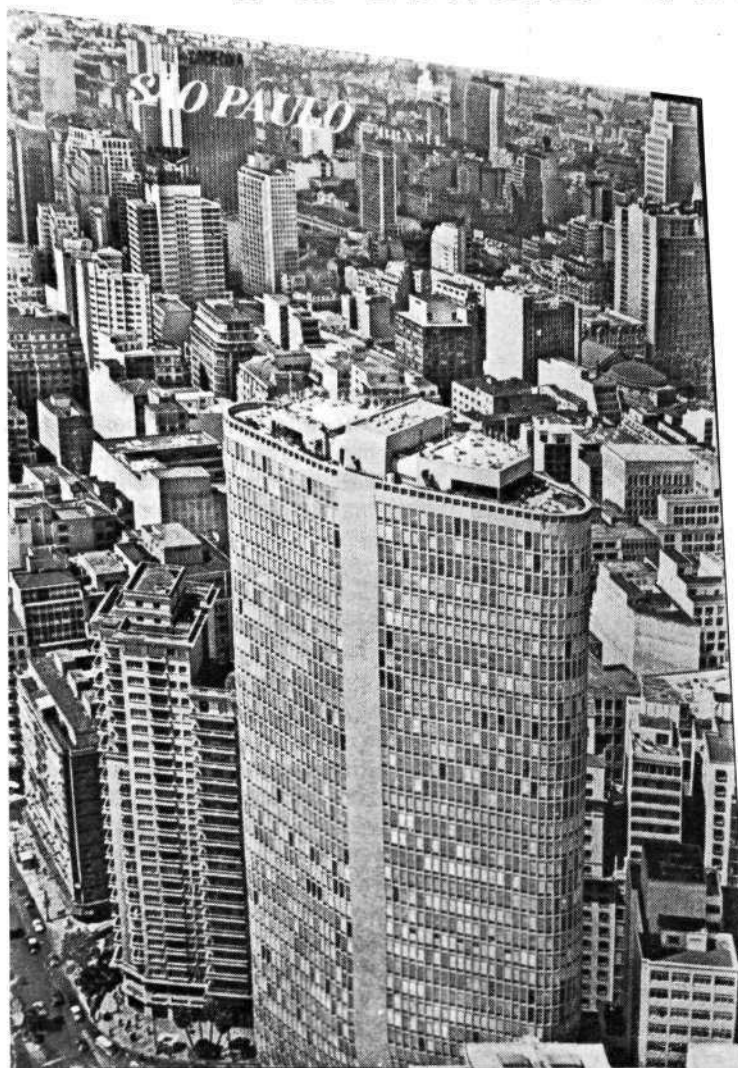
nomiques et de liens entre les diverses composantes plus fréquents et plus importants qu'avec les autres éléments de cet espace environnant. Cela n'est pas encore le cas dans l'axe garonnais.

Les efforts considérables faits à l'heure actuelle (autoroute A. 61 par exemple) pour améliorer les communications le long de l'axe garonnais ne peuvent que renforcer les solidarités économiques et contribuer à une plus grande prospérité de la

vallée de la moyenne Garonne et de ses deux métropoles régionales. Mais les communications ne suffiront pas à elles seules à développer l'économie ; la politique menée en ce domaine doit s'accompagner de mesures pour renforcer les villes moyennes de la vallée afin qu'elles contribuent davantage à l'animation de leur zone d'influence. Il faut développer l'industrie et le tertiaire par tous les moyens possibles (primes favorisant l'investissement industriel, implantation d'éléments universitaires à Agen, etc...). ■

PCM

VOYAGE AU BRÉSIL



(Photo Orop)

La majorité des personnes ayant pris une option ont choisi la période comprise entre le 1^{er} et le 15 mai 1975, pour effectuer le voyage d'études que nous avons envisagé d'organiser au Brésil.

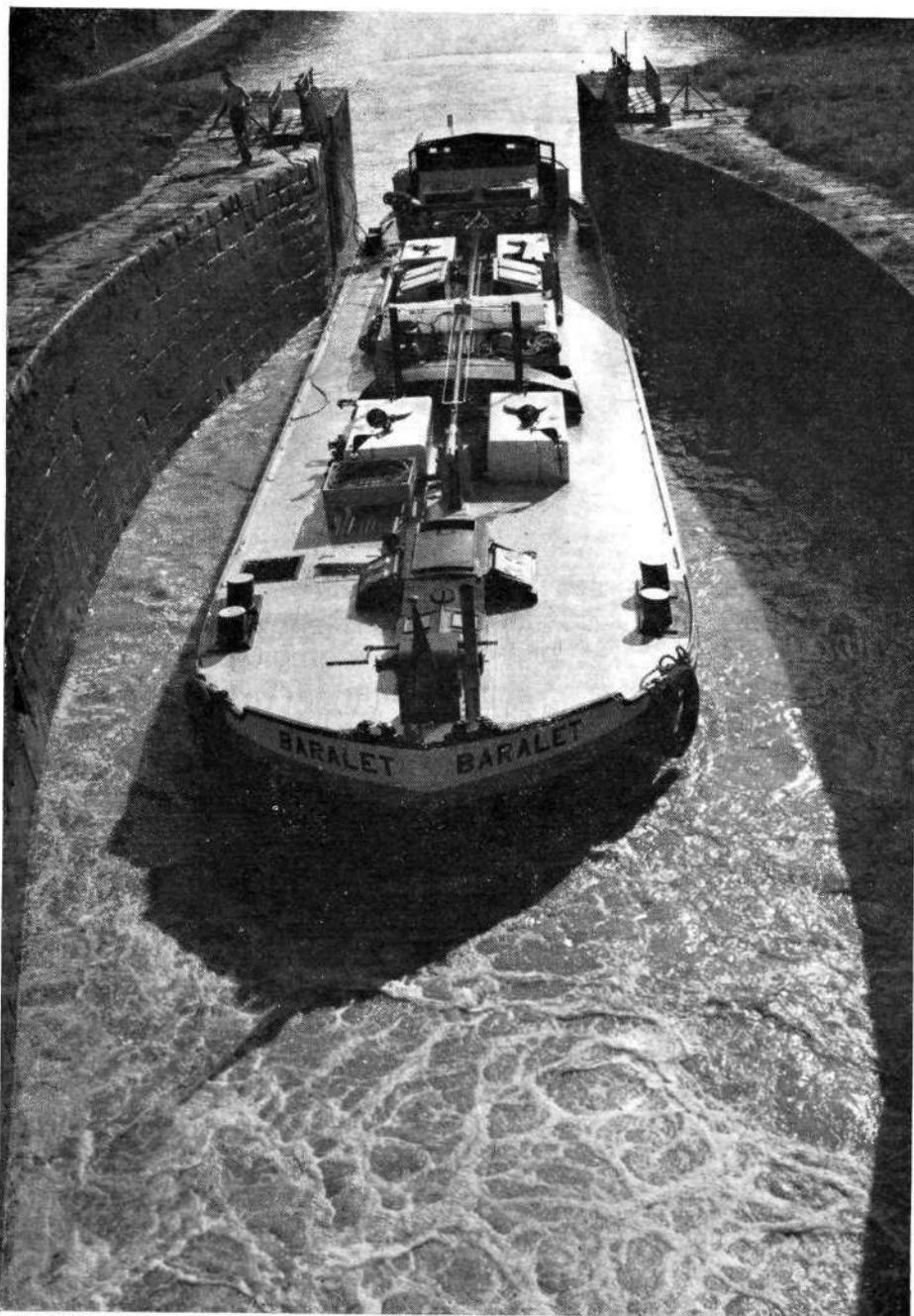
Le programme complet de ce voyage vous sera adressé sur demande au secrétariat.

Si vous ne l'avez déjà fait, inscrivez-vous, la date limite ayant été reportée au 28 février 1975.

Les personnes qui avaient pris une option pour la période du 20 mars au 3 avril 1975, voudront bien confirmer leur participation à ce voyage.

LA LIAISON FLUVIALE ATLANTIQUE-MÉDITERRANÉE

(Photo Paul Laprune)



L'exposé qui suit, après un bref historique, consiste en une revue des principaux aspects de l'économie des transports sur les voies navigables du Midi et des perspectives d'avenir, aussi me permettrai-je de rappeler l'influence bénéfique d'une telle liaison sur l'Aménagement du Territoire.

Le rôle fécondant de la voie d'eau est universellement reconnu. Pour les régions méridionales du pays encore tenues à l'écart des grandes mutations économiques, l'existence d'une voie d'eau homogène, même au modeste gabarit Freycinet, permettra le maintien d'un facteur économique important et le développement à prix compétitif d'une industrialisation linéaire légère entre l'Atlantique et la Méditerranée, en continuant à desservir une vaste région agricole à vocation exportatrice.

P. CHAUSSIN,
Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées
Navigation Midi-Garonne.

les canaux du Sud-Ouest ou la liaison navigable atlantique-méditerranée

par J. C. Ferrand

Historique

Comment commencer un article consacré aux Canaux du Sud-Ouest sans évoquer le nom de Pierre-Paul Riquet ? Oh bien sûr, c'est devenu un lieu commun que de rendre hommage à ce Directeur des Gabelles languedocien et à son œuvre. Pourtant, il n'est pas possible de déroger à la règle.

C'était en effet un vieux rêve que celui de relier par une voie fluviale l'Atlantique à la Méditerranée, puisque cette idée paraît avoir été connue des Romains. C'est sous François I^{er} qu'apparaissent les premiers projets précis ; ils sont tous basés sur la même conception : relier la Méditerranée à la Garonne, considérée alors comme navigable, par un canal de jonction. Tous ces projets butent sur une difficulté essentielle constituée par l'alimentation en eau d'un tel ouvrage devant franchir « les Pierres de Naurouze » (190 N.G.F.).

Le premier mérite de Riquet — d'aucuns disent son génie — a été de concevoir cette alimentation de façon réaliste, sous la forme des rigoles alimentaires en provenance de la Montagne Noire et du barrage-réservoir de Saint-Ferréol. Son second mérite aura été de convaincre Colbert de l'intérêt de cet ouvrage — ce qui s'est traduit par le célèbre édit royal de 1666 — et son troisième mérite aura été d'en conduire la réalisation de façon remarquable puisque c'est en mai 1681, soit en l'espace de 15 ans seulement, que la navigation était ouverte entre Toulouse et Sète sur ce Canal du Midi.

Un siècle plus tard, en 1775 exactement, les Etats du Languedoc décidaient de la réalisation du Canal de Jonction reliant le Canal du Midi à la Robine de Narbonne, laquelle sera plus tard aménagée pour permettre la navigation jusqu'à Port-la-Nouvelle.

Enfin, ce n'est qu'en 1839 que débutaient les travaux du Canal Latéral de la Garonne, livré à la navigation en 1856.

C'est donc à cette date que la liaison fluviale Atlantique-Méditerranée était effectuée de façon sûre.

Ces canaux, et le Canal du Midi particulièrement, si cher aux cœurs des occitans, sont sans conteste un remarquable vestige du passé. Aujourd'hui, ne sont-ils que cela ?

La situation actuelle de la navigation

Que sont-ils, tout d'abord, ces canaux ? Ils sont en fait bien modestes, au regard d'autres. Longs d'environ 450 km, ils assurent un mouillage limité à 2 m - 2,20 m, les écluses ayant une largeur de 6 m et une longueur de 30 m.

Les seuls bateaux pouvant y naviguer ont donc une longueur de 29,50 m et un enfoncement maximal de 1,60 à 1,80 m. Le port en lourd est ainsi limité à environ 170 t : on est bien loin des gigantesques unités modernes de la flotte marchande.

En fait, on n'est même pas au niveau du gabarit Freycinet, dit gabarit 350 t, dont les péniches consti-

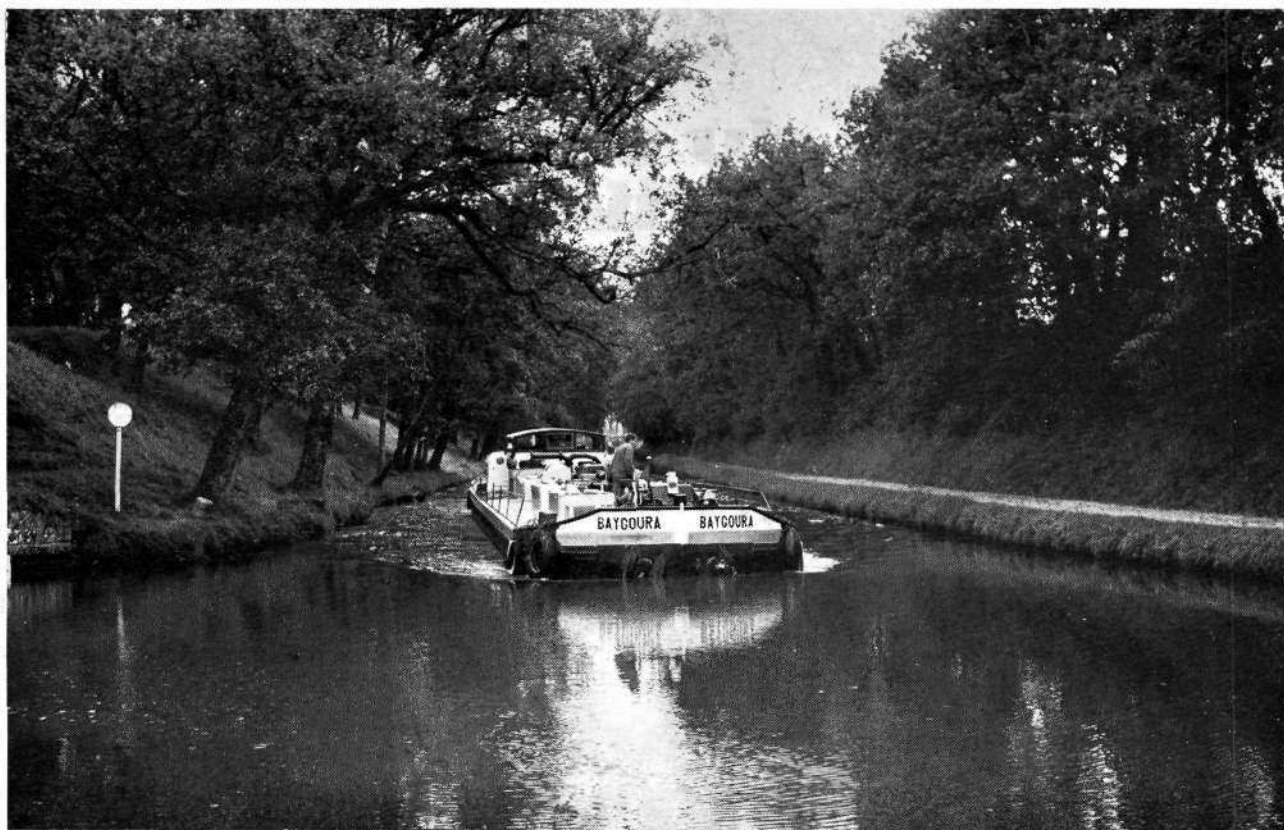
tuent actuellement la plus petite unité disponible sur le marché.

Dans ces conditions, quel est l'état actuel de la navigation sur ces canaux ? Elle semble pouvoir être caractérisée par deux éléments essentiels : la relative faiblesse du trafic, et la saturation de l'utilisation du parc existant.

Le trafic annuel actuel est en effet de l'ordre de 600 000 t pour 450 km de canaux. Dans une région essentiellement agricole et dépourvue d'industries lourdes, ce trafic est constitué en grande partie par l'exportation des céréales (360 000 t), et pour le reste, par le transport d'hydrocarbures (100 000 t), de vin (60 000 t) et de marchandises diverses (40 000 t). A ces 600 000 t, il conviendrait d'ajouter 300 000 t de sables et graviers transportés sur la Garonne aval navigable.

Son évolution ne présente aucun caractère spectaculaire puisqu'en 1900, il était déjà de près de 500 000 t.

Pourtant, l'utilisation du parc existant (environ 130 unités) est optimale puisque les temps d'attente à l'affrètement sont quasi-nuls. Il en résulte même que le trafic proposé aux transporteurs et que ceux-ci ne peuvent accepter faute de cale est d'un ordre de grandeur presque comparable (300 000 t en 1973) au trafic effectué. On peut donc supposer que le trafic non offert, du fait de la connaissance qu'ont les utilisateurs éventuels de la faiblesse de la capacité de transport, est lui aussi d'un ordre de grandeur intéressant.



Le Canal du Midi à Naurouze.

Il semble donc que la faiblesse du trafic actuel, ainsi que sa stagnation, soient dus pour partie bien sûr à des éléments extérieurs à la voie d'eau (faiblesse de l'industrie lourde, nature des transports, etc...), mais pour partie aussi du fait que le parc désuet existant est incapable d'assurer le trafic potentiel.

Et pourtant la profession batelière de la région est considérée, à l'encontre peut-être de toutes les idées reçues, comme très dynamique, même si elle travaille « en vase clos ». Il faut donc considérer l'idée que l'infrastructure — la voie navigable — n'est plus adaptée aux nécessités du trafic actuel : c'est bien de la réponse qui sera donnée à la question ainsi posée que dépend l'avenir de la navigation dans le Sud-Ouest.

Les perspectives

Si l'on avait pu entrer davantage dans le détail, on aurait pu constater que le trafic est réparti inégalement entre le Canal latéral et le Canal du Midi (Robine comprise), ce

dernier n'assurant en effet que 200 000 t environ de trafic.

Aussi, au moment de l'élaboration du VI^e Plan, les Pouvoirs Publics avaient-ils jugé opportun de moderniser le Canal Latéral à la Garonne. Cette modernisation, dont le coût a été de l'ordre de 40 M.F., a simplement consisté à allonger systématiquement les écluses jusqu'à 40 m, de façon que les automoteurs du gabarit Freycinet, longs de 38,50 m, puissent y circuler. Il en est résulté que la capacité de transport, par unité, est passée de 170 t à 250 t. Le passage de 250 t à 350 t nécessitera, si la décision en est prise un jour, une deuxième phase de travaux consistant, schématiquement, en l'approfondissement de la cuvette.

Au passage, on signalera la réalisation à Montech d'une pente d'eau expérimentale — ouvrage unique en Europe — qui a été réalisée afin de shunter 5 écluses très rapprochées, et dont l'objet est d'expérimenter à échelle convenable ce qui pourrait être un moyen de franchissement moderne sur les canaux à grand ga-

barit. (Le Service se propose à cet effet, après une année d'exploitation, de tenter d'établir le bilan économique d'une telle opération au grand gabarit).

La réalisation complète de cette modernisation ayant été faite à la mi-1974, il est aujourd'hui prématuré d'en apprécier l'incidence sur le trafic. On peut simplement noter que, parallèlement à la mise en service de tronçons modernisés, le trafic sur le Canal latéral a légèrement augmenté au cours de ces dernières années (+ 18 % en 4 ans), et que le parc d'automoteurs de 38,50 m est déjà aujourd'hui d'environ 30 unités, alors même que la gêne occasionnée par les travaux ait pu perturber la navigation.

Il est bien sûr logique d'envisager la poursuite de cette modernisation sur le Canal du Midi et de la Robine. Malheureusement, le coût en est beaucoup plus élevé — de l'ordre de 160 M.F. valeur fin 73 selon l'avant-projet établi — du fait essentiellement du profil en long plus tourmenté du Canal du Midi et du nombre d'écluses plus important qui en résulte.

Le problème se pose donc en termes économiques. Autrement dit, l'idée, pour être logique, est-elle pour autant rentable ?

Il convient en effet qu'elle le soit pour pouvoir engager 160 M.F. de travaux sur un canal dont le trafic est faible, et on reconnaîtra que l'évidence n'est pas faite.

Des signes existent pourtant, à l'échelon local, qui permettent de penser que cet objectif — bien modeste en vérité — présente un certain intérêt. Nous les avons mentionnés : saturation du parc existant, caractère périmé de ce parc, dynamisme de la profession, relative rapidité de la transformation du parc 29,50 m en 38,50 m, à la suite de la modernisation du Canal latéral, etc..., et sans parler de la résonnance que peut avoir au plan local tout projet visant à prolonger l'œuvre de Riquet ! Sur ce dernier point, il est notable que l'on assiste actuellement, de la part des élus locaux, à une forte pression en faveur de la modernisation de ces ouvrages.

Ces signes ne sont malgré tout pas suffisants pour emporter une déci-

sion. La question essentielle est en effet de savoir si l'évolution du trafic qu'engendrera la modernisation sera suffisante pour que les économies sur le coût de transport compensent le coût de l'investissement. Un bilan économique doit donc être effectué, bilan dont l'élément essentiel est bien sûr constitué par l'étude du trafic induit.

Désireuse de disposer des éléments essentiels nécessaires à la prise de décision, la Direction des Ports Maritimes et des Voies Navigables a donc demandé au Service, il y a peu de temps, d'effectuer une telle étude, et c'est donc là, actuellement, une de nos tâches essentielles.

On ajoutera enfin qu'un aspect important, bien que difficilement chiffrable, du dossier est constitué par le fait que, même si les Canaux du Sud-Ouest ne représentent — et ne représenteront probablement jamais — qu'une très faible part du trafic total entre l'Atlantique et la Méditerranée, leur existence même — à condition qu'elle soit crédible — constitue un puissant facteur d'inci-

tion qui est par là même source de progrès.

Pour conclure, ou plutôt pour être complet, nous dirons qu'en ces quelques lignes, il n'est pas possible d'aborder tous les aspects des questions liées aux Canaux du Sud-Ouest. Nous n'avons fait que mentionner l'existence du système d'alimentation en eau du Canal du Midi, sans évoquer les problèmes que cela pose quant aux autres utilisations possibles de cette eau. Nous n'avons pas parlé du rôle de vecteur d'eau constitué essentiellement par ce même Canal du Midi.

Et nous n'avons pas parlé non plus de l'essor extraordinaire de la navigation de plaisance sur ces canaux, essor qui se développe actuellement au rythme du doublement en 3 ans. Car ce n'est pas là le moindre paradoxe de ces canaux qui ont été conçus dans un souci essentiellement économique — disons marchand — et qui sont aujourd'hui l'objet d'une activité de plus en plus importante au titre des loisirs.

Mais c'est là un autre sujet. ■

Un chargement de céréales sur un bateau en bois se dirige vers Sète.

(Photo Paul Laprunne)





INTERVIEW DE M. FABRE

*Président de la Chambre Régionale
de Commerce et d'Industrie
de Midi-Pyrénées*

L'AGRICULTURE

C'est la force de l'agriculture de cette région, par ailleurs pauvre en ses parties montagneuses, de compenser sa diversité de productions source de compensations.

La Région Midi-Pyrénées est une région où règne « la petite exploitation ». Ce morcellement est sans doute un obstacle à la productivité et à la mécanisation. Le remembrement constituerait une solution à ce problème, mais c'est une solution longue, hasardeuse, partielle.

Y en a-t-il d'autres ?

L'INDUSTRIE

Le handicap de l'industrie de Midi-Pyrénées ne procède ni de son manque de dynamisme, ni d'une certaine mono-industrialisation. Le handicap, en certaines zones, c'est l'absence de tissu industriel, d'environnement, de services spécialisés. En second lieu, c'est l'éloignement des grands marchés (nationaux et européens).

La diversification des industries est un faux problème. L'industrie se crée et se diversifie si les conditions géographiques (communications, débouchés) et humaines (formation, capitaux) sont réunies.

Le problème de la S.N.I.A.S. serait identique à Brest ou à Metz ; il n'est pas tragique au point d'en faire un exemple de mono-industrialisation dramatique. Toulouse n'est pas Midi-Pyrénées et la S.N.I.A.S. n'est pas Toulouse. Une autre grosse industrie doit pouvoir sur place et peu à peu prendre le relais si l'aéronautique est vraiment touchée.

Il n'y a pas concurrence entre Toulouse et les autres villes de la Région mais complémentarité. Toulouse est un gros réservoir de main-d'œuvre et doit recevoir les grandes affaires décentralisées. Les autres villes ne doivent pas en souffrir si une certaine règle est admise.

Vous citez quelques villes, à « prédominance » de mono-industries. Vous sautez volontairement Rodez, Albi, Montauban, vous oubliez hélas Carmaux. Il est faux de dire qu'elles se sentent davantage reliées à Paris

qu'à Toulouse. Avez-vous essayé d'aller d'Albi à Paris souvent ? Si Toulouse veut jouer son rôle de métropole, il n'y aura pas de grand problème.

BATIMENT TRAVAUX PUBLICS

Le dynamisme des entreprises de bâtiment et de travaux publics est **relatif** et **menacé**.

En vérité, les latins (Italiens ou Français du Midi) sont d'irréductibles individualistes et des bâtisseurs forcenés. Cette activité est soumise aux risques de la conjoncture mais pas plus que les autres industries, on les verra bientôt...

L'AMÉNAGEMENT LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE LE TOURISME

Midi-Pyrénées, région excentrée, était considérée comme le cul-de-sac de la France. Son aménagement du territoire était essentiellement conçu suivant des lignes radiales

pour la rapprocher le plus possible de la capitale. Deux phénomènes majeurs doivent être pris en compte désormais :

- à l'Est, la création de l'axe d'échanges lourds Mer-du-Nord/Méditerranée, avec son terminal le puissant complexe de Fos,
- à l'Ouest, le complexe chimique et pétrochimique du Verdon.

Il convient, dès lors, de permettre à Midi-Pyrénées de s'appuyer sur ces deux pôles de croissance en s'insérant dans un axe de développement Est-Ouest, qui est d'ailleurs conforme à la géographie et à l'histoire. Il serait plus exact de parler de zones d'aménagement qui retourneraient complètement le handicap de Midi-Pyrénées et développeraient des régions du sud de la France pour en faire une plate-forme sud occidentale du marché commun tournée vers l'Espagne, le Bassin Méditerranéen et l'Afrique.

L'Espagne a vécu et s'est développée derrière un rempart douanier. Elle continuera longtemps craignant le choc de la concurrence communautaire. Si elle adhère au Marché Commun, cela pourrait permettre à Midi-Pyrénées, par l'égalisation des droits, d'accroître ses échanges.

La seule percée qui puisse aboutir à de véritables routes et débouchés en Espagne même, est celle du tunnel routier du Puymorens.

Pour connecter plus étroitement Toulouse à sa région, il faut, vous le savez, une rocade en ceinture totale, liée à l'Autoroute A.61 et complétée par des pénétrantes autoroutières vers Saint-Sulpice (Albi, Castres, Rodez), vers Muret, vers Auch.

Les liaisons directes entre les villes moyennes de la région Midi-Pyrénées et Paris ne sont sûrement pas défavorables à la fonction de Toulouse, métropole régionale, quelle idée saugrenue ! Toulouse ne restera une capitale régionale que si elle le mérite, si elle apporte ses services, sa clientèle, ses moyens aux villes moyennes. Et il n'est pas anormal que celles-ci repartent aussi vers Paris, centre économique irremplaçable.

Pourquoi les tentatives de décentralisation auraient-elles eu peu de succès ? C'est faux. Il y a eu des résultats à Toulouse et aussi ailleurs, à Colomiers mais aussi à Fleurance, à Albi, à Moissac, à Rodez, à Cahors. Il manque des routes et des relations rapides avec Paris.

De nombreuses zones touristiques présentent des possibilités de développement important. Faut-il vraiment vous faire la carte des régions touristiques négligées à tort : les merveilles du Lot et du Rouergue, les richesses du Tarn, le charme gascon, et pas seulement les Pyrénées (trop peu changées depuis Napoléon III).

L'EMPLOI

On ne s'est guère préoccupé d'adapter les formations professionnelles au marché de l'emploi. Le dédain des élus politiques et des administrateurs de passage pour « l'intendance » (l'économie) nous coûte cher.

Comment faire face à l'exode rural vers les villes moyennes et surtout vers Toulouse ? Vous n'y pouvez rien, alors équipez et aidez-nous à industrialiser les villes moyennes. Pourquoi ne voir de problèmes qu'à Toulouse ?

URBANISATION ET TERTIARISATION

Toulouse doit concentrer à la fois la grande industrie et le tertiaire supérieur. Il faut décentraliser l'université à Albi et à Tarbes.

Non, il n'y a pas de conflits entre Toulouse et les villes moyennes, c'est une fausse question ! Il y a complémentarité et il faut créer une solidarité (réciproque). Seuls les élus politiques peuvent voir des antinomies.

Mais oui, c'est trop évident, l'équipement industriel des villes moyennes est un moyen de structurer la région.

Vous qui êtes préoccupé par l'Aéro-

nautique et ses problèmes (dans une ville de 450 000 habitants), avez-vous pensé une minute aux 4 000 mineurs de Carmaux, rayés d'ici dix ans ?

RÉGIONALISATION

Pourquoi opposer Toulouse, ville vivante, ouverte, accueillante, à son arrière-pays ? qui ne se sent pas un peu Toulousain ?

Les Assemblées doivent « sentir », accepter la région.

Le Conseil Régional n'a pas encore perdu les habitudes des Assemblées départementales. Il reste une mosaïque d'intérêts et de problèmes qui se croient opposés. Cela changera avec le temps ou avec la loi.

La région Midi-Pyrénées est une entité viable mais géographiquement peu logique. Cette région peut continuer **parfaitement à vivre**, se développer dans ses limites actuelles (que ne contestent pas ses voisins) à condition d'organiser les liens inter-régionaux pour les « marginaux » de Tarbes et de Millau.

Une entité plus logique (mais serait-elle bien viable ou durable) serait constituée par **l'ensemble pyrénéen**, de l'Atlantique à la Méditerranée, remontant à la ligne Bayonne-Condoin-Moissac - Caussade - Tanus - Lacauque - Narbonne. L'Aveyron pourrait en être exclu, comme le Lot (mais où les mettrait-on ?), tandis que le Midi-Pyrénéen inclurait l'Aude et les Pyrénées-Orientales. **Mais on peut douter** de la validité de cette solution, qui ne résoudrait rien au fond.

Par contre, le **maintien des 8 départements actuels** auxquels on ajouterait l'Aude et les Pyrénées-Orientales serait une solution assez correcte, viable, quoique administrativement très lourde. **Mais Toulouse serait alors la grande capitale de sa vraie région.** Car Toulouse c'est les Pyrénées. Il faut reconstituer l'ancien Haut-Languedoc, avec la Gascogne et la bordure méditerranéenne : cela paraît à terme inéluctable, donc il faut hâter cette solution.

L'Université (Sciences, Médecine, Lettres, Droit et Sciences Economiques, Grandes Ecoles), compte plus de 40 000 étudiants et se situe ainsi au deuxième rang par son importance au niveau national.

La Météorologie Nationale doit se décentraliser complètement au Mirail dans les prochaines années.

Dans le secteur privé, enfin, certaines décentralisations tertiaires ont eu lieu, notamment plusieurs groupes d'assurances ont implanté des centres régionaux.

Ce bilan peut apparaître, à bien des égards, positif. Mais il n'a pas résolu, et de loin, tous les problèmes, et en a même posé de nouveaux :

- Les problèmes de l'emploi apparaissent de plus en plus aigus, et ne sont-ils pas liés en fait au contenu du développement économique de l'agglomération et à son équilibre entre les divers secteurs ?
- Comment maîtriser, au niveau de l'aménagement, le développement de l'agglomération ?

Le problème n° 1 : l'emploi

Les problèmes que connaît actuellement l'activité aéronautique française sont particulièrement ressentis à Toulouse, qui emploie dans cette branche plus de 12 000 salariés (SNIAS, Bréguet-Dassault, Latécoère).

D'autres secteurs peuvent être également sensibles à la conjoncture, tels que l'industrie chimique (la stratégie nationale du groupe APC n'ayant pas toujours favorisé l'établissement de Toulouse), le secteur électronique, et le bâtiment et les travaux publics.

Par ailleurs, l'Université produit un grand nombre d'étudiants qui ont de sérieuses difficultés à trouver dans la région des emplois correspondant à leur qualification, et sont obligés d'« émigrer », parfois même en région parisienne.

Les retombées économiques des décentralisations tertiaires, publiques pour la plupart, ne se sont peut-être pas manifestées aussi rapidement qu'on l'espérait initialement.

La solution à ces difficultés relève pour une grande part de décisions prises au niveau national. Mais l'action des responsables politiques et économiques locaux et régionaux n'en demeure pas moins essentielle pour tenter de rééquilibrer l'activité économique de la métropole.

Ne souffre-t-elle pas en fait d'une excessive mono-industrialisation ? Ne faut-il pas chercher à diversifier les productions de certaines entreprises, et plus généralement les activités industrielles, et chercher à attirer à cette fin, par exemple des industries mécaniques, quasi inexistantes dans la région ? Ne faut-il pas développer considérablement l'effort déjà entrepris de formation professionnelle ?

Malgré sa position excentrée par rapport au territoire français et aux grands pôles du marché commun, l'Agglomération Toulousaine bénéficie pourtant de nombreux atouts qu'il convient de valoriser au maximum : située au centre de gravité du Sud-Ouest, entre les façades méditerranéennes et atlantiques, à proximité des marchés espagnols à prospecter et à développer, elle offre des struc-

La rocade Ouest de Toulouse.

(Photo Laboratoire régional de l'Équipement)



tures d'accueil pour les industries nouvelles (zones industrielles aménagées notamment) que les collectivités ont la volonté de développer de plus en plus ; elle offre enfin une qualité du cadre de vie qui a été très préservée et que les responsables sont désireux de mettre tout particulièrement en valeur.

Les points forts de l'agglomération et la maîtrise de l'aménagement

L'extension de l'agglomération, implantée dans la plaine de la Garonne, ne se heurte qu'à de faibles contraintes de site. Cet atout apparent a eu pour conséquences, en fait, un développement périphérique dans toutes les directions qui, il faut bien le dire, a été mal contrôlé dans le passé.

Autour du Centre ancien (la « ville rose »), dont le patrimoine historique a été préservé, les quartiers péricentraux ont vu se développer de nombreuses opérations plus ou moins importantes d'immeubles collectifs au milieu de l'habitat traditionnel, alors que la banlieue de Toulouse et les communes périphériques connaissent une expansion très importante, avec le plus souvent prédominance de l'habitat individuel.

Toutefois à partir des années 60 est apparu le désir de certaines collectivités de maîtriser l'aménagement, face au développement rapide de l'urbanisation, et de promouvoir un urbanisme volontaire : tel est le cas de l'opération du Mirail, de la ville neuve de Colomiers ou du Complexe de Ranguieu.

Puis, la nécessité de rompre avec le radioconcentrisme s'est finalement imposée à l'ensemble des responsables locaux, notamment dans le cadre du SDAU dont l'élaboration s'achève. D'ores et déjà, des points forts ou des axes de développement nettement marqués se sont inscrits sur le terrain, souvent à l'initiative des collectivités publiques.

— A l'Ouest, la présence de l'aéroport et des établissements d'industrie aéronautique a induit plusieurs opé-

rations de zones industrielles, et d'habitat fortement structuré. On citera principalement le Mirail, opération conçue à l'origine pour recevoir 100 000 habitants, et dont la vocation de centre secondaire a été affirmée, et la Ville Neuve de Colomiers, deux opérations d'aménagement menées à l'initiative des collectivités locales (municipalités de Toulouse et de Colomiers), chacune d'elles dépassant actuellement 20 000 habitants et offrant également de très nombreux emplois secondaires et tertiaires.

— Au Sud-Est, le Complexe Scientifique et Aérospatial de Ranguieu-Lespignet (Grandes Ecoles, Laboratoires de Recherches, CNES, Université des Sciences) qui constitue avec la Faculté de Médecine et le nouveau CHU dont la construction s'achève, un des pôles de concentration de matière grise les plus importants et les plus modernes de France et d'Europe.

— Le long des axes de communication au Nord (vers Montauban, Bordeaux), au Sud-Ouest (vers Muret, les Pyrénées et l'Espagne), et au Sud-Est (vers Montpellier et Marseille), un développement important basé sur l'habitat et les zones industrielles.

Il faut également remarquer à Toulouse le dynamisme de la fonction commerciale qui connaît une mutation très importante. Le point fort demeure le centre traditionnel, très attractif et diversifié. Un effort de modernisation important y a été fait, malgré la vive concurrence suscitée par l'implantation récente de quatre grandes surfaces périphériques de dimension régionale.

Les problèmes de circulation et de transport

Tous les sondages font apparaître qu'il s'agit pour les habitants de Toulouse de l'une des préoccupations majeures.

Les conditions de circulation sont en effet, rendues particulièrement difficiles par l'étroitesse extrême de toutes les rues du tissu urbain ancien dans lequel aucune percée importante n'a jamais pu être réalisée.

En périphérie d'autre part, la mise en place d'un réseau d'infrastructures routières d'agglomération a connu dans le passé un retard considérable. Par ailleurs, d'anciens projets routiers en milieu urbain ont été mis en cause pour des motifs de préservation de l'environnement, préoccupation qui prend de plus en plus d'importance auprès de l'opinion et des élus. C'est ainsi notamment qu'en 1973, la Municipalité de Toulouse a décidé d'abandonner le projet d'autoroute dans l'emprise du Canal du Midi.

Mais c'est finalement les difficultés d'accès au centre qui sont les plus graves, et qui compromettent les possibilités de rayonnement et d'attractivité et favorisent les risques de concurrence excessive de certains pôles périphériques.

C'est pourquoi des efforts d'amélioration ont été entrepris récemment, et devront sans doute être amplifiés dans l'avenir.

Un plan de circulation avec des sens uniques sur les artères les plus stratégiques, a été mis en exploitation dans le Centre en 1972. Ce plan avait aussi pour but de favoriser les transports en commun, puisque 5 km de couloirs réservés aux autobus ont été mis en place. Ce plan a été complété ensuite par des mesures de promotion des lignes de transport en commun (amélioration de fréquence, création de lignes nouvelles, prolongements, etc...), mises en œuvre en 1972, et ensuite par le nouveau Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine créé en 1973, et qui regroupe la Ville de Toulouse, un Syndicat de 49 communes périphériques et le département de la Haute-Garonne. La création de ce syndicat a permis d'harmoniser l'ensemble du système de transport en commun de l'agglomération, qui est, par ailleurs, concédé à une Société d'Economie Mixte, créée en même temps. Enfin, la Ville de Toulouse a mis en œuvre diverses mesures dans le Centre, telles que stationnement payant (parcmètres), aménagement de carrefours et passages souterrains.

Sur le plan des infrastructures nouvelles, une première demi-rocade vient d'être réalisée sous la forme d'une seule chaussée (Rocade Ouest

et premier tronçon de la Rocade Sud) et les travaux de plusieurs pénétrantes sont en cours.

A moyen terme, l'élaboration du SDAU a donné lieu à de nombreuses études destinées à mettre au point le schéma de transport futur de la Métropole. A la suite de l'abandon en 1973, par la Ville de Toulouse, du projet de voie rapide dans l'emprise du canal, il a été nécessaire de repenser le schéma routier. Ce schéma suppose maintenant que l'ancien contournement par l'Est de Toulouse, autrefois intégré dans l'Autoroute A.61 Bordeaux-Narbonne, dans sa traversée de Toulouse, devienne maintenant, une rocade urbaine permettant le blocage au Nord et à l'Est de la Rocade Ouest et de la Rocade Sud.

Cette rocade Est, située dans la Vallée de l'Hers, doit donc être traitée en voie urbaine et comprendre un nombre suffisant d'échangeurs et de diffuseurs, à cette fin.

Par ailleurs, les études ont également mis en évidence la nécessité de faire un effort considérable en faveur des transports en commun. La voirie nouvelle ainsi que la voirie existante dans la zone centrale étant insuffisantes pour satisfaire les besoins par un usage extensif de la voiture particulière. Dans les 10 ans qui viennent, l'objectif serait ainsi, de presque tripler la clientèle actuelle des transports en commun. Ceci implique la réalisation d'un transport en commun en site propre qui doit prendre la forme d'un métro léger à gabarit réduit. Des études approfondies sont en cours sur ce projet. Il est envisagé dans l'une des variantes, que l'infrastructure utilisée par ce métro léger soit, dans la partie centrale, la voirie existante, à la condition de réaliser un plan de circulation très strict et de libérer complètement l'emprise pour les transports en commun sur certains axes, en leur donnant priorité aux carrefours.

Enfin le retard des communications routières interurbaines est particulièrement sensible dans le Sud-Ouest.

C'est pourquoi les Toulousains attendent notamment avec impatience la réalisation de l'autoroute A.61 Bordeaux-Narbonne, atout fondamental pour le développement économique de la Métropole et de la Région tout entière, et dont l'urgence se fait de plus en plus sentir.

La qualité du cadre de vie

Malgré son développement rapide, Toulouse a su préserver encore très largement la qualité du cadre de vie, qui fait particulièrement son charme et lui donne une image attractive à l'extérieur.

C'est ainsi que dans le Centre, l'essentiel du patrimoine architectural a été conservé et constitue un ensemble de briques et de tuiles roses remarquable, de très beaux monuments d'architecture régionale ont été récemment mis en valeur, tels que l'Eglise et le Cloître des Jacobins, l'Eglise romane de Saint-Sernin.

La Municipalité de Toulouse est particulièrement sensible à la préservation de l'environnement. En décembre 1974, a été ouverte au public, la première rue intégralement réservée aux piétons (Rue Saint-Rome, rue des Changes), dans le Centre, et a fait l'objet d'un aménagement définitif avec suppression des trottoirs. Face à la nette insuffisance des espaces verts, un premier programme de 4 grands espaces de loisirs couvrant au total environ 800 ha, a été mis au point à la périphérie immédiate de Toulouse, ainsi qu'un embellissement des rives du Canal.

Enfin, Toulouse dispose d'un environnement régional attractif puisque à 2 heures au plus de la Métropole, se trouvent les Pyrénées avec ses champs de neige et ses zones touristiques, la Côte Méditerranéenne, toute la partie Sud du Massif Central et, à la porte de Toulouse, le Languedoc et la Gascogne, provinces très riches de traditions.

Il est évidemment souhaitable que ces objectifs qualitatifs soient pleinement conciliés avec les objectifs d'expansion économique de l'agglomération toulousaine qui ne devraient pas prendre le pas sur les premiers.

Plus qu'un expansionisme sans frein, l'agglomération semble actuellement rechercher avant tout, d'une part à diversifier ses activités industrielles, d'autre part à promouvoir son rôle de Métropole en offrant à la Région les services de niveau et de qualité adéquats dont elle a besoin dans le cadre d'un développement harmonieux et équilibré permettant de préserver pour les Toulousains un cadre de vie à l'échelle humaine.

Les efforts des collectivités pour l'aménagement de l'agglomération toulousaine

De plus en plus, l'aménagement et le développement de l'agglomération toulousaine sont pris en main par les collectivités locales. Au premier chef, la Ville de Toulouse qui, avec 400 000 habitants (plus des 2/3 de la population de l'agglomération) et 12 000 hectares, constitue une collectivité très importante ; les communes périphériques de plus en plus dynamiques, le Département de la Haute-Garonne (Conseil Général) qui est amené à s'intéresser aux réalisations toulousaines ; et enfin, de nombreux organismes publics ou parapublics, Chambre de Commerce, Bureau Régional d'Industrialisation, Sociétés d'Équipement, etc...

La concertation tend à se développer entre toutes ces collectivités, en liaison avec les administrations intéressées ; c'est ainsi qu'en 1972, a été mise en place l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine, organisme d'études, qui regroupe les principales communes de l'Agglomération. Pour aller plus loin, la création d'un Syndicat Intercommunal est envisagée. D'ores et déjà, l'agglomération dispose d'un Syndicat Mixte, déjà évoqué plus haut, qui regroupe toutes les collectivités intéressées pour organiser les transports urbains de l'agglomération.

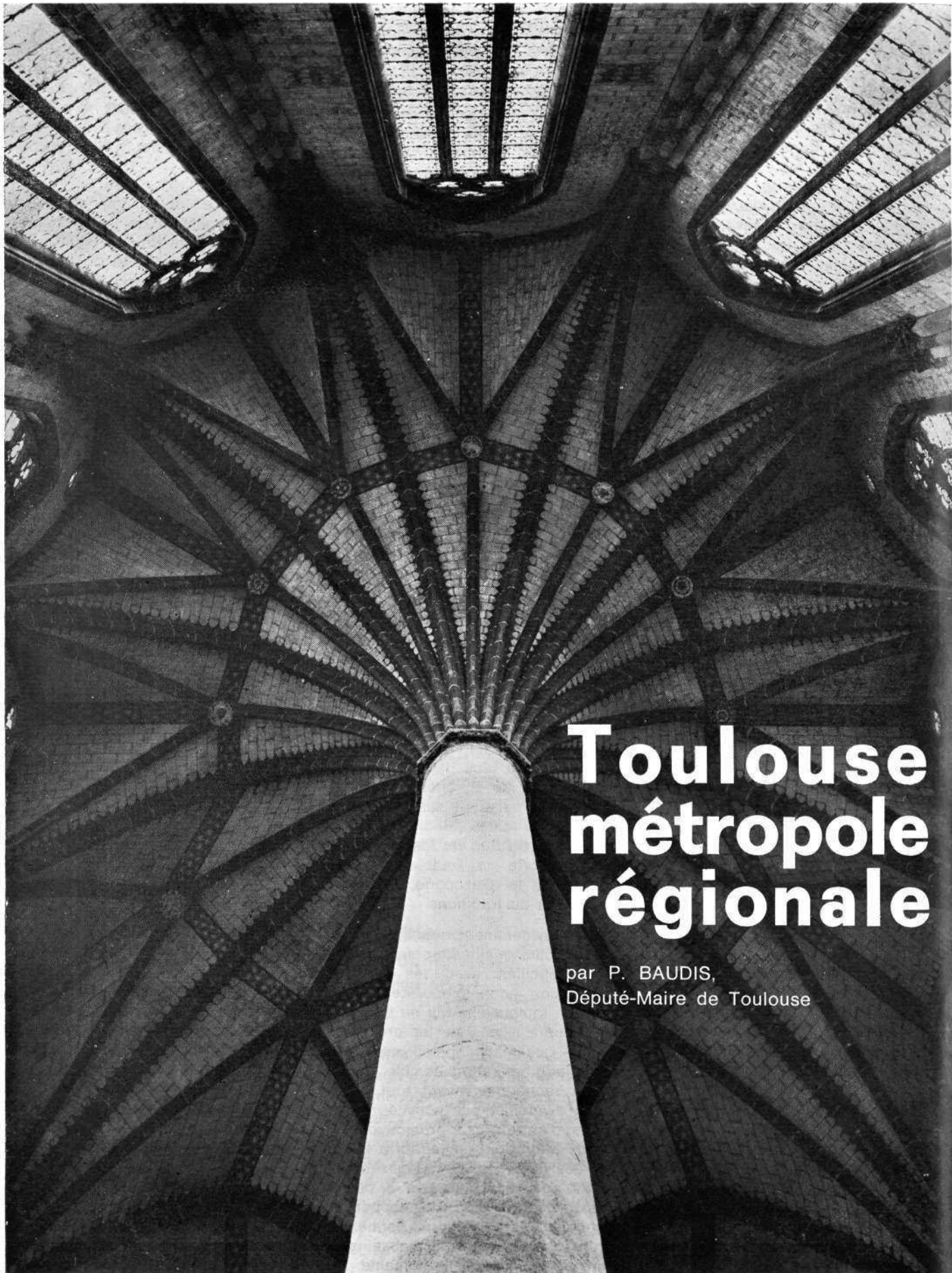
Article rédigé par un Comité de Rédaction comprenant :

Ch. Salva, Directeur départemental de l'Équipement ;

Ph. Roger, Directeur général des Services Techniques de la Ville de Toulouse ;

J. - P. Blanquet, Directeur des Services Techniques de la S.A.E.M. de Colomiers ;

J. Frébault, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine.



Toulouse métropole régionale

par P. BAUDIS,
Député-Maire de Toulouse

La ville de Toulouse tient ses fonctions de capitale régionale de raisons fondamentales géographiques et historiques qui ne sauraient lui être contestées. Son passé, ses traditions font de Toulouse depuis plusieurs siècles, à la fois une capitale politique et administrative mais aussi un lieu de profondes réflexions intellectuelles et de rayonnement par l'intermédiaire de sa très ancienne Université et par le rôle qui a toujours été le sien de foyer culturel intense servi par un patrimoine exceptionnel d'art et de culture.

Ce ne sera pas mon propos de faire ici l'historique de notre Cité. Je rappellerai simplement que son histoire est celle d'une grande cité commerciale au carrefour de grands axes, jalouse et fière de ses institutions, longtemps indépendante et toujours profondément attachée à ses traditions.

Elle eut ses heures de gloire : Capitale des Rois Wisigoths, Comté puissant, elle connut son âge d'or né du commerce du pastel, pendant lequel les riches familles de l'époque construisirent les hôtels particuliers, merveilles d'architecture renaissance qui forment les fleurons du cœur archéologique de la ville. Par la suite, son étoile pâlit, et si elle resta une capitale de province handicapée par son éloignement de Paris, elle ne put, faute de matières premières, participer comme d'autres villes françaises à la révolution industrielle du 19^e siècle.

Cependant, on sait que pour des raisons diverses et notamment stratégiques, elle eut la chance de voir s'implanter sur son sol des industries importantes qui forment encore la base de son économie actuelle : l'aéronautique et la chimie.

Après les vicissitudes de l'entre-deux guerres, de l'occupation, après la période de réadaptation qui suivit la Libération, Toulouse se devait de ne pas manquer une deuxième fois sa mutation alors qu'un monde nouveau s'édifiait sur le plan économique, que des concepts différents apparaissaient sur le plan de l'urbanisme. C'est alors que dans le même temps la notion nouvelle d'aménagement du territoire se faisait jour



P. Baudis.

(Photo A.M.P.)

comme une nécessité pour un développement harmonieux de la nation. C'est dans la perspective de redonner aux régions françaises plus de poids dans l'ensemble du contexte économique de l'Hexagone que l'idée de concentrer l'effort d'équipement sur quelques points forts qui seraient appelés à contre-balancer l'influence centralisatrice de la Région Parisienne, est née.

Ainsi, 8 Métropoles d'équilibre ont été désignées pour jouer en France ce rôle de pôle de développement pour les régions françaises et c'est à sa vocation de capitale régionale, à sa position géographique extrêmement forte, à sa tradition universitaire, que Toulouse a dû de figurer parmi les 8 grandes villes françaises choisies.

Qu'en est-il aujourd'hui de cette vocation et comment peut-on envisager le devenir de Toulouse ?

Tout d'abord, puisque nous venons de l'évoquer, restons sur le plan économique.

Certes, Toulouse, comme d'autres villes du Sud, continue à souffrir d'un sous-développement qui tient en grande partie à la faiblesse de son appareil industriel.

La part de population active occupée dans le Secondaire est très nettement inférieure à la moyenne nationale et au pourcentage des grandes villes industrielles telles que Paris, Lille ou Lyon.

Par ailleurs, une certaine fragilité résulte d'un manque de diversification. 16 % de la population active est concentrée dans le secteur aéronautique, et 33 % dans le bâtiment et les travaux publics.

Notre problème est donc, d'une part d'augmenter le potentiel, mais aussi de le diversifier en utilisant toutes les chances dont dispose Toulouse ; elles sont réelles.

C'est tout d'abord la présence d'une main-d'œuvre abondante, (Toulouse on le sait est avec Grenoble la ville française où l'expansion démographique a été la plus importante à l'occasion des deux derniers recensements de population) et de qualité : les industriels nouvellement installés à Toulouse reconnaissent volontiers sa faculté d'adaptation rapide.

C'est aussi l'existence d'une Université et d'un Complexe Scientifique de très haut niveau et presque uni-

que en France, une position géographique qui, après avoir à la fin du siècle dernier et au début du siècle actuel constitué un handicap, va peut-être devenir dans les perspectives de développement économique de l'Europe un atout non négligeable.

En effet, la mise en place d'un axe fort Bordeaux/Toulouse/Montpellier/Marseille, venant se piquer sur l'axe rhodanien qui connaît déjà un plein développement, prolongé par les Piémonts italien et espagnol, doit constituer la future façade européenne vers l'Espagne et l'Afrique. C'est enfin, l'atout de son climat, le cadre de vie qu'elle propose avec les particularités des régions environnantes et toutes les possibilités d'accueil qu'elle offre. Ces atouts constituent une réalité et il importe actuellement de les exploiter.

Il faut sans doute aujourd'hui faire abstraction de la conjoncture qu'il faut espérer momentanée et qui ne permet pas dans l'immédiat de former des projets précis. Mais déjà, si l'on fait le bilan des quelques années qui viennent de se passer, on constate les effets des efforts réali-

sés dans le sens d'une diversification de l'économie toulousaine.

Grâce au support de notre Complexe Scientifique, l'industrie électronique est fortement implantée avec la présence de Motorola, de la C.I.I. et de quelques autres unités moins importantes, elle est appelée à se développer encore.

D'autres industries plus classiques: les produits pharmaceutiques, la confection, ont atteint un niveau, au travers de quelques entreprises locales, de taille européenne.

De son côté, la ville de Toulouse n'a pas ménagé ses efforts pour mettre en place les zones industrielles destinées à accueillir les industries nouvelles. Quelques chiffres permettront de prendre la véritable dimension de cet effort.

Au cours de ces dernières années, près de 300 ha, parmi lesquels sont compris les 50 ha mis à la disposition de la Météorologie Nationale ont été affectés à des activités économiques.

90 ha ont été mis en œuvre au Mirail où 5 000 emplois ont été créés.

Au Chapitre, sur 36 ha, 22 entreprises sont implantées ou en cours d'implantation ;

A Thibaut 20 ha ont déjà été commercialisés et 31 ha à Montaudran ;

Au Nord de Toulouse, va naître un Complexe Routier de 25 ha. Par ailleurs, la ville de Toulouse est actuellement en mesure d'offrir des terrains équipés ou susceptibles de l'être très rapidement à la demande. Elle possède en pleine propriété : 260 ha destinés à des équipements industriels, 70 à Saint-Martin, 30 ha à Montaudran, 100 ha à Thibaut, 60 dans la deuxième tranche du Mirail.

Des opérations complémentaires d'acquisition de terrains, notamment à Saint-Martin-du-Touch et à Thibaut permettront de réaliser des ensembles opérationnels, cohérents, dont l'équipement est étudié en vue d'une réalisation rapide. Ainsi, 97 ha supplémentaires font l'objet de procédures d'acquisition dont 50 à Saint-Martin-du-Touch et 47 à Thibaut.

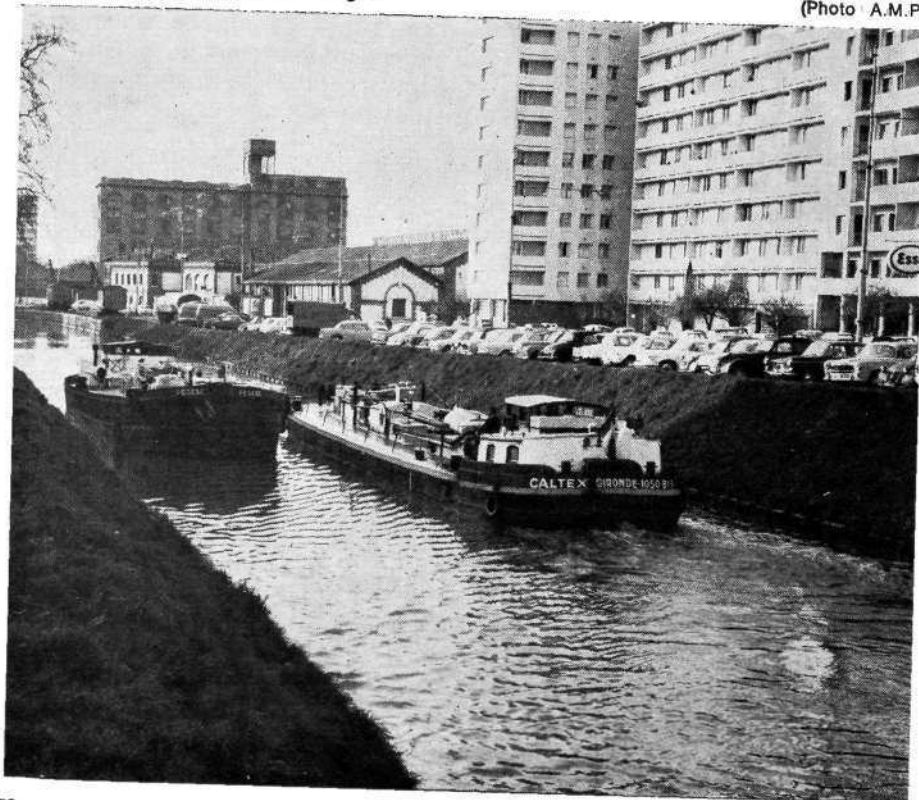
Au moment où Toulouse connaît des difficultés notamment dans les deux secteurs principaux de l'aéronautique et du bâtiment aucun effort ne sera négligé pour élargir les possibilités de créations d'emplois.

A ce propos, je voudrais dire que ce problème de l'expansion économique à Toulouse doit être appréhendé, non pas seulement dans le cadre étroit de la Commune, mais bien au niveau de l'agglomération au sein d'une action concertée des principales communes de la couronne de Toulouse.

C'est dans cet esprit de dialogue et de concertation, voire avec le support d'une Association dans le cadre d'un ou plusieurs Syndicats Intercommunaux avec le concours de la Chambre de Commerce et du Comité Régional d'Expansion Economique que doit à mon sens être poursuivie la promotion industrielle de l'agglomération Toulousaine tant sur le plan des réserves foncières, de leur équipement que de la commercialisation.

L'aménagement des voies sur berges.

(Photo A.M.P.)



Mais le développement démographique et économique d'une ville, ne va pas sans poser des problèmes importants ; et si les problèmes économiques, comme je viens de le dire, doivent être examinés sur le plan de l'agglomération, il en va de même des problèmes de l'urbanisme et des grands équipements publics. Dans ces domaines aussi, j'en suis persuadé, il est très souhaitable que les études concernant le développement de la ville soient menées en étroite liaison avec les communes de l'agglomération.

Je crois que déjà la création de l'agence d'agglomération et les études effectuées dans le cadre du S.D.A.U. l'ont été dans cet esprit.

Le S.D.A.U. ne peut se concevoir que dans une perspective d'expansion démographique et économique globale tenant compte du développement parallèle de Toulouse et des communes voisines.

Sans doute, l'évolution des modes de vie de la société actuelle en particulier, les contraintes tenant à la multiplication des déplacements dont le constant accroissement conduit partout à l'asphyxie, la densification de l'habitat, l'industrialisation des centres urbains et ses conséquences polluantes, conduisent les Administrateurs des grandes villes à se pencher d'une manière très sérieuse sur ces problèmes dont la gravité leur impose de rechercher des solutions pour faire face à ces phénomènes qui, il y a encore peu de temps, paraissaient irréversibles et que l'on avait tendance à accepter et à subir.

Aujourd'hui, et il faut le reconnaître grâce peut-être au signal d'alarme donné par quelques-uns, une prise de conscience plus générale des conséquences néfastes d'un développement urbain mal contrôlé s'est développée chez les responsables à tous les niveaux.

Pour ma part et ce fut dès le départ l'un des objectifs de la Municipalité que je préside, il m'a paru que la politique d'urbanisation de Toulouse devait répondre à la nature même de cette ville qui doit rester une ville d'équilibre et de mesure.

Dans cet ordre d'idée, elle doit concilier son développement démographique et économique avec la sauvegarde de ce que l'on appelle communément aujourd'hui la qualité de la vie.

Ainsi, si nous sommes tout à fait d'accord pour réaliser d'importants travaux de voirie, pour multiplier les points de franchissement de la Garonne, pour améliorer ceux du canal, pour doter Toulouse d'une structure autoroutière complète et cohérente de manière à faciliter les échanges entre les quartiers et avec l'extérieur, nous pensons que, parallèlement, tout doit être fait pour sauvegarder ce qui constitue le caractère profond et traditionnel de la ville.

Les berges de la Garonne.

(Photo Laboratoire régional de l'Équipement)



Je veux parler de ses quartiers anciens, dont certains, et nous en avons déjà fait une première expérience avec la mise en voies piétonnes des rues des Changes et Saint-Rome, doivent être rendus à leur vocation première.

Des opérations de restauration de vieux quartiers, l'instauration de périmètres de protection pour des secteurs dignes d'intérêt à sauvegarder, sont entreprises dans le même sens.

L'œuvre de restauration de monuments historiques accomplie certes avec l'aide de l'Etat, mais en grande partie sur les fonds propres de la commune, montre le souci de la Municipalité de conserver à Toulouse à côté de ses réalisations modernes un patrimoine historique aussi intact et mis en valeur que possible.

L'inauguration récente des Jacobins rénovés illustre merveilleusement ce genre d'opération ; mais également les travaux effectués aux Augustins, à la Basilique Saint-Sernin, au Square Saliège devant la Cathédrale Saint-Etienne sont aussi à mettre au crédit de cette politique, ainsi que la restauration des façades de l'Hôtel de Ville et de la salle du Théâtre du Capitole lui-même.

Par ailleurs, le désir de préserver la qualité de la vie se traduit par divers projets destinés à donner à cette ville pour le repos et les loisirs de ses habitants des espaces verts suffisants.

La décision concernant la suppression de l'autoroute dans le canal et parallèlement le projet d'embellissement et de fleurissement des berges montrent combien est déterminée notre volonté de préserver et d'améliorer les sites qui font le charme de notre ville.

Dans le même ordre d'idée, des plantations d'arbres, l'aménagement de rues et de places sont prévus dans divers points de Toulouse ; le traitement paysager des digues de la Garonne et l'aménagement des parties boisées de l'île du Parc Toulousain sont envisagés.

Dans le cadre de la réalisation de quartiers nouveaux, tel le Mirail, un soin particulier a été porté à la mise en place de zones vertes : le site du lac de Reynerie et son environnement constituent une réalisation exemplaire à cet égard.

A plus long terme, dans la perspective du réaménagement complet de l'emprise des casernes Compans et Cafarelli un jardin public est prévu.

Enfin, je vous rappellerai, pour mémoire, les projets plusieurs fois évoqués des réalisations des quatre zones vertes de Toulouse situées au quatre points cardinaux de la ville qui concernent le traitement de 260 hectares à Pech-David au Sud, 330 hectares à la Ramée à l'Ouest, 100 ha à la Sesquières au Nord, 40 ha aux Argoulets à l'Est.

Actuellement, la première tranche de la Ramée est sur le point d'être achevée ; à Pech-David, 100 ha sont déjà la propriété de la ville et vont être prochainement engagés ; aux Argoulets les premiers équipements sont déjà en place ; quant à la zone de Sesquières, les acquisitions de terrains sont en cours.

Tous ces projets certes sont vastes et ambitieux, aux yeux de certains ils constituent peut-être un pari puisqu'il s'agit à la fois de permettre la création d'emploi par l'aménagement de zones industrielles et, dans le même temps, de préserver le centre historique et de doter la ville d'espaces verts suffisants de façon à ce que le territoire communal et même l'agglomération constituent un ensemble harmonieux à l'échelle humaine.

Ce qui me paraît éminemment souhaitable, c'est que les grandes villes, capitales de régions, et je pense bien sûr en particulier à Toulouse, puissent remplir totalement leur fonction et, pour ce faire, elles doivent se doter des équipements publics nécessaires, être structurées sur le plan de la circulation et des transports, posséder un appareil universitaire, des centres de recherches, bureaux d'études et tous les services nécessaires à la vie urbaine. Mais les réalisations qui découlent des

besoins exprimés ci-dessus, ne doivent pas conduire à dénaturer le caractère profond, l'âme même de la ville, auxquels les habitants sont quoi qu'on en dise très attachés.

C'est donc un développement dans le respect de la tradition et du passé qui me paraît devoir être la ligne de conduite de la politique municipale en matière d'urbanisation.

Bien entendu, ce programme vise à donner à Toulouse les moyens de conserver la fonction de Capitale Régionale qu'elle tient de son histoire et cette constatation me conduit tout naturellement à vous parler de la place de Toulouse dans la région.

Je suis intimement convaincu que le développement de Toulouse est étroitement lié à celui des villes moyennes de Midi-Pyrénées ; il serait vain de vouloir, par des querelles stupides, opposer les intérêts de l'une et des autres.

Je ne pense pas que le développement industriel de Toulouse, absolument nécessaire pour équilibrer son économie et lui donner la véritable taille d'une métropole, se fasse à l'encontre des intérêts de la région ; au contraire la prospérité de Toulouse ne pourrait avoir, par ses retombées, que des effets bénéfiques sur l'ensemble de la région.

Il appartient à tous ceux qui ont des responsabilités sur le développement régional d'orienter, par une politique équilibrée et cohérente, vers les villes moyennes les entreprises susceptibles de correspondre à leur vocation.

Il serait bon, par exemple, de susciter dans les villes petites et moyennes de la région, la création d'industries de transformation de produits agricoles ce qui aurait pour résultat de fixer dans ces villes la population rurale vouée à l'exode.

Par ailleurs, il me paraît que l'immense potentiel que présente la région Midi-Pyrénées, sur le plan touristique, n'est pas exploité au mieux. Sans doute, un gros effort d'équipement a été fait, dans les Pyrénées, notamment en ce qui concerne les équipements des stations d'hiver. Mais d'autres initiatives restent à

prendre en vue du développement du tourisme rural pour l'équipement de bases de loisirs dans nos régions dont les sites offrent de magnifiques possibilités qu'il s'agisse de la Montagne Noire, de la Vallée du Tarn, de la Vallée de l'Ariège ou des Coteaux du Gers.

Enfin, ces régions offrent aussi des possibilités dans le domaine des résidences secondaires dont la présence est capable de revivifier les cantons ruraux, victimes du dépeuplement que l'on sait.

Aussi, loin de s'opposer, je pense que les intérêts de Toulouse, capitale régionale, et ceux de la Région Midi-Pyrénées sont étroitement liés.

Les habitants de la région ont besoin d'une ville de Toulouse prospère et forte, de même que Toulouse a besoin de s'appuyer sur le potentiel humain et économique, constitué par l'ensemble des foyers d'activités situés dans les divers départements.

Pour les administrateurs de cette ville, leur mission est claire, il s'agit de donner tant aux Toulousains qu'aux Midi-Pyrénéens une ville capable de remplir pleinement sa fonction de capitale régionale où chacun puisse trouver les services communs nécessaires à leurs activités qu'il s'agisse du secteur tertiaire (banques, assurances, bureaux d'études...); qu'il s'agisse de l'enseignement et de la recherche, avec une Université de très haut niveau complétée par des Instituts et des Laboratoires spécialisés dans les disciplines les plus diversifiées que possible; de la culture, avec le Théâtre du Capitole, le Théâtre Daniel Sorano, les Bibliothèques, les Musées, les nombreuses Sociétés Culturelles et Savantes très actives qui offrent pour tous des spectacles et des activités intellectuelles de qualité; des Commerces de haut standing ou enfin des nécessaires services administratifs régionaux et départementaux.

Nous pensons, par la continuité de notre effort, atteindre le pari ambitieux de satisfaire les habitants de Toulouse et de la région dans tous ces domaines.



Construction du parking Saint-Georges.

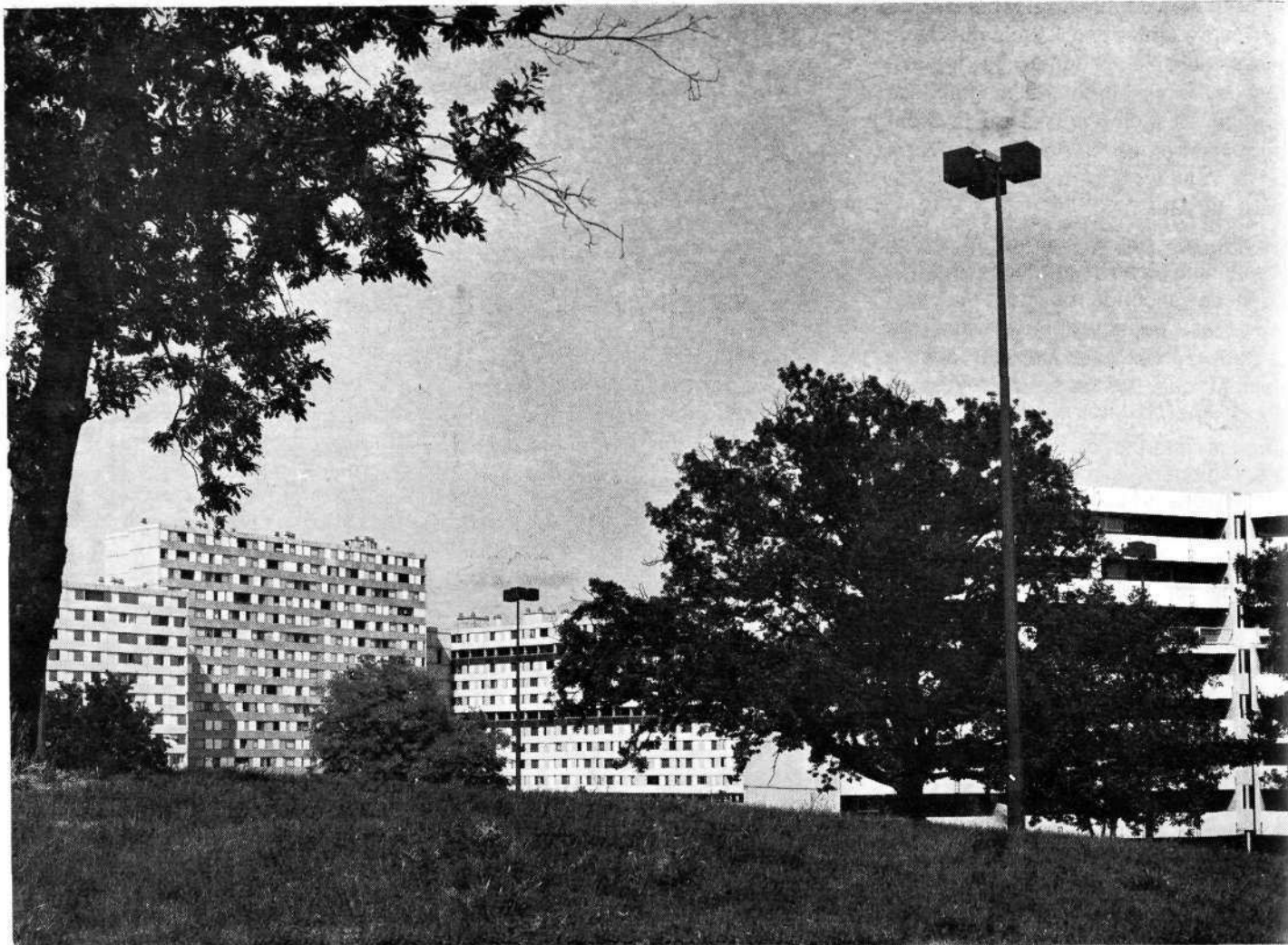
(Photo A.M.P.)

Certes, il reste encore beaucoup à faire mais je crois que l'on peut envisager l'avenir avec confiance.

Il est probable que, dans les décennies qui viennent, les régions méridionales et, en particulier, le Sud-Ouest auront un rôle important à jouer dans le développement européen.

Il faut que nous soyons prêts à saisir cette chance. Je suis convaincu que notre principal atout réside

dans la qualité des hommes de nos régions et qu'ils sauront nous aider à construire leur devenir.



(Photo Caulié)

OU EN EST LE MIRAIL EN 1974

En regard de la spectaculaire progression démographique de Toulouse au cours des dernières décennies, il est apparu souhaitable d'orienter la croissance de Toulouse et d'urbaniser la rive gauche de la Garonne, à proximité des zones d'emplois aéronautique et chimique et du complexe scientifique de Rangueil-Lespinet.

Lauréate du concours d'urbanisme lancé par la Municipalité en 1962, l'équipe de Georges Candilis a procédé à la confection du plan de masse portant sur 800 ha devant accueillir 23 000 logements et toutes les structures nécessaires.

Le parti retenu et réalisé en partie, consiste à créer une ossature urbaine permanente susceptible de

s'adapter aux différentes contraintes d'une réalisation par étapes.

D'autre part, la rue est remise à l'honneur, soit par la création de cheminements piétonniers privilégiés, soit par la réalisation d'une dalle accolée aux immeubles d'habitations. Cette dalle traduit la spontanéité de la vie, représente un lieu d'échange libéré des servitudes de la vie moderne, c'est-à-dire de la voiture et de ses nuisances.

La nature étant partout présente, la réalisation du projet est adaptée à la topographie en épousant les lignes de niveaux, en tenant compte des allées d'arbres, de la présence des bois, parcs et bosquets.

Enfin, le Mirail n'est pas un super grand ensemble répondant au seul problème du logement.

Les études terminées, à la demande du FDES, il est décidé en 1965, de démarrer une première tranche de 10 000 logements parfaitement à l'échelle de l'agglomération toulousaine.

Mieux qu'une conception, mieux qu'une Ville-idée, le Mirail est sorti de terre.

Fin 1974, 6 000 logements sont terminés et occupés : 1 200 sont en chantier ou vont démarrer prochainement.

Autrement dit, près de 24 000 personnes habitent au Mirail.

A ces logements s'ajoutent les équipements d'accompagnement réalisés, suivants :

11 écoles maternelles, 6 groupes scolaires de 22 classes, 3 CES doubles, 1 lycée polyvalent, 1 université, 1 unité pédagogique d'Architecture.

1 piscine, 1 salle de sports, 1 stade, 1 bibliothèque, 1 salle de spectacles, 1 maison de jeunes, 2 centres sociaux, 3 crèches, 1 mairie annexe, 1 poste de police, 1 centre payeur de Sécurité Sociale, 1 bureau de l'A.N.P.E., 1 centre de guidance infantile, etc...

2 centres commerciaux, 1 hypermarché, 1 complexe médical, la maison de l'ORTF et des bureaux en cours de construction destinés à la vente et à la location.

Le Mirail n'a pas été conçu pour être une ville dortoir. Aussi le souci constant a été d'implanter des activités commerciales et industrielles sans nuisances. Le Mirail a adopté peu à peu, le mode de vie d'un quartier ordinaire, on y dort, on y fait

ses courses, on y étudie, on y travaille aussi. Plus de 80 hectares ont été cédés à des activités secondaires et tertiaires permettant la création de plus de 8 000 emplois (c'est dire qu'il y a plus d'emplois créés que de logements terminés).

Un effort particulier a été consenti pour les espaces verts. En dehors des 27 m² d'espaces verts par habitant que compte actuellement le Mirail, il faut noter la création d'un lac urbain de 4 ha, en plein cœur du nouveau quartier et bordé de 7 ha de parc, de terrains d'aventures, de tennis..., une réalisation exceptionnelle.

L'avenir de cette opération à maints égards très attractive concerne en premier lieu l'achèvement de la première tranche qui ne peut être menée à son terme que par la promotion privée pour laquelle on compte un rythme de construction de l'ordre de 600 logements par an.

En ce qui concerne la deuxième

tranche, les études sont lancées. Sa réalisation sera axée sur trois principes :

- Intensification très importante de constructions de logements individuels.
- Respect des parcs et des bois.
- Intégration de 80 ha supplémentaires de zones d'activités, dont la moitié sera consacrée à l'implantation des Services Techniques de l'Office National Météorologique.

Œuvre de la Municipalité de Toulouse, réalisé en concession par une Société d'Economie mixte du groupe de la SCET, le Mirail présente une originalité enviable que lui reconnaissent tous les visiteurs français et étrangers. Devenu le pôle de développement économique de la rive gauche de la Garonne, le Mirail contribue pour une bonne part au développement harmonieux de l'agglomération toulousaine. ■

(Avec le concours de la S.E.T.O.M.I.P.)

Le lac de Reynerie.



DANS L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE : COLOMIERS UNE EXPERIENCE DE VILLE NOUVELLE

Avec le concours de la SAEM de Colomiers-Villeneuve.

Par une politique d'expansion rationnelle et dynamique, par son souci de procurer à ses habitants dont le nombre a quintuplé en quelques années tous les éléments de confort, d'activité et de joie de vivre, Colomiers tourne aujourd'hui une page de son histoire.

Le Colomiers de l'après-guerre ne différait guère de celui du siècle dernier ; quelque trois cents logements s'étaient bien construits de 1915 à 1948, mais le visage de la commune restait le même, l'alimentation en eau potable s'effectuait toujours à partir de puits, l'assainissement collectif n'existait pas et le nombre croissant de demandes de constructions risquait d'aboutir à plus ou moins brève échéance à une croissance désordonnée qui poserait inévitablement de difficiles et coûteux problèmes d'équipement.

Prenant conscience de ces dangers, la municipalité prit l'ambitieuse mais sage décision d'établir un plan d'urbanisme incorporant l'habitat dans l'infrastructure la plus propice au développement harmonieux d'une vie collective dans toute sa plénitude comme à celui d'activités industrielles diversifiées. En d'autres termes, on allait repenser Colomiers : l'idée d'une VILLE NOUVELLE était née.

Une « Ville Basse » à l'échelle de l'homme

Respectant un parti pris de ville basse, tant en raison de la proximité de l'aérodrome de Blagnac, que par souci de conserver l'échelle humaine, et une volonté très ferme de res-

pect des beautés naturelles d'un site privilégié, le plan directeur d'urbanisme correspond à une agglomération future d'environ 35 000 habitants divisée en cinq grands quartiers d'habitation, deux zones industrielles et une zone artisanale.

Si le vieux Colomiers s'est trouvé parfaitement intégré dans la ville nouvelle, il ne pouvait en être de même de la route nationale Toulouse-

Auch et de la ligne ferroviaire reliant ces deux villes. Il fallait supprimer ces deux obstacles aux communications internes futures ; l'une et l'autre ont donc été déviées par le Sud :

- traitée en autoroute sur environ trois kilomètres, la R.N. 124 comprend treize ouvrages d'art et un ensemble de bretelles constituant trois échangeurs complets ;
- le nouveau tracé de la voie ferrée,

Villas types de Colomiers.



long de 2 400 mètres, a été accompagné par le déplacement de la gare de Colomiers et la réalisation de deux embranchements, vers les zones industrielles Est et Ouest.

Pas de feux rouges

La caractéristique essentielle de l'infrastructure routière réside dans la totale absence de feux rouges. Le système de circulation comprend :

- des artères séparatives de quartiers à double chaussée et des voies rapides à sens unique ceinturant les quartiers à l'extérieur, reliées entre elles par des ronds-points jouant le rôle d'échangeurs.
- des voies secondaires, à l'intérieur des quartiers, destinées aux trafics locaux.
- des voiries tertiaires peu importantes réservées à la desserte des habitations.

Cette voirie urbaine — à laquelle d'aucuns reprochent de tourner... un peu trop en rond — répond bien au souci de différencier les flots de circulation et de systématiser les tracés curvilignes afin de limiter raisonnablement les vitesses.

D'autre part, des voies piétonnières indépendantes relient les groupements d'habitations aux équipements collectifs des quartiers et les liaisons piétonnières inter-quartiers sont facilitées par des passages supérieurs ou inférieurs, de même que plusieurs passerelles franchissent la R.N. 124 et la voie ferrée.

Un service urbain d'autobus a été créé en 1971, pour faciliter les échanges entre les différents quartiers. Fait remarquable, ces transports sont gratuits et leur succès est indéniable.

L'alimentation en eau potable est assurée par une usine de traitement des eaux, réalisée dans le cadre d'un syndicat intercommunal groupant six communes.

Une station de traitement des eaux usées fonctionne depuis 1964 et les réseaux primaire et secondaire d'assainissement sont aujourd'hui réali-



Echangeur avec la voirie primaire.

(Photo Jean-Claude Meaussoone)

sés à 85 %, le réseau tertiaire suivant quant à lui la progression des constructions. Il en est de même de la distribution en basse pression du gaz naturel, l'alimentation générale étant assurée par un réseau moyenne pression.

Plus de 3 000 logements construits en moins de dix ans

C'est dans le cadre de cette infrastructure que l'habitat s'est progressivement développé au rythme moyen de 500 à 600 logements par an : sur les 8 900 logements prévus au programme, 4 300 ont été réalisés entre 1961 et 1974, 600 sont en chantiers et 4 000 sont encore à construire (en 1961 Colomiers ne comptait que 400 logements).

Dès 1961, et pour enrayer la spéculation, près de trois cents hectares furent acquis pour les quartiers rési-

dentiels et cent autres pour les zones d'activité par la Société Anonyme d'Economie Mixte « Colomiers Villes Neuves » créée dans ce but ainsi que pour équiper et revendre les sols aux différents constructeurs. Parallèlement naquit la « Société Anonyme d'Economie Mixte « Colomiers Résidence » chargée de réaliser différents programmes de constructions et notamment des logements individuels et collectifs en accession à la propriété.

En outre, il s'avéra nécessaire de créer en 1963, une société coopérative pour construire des ensembles de type H.L.M. Elle a été transformée en 1966 en société anonyme d'H.L.M.

De 3 721 habitants en 1958, la population de Colomiers est passée à 23 000 habitants environ en 1974, soit un taux moyen d'accroissement de 12 % par an. La capacité future d'accueil de la commune peut être évaluée à 50 000 habitants.



Un petit collectif à l'échelle humaine.

commercial attractif correspondant aux besoins de 50 000 habitants.

dans sa ville, c'est-à-dire de lui offrir un compromis satisfaisant entre les conditions propices au repos et à l'intimité familiale, et les nécessités de la collectivité.

Les équipements collectifs

Les équipements collectifs tiennent une place très importante.

Actuellement existent :

- 4 groupes scolaires primaires (86 classes dont 16 maternelles), 1 C.E.T., 2 C.E.S. et 4 centres éducatifs privés. Un 3^e C.E.S. et un groupe scolaire sont en cours de réalisation.
- 1 bibliothèque municipale, une halte d'enfants, 3 crèches, 1 centre culturel, et des foyers de jeunes, centres ménagers, dispensaires, foyers pour personnes âgées, etc...
- 1 stade municipal complet et 3 autres terrains situés en périphérie, 3 aires couvertes et 4 gymnases équiper les établissements d'enseignement, un bassin de natation constituant la 1^{re} tranche d'un ensemble plus vaste, 2 autres stades privés, 1 salle de judo et un circuit de moto-cross.

Enfin de nombreux commerces de quartiers ont été créés et le nouveau quartier-centre en cours de démarrage doit comprendre notamment plusieurs bâtiments administratifs et services publics et un équipement

Les activités

Dans un souci d'équilibre : habitat-emploi, de nombreuses activités de taille et de nature très diverses se sont développées à Colomiers et atteignent aujourd'hui 5 000 emplois environ :

- une zone artisanale de 87 lots qui est pratiquement remplie ;
- la zone industrielle Ouest engagée en 1961 qui groupe déjà 1 000 emplois sur 50 ha et qui doit s'étendre progressivement sur 80 ha supplémentaires ;
- une zone d'activités à dominante aéronautique à proximité de l'aéroport et de la commune de Toulouse, qui comprend 20 industries diverses (dont Bréguet - Dassault, 1 800 emplois, 32 ha), sur une surface de 50 ha, avec une extension possible de 90 ha ;
- deux importantes briqueteries et une industrie du bois.

Le cadre de vie

En définitive, il est permis de croire que la mutation s'effectuera harmonieusement. Il était nécessaire de respecter les aspirations de l'homme et de faire en sorte qu'il se plaise

Pour cela il fallait concevoir chaque quartier de manière à pouvoir, de l'habitation la plus éloignée, en atteindre à pied le centre en un quart d'heure au maximum ; donner simultanément la possibilité, à partir de n'importe quel point de la ville, de gagner aussi la campagne, à pied, dans le même temps ; diviser chaque quartier en groupes de quelques centaines d'habitations et pourvoir chacune de ces « unités résidentielles » d'une voie indépendante qui en constituerait si possible l'unique accès ; prévoir une densité raisonnable de peuplement (en moyenne trente logements à l'hectare) et une densité suffisante de parkings (1,5 par logement) ; diversifier ce peuplement pour éviter la ségrégation sociale ; intégrer la végétation dans l'extension de la ville au lieu de la détruire...

Ce furent précisément les règles énoncées et suivies par les responsables de Colomiers. Ils s'efforcèrent de conserver les ombrages des vieilles allées et les bouquets de verdure parsemant l'aire de l'agglomération, et allèrent jusqu'à édicter une menace à l'encontre des constructeurs sous forme de pénalité pour les plantations détruites.

Depuis cette décision, Colomiers n'a plus perdu un seul arbre... ■

Un exemple de ville moyenne : CASTRES

par M. Limouzy

Maire de Castres

LE SITE

Située à la latitude de Cannes et de Bayonne, à 40 km à l'ouest de la ligne de partage des eaux Atlantique-Méditerranée, au carrefour de quatre voies d'échange, Castres forme transition entre les hautes régions du Massif Central, le terrefort du Lauragais et les étroites plaines du bassin méditerranéen.

Au contact de régions naturelles différentes, la ville répond bien à la définition du carrefour qu'en donne le géographe P. Georges : « en zone géographiquement contrastée, le carrefour s'identifie avec un contact. Dans ces conditions chaque faisceau de voies ou même chaque voie apporte à la vie urbaine la contribution d'une unité géographique particulière. La ville est alors lieu d'échanges de produits complémentaires, lieu de rencontre de populations formées à l'école d'activités différentes dans des milieux naturels originaux. Elle unit des pays disparates et peut par son initiative, créer une association de ces pays faisant figure d'une région qui lui doit son existence, une région géographique à bases naturelles hétérogènes ».

Mais dans la mesure où les fonctions urbaines évoluent, les vocations nées de la situation géographique d'une ville changent. Avantageux aux époques où le rayonnement de Castres ne débordait pas les limites d'une petite région, l'emplacement de la ville l'est moins depuis que les fonctions industrielles impliquent des relations suivies avec des régions ou des pays éloignés, et le souci de

s'ouvrir sur l'extérieur est désormais pour la ville une donnée essentielle et permanente.

L'HISTOIRE

Le Castrais était déjà peuplé mille ans avant J.C. à une époque où les Ibères et les Ligures étaient refoulés et remplacés par les Celtes. Cependant la véritable fondation de Castres remonte aux VI^e et VII^e siècles selon que l'on prend pour origine un « castrum » romain établi au débouché de la voie romaine qui venait de la vallée du Thoré, ou bien l'édification d'un monastère par les moines de Saint-Benoît d'Aniane sur le plateau Saint-Jean.

À la suite de l'arrivée des reliques de saint Vincent, Castres va devenir le lieu d'un important pèlerinage et une étape marquante sur l'une des routes qui conduisaient vers Saint-Jacques-de-Compostelle.

Cette origine monastique est bien marquée par la présence de plusieurs églises et abbayes et par l'autorité administrative du père Abbé qui détenait le pouvoir spirituel et temporel.

Dans le courant du X^e siècle, les Comtes de Toulouse prennent sous leur protection les différentes entités monastiques du Languedoc et Castres voit s'édifier les premiers édifices à vocation politique, judiciaire et administrative.

Au XII^e siècle, la ville s'étend vers le N.O. et s'entoure d'une première

enceinte, doublée d'une seconde enceinte au XIV^e siècle, sous l'impulsion des papes d'Avignon.

Entre 1560 et 1629, Castres devient une place forte de premier plan pour les armées Calvinistes, l'enceinte du XIV^e siècle est renforcée par un système bastionné remarquable, exécuté sous la direction du Duc de Rohan, démoli après la paix d'Alais sous la surveillance personnelle de Richelieu.

Le calme revenu, la ville développe rapidement son industrie manufacturière, et devient un centre important pour le travail des cuirs et la fabrique du drap. Parallèlement à la prospérité retrouvée, Castres connaît une véritable renaissance intellectuelle : le rétablissement en 1630 de la Chambre de l'Edit, ou Chambre mi-partie (protestants et catholiques) attire à Castres d'illustres avocats, et la création en 1648 d'une Académie lui permet d'exercer une grande influence sur les esprits du Languedoc.

La révocation de l'Edit de Nantes voit la fin de cette prospérité et, désormais, le déclin de l'importance historique du spirituel.

Dans l'économie de la ville un relais sera pris au cours du XIX^e siècle, par le développement des installations militaires avec la construction de 3 casernes et la présence d'une garnison importante.

Au début du XX^e siècle la propriété immobilière dans le périmètre urbain dessine le contour des forces qui ont modelé la Cité : 1/3 de biens du Clergé, 1/3 de biens militaires, 1/3 de biens industriels et commerciaux.

LES HOMMES

La double constance du spirituel et du matériel marque ce pays.

Un lieu-dit proche se nomme « La Terre de Dieu », et il est vrai que tout ce qui touche à Dieu trouve ici en effet une résonance particulière si l'on songe aux échos de l'hérésie Cathare, au drame des guerres de religion, à l'ancienneté de la permanence de l'église romaine. Castres a

vu quarante évêques catholiques se succéder sur son siège épiscopal, a connu un évêque Cathare, et, au temps de l'Edit, capitale protestante, elle était l'une des capitales de la conscience humaine.

Mais l'homme du Tarn a su tempérer l'âme exaltée des terres fiévreuses du Midi, par un travail résolu, toujours fait avec amour ; mi-ouvrier, mi-paysan il y a trouvé équilibre et mesure.

C'est ainsi que « Castres la batailleuse », comme l'appelle Louisa Paulin, s'est redressée après chaque drame de l'histoire ; florissante au IX^e siècle, au sortir des temps barbares, prospère après les guerres de religion, fortement présente dans la révolution industrielle de la fin du XIX^e siècle, renaissante à la fin de la deuxième guerre mondiale.

La vieille léthargie économique du Sud-Ouest n'a jamais endormi une



vitalité qui lui est propre, servie par une main-d'œuvre de qualité et par des chefs d'entreprise souvent exceptionnels.

Mais si la ville aime cacher les sévères qualités d'un travail opiniâtre et obscur, elle ne dédaigne pas l'éclat de quelques réussites brillantes. C'est ainsi qu'elle est sans doute la seule ville à avoir eu deux de ses enfants honorés de la plus haute récompense posthume dans deux pays différents :

— Jean Jaurès qui repose au Panthéon,

— le maréchal de Ligonier, pair d'Irlande, qui repose dans l'abbaye de Westminster, le panthéon anglais.

LES VOCATIONS

— Centre industriel, Castres, 45 000 habitants aujourd'hui, 48 000 en 1980) constitue le centre d'animation principal d'un ensemble industriel de plus de 100 000 habitants qui est le plus important de la région Midi-Pyrénées après Toulouse. Original et équilibré cet ensemble diffuse ses entreprises dans les proches zones rurales environnantes, et, dans le même temps, s'ouvre sur le monde puisqu'il assure 30 % du commerce extérieur de la région, et qu'il constitue le second centre lainier national.

Cette industrie qui fournit 45 % des emplois a dû s'adapter constamment pour faire face au déclin de certaines branches ou de certaines fonctions. C'est ainsi que les industries mécaniques, la pharmacie, le travail du bois ont pris le relais de la vieille industrie textile, toujours vigoureuse, où les gains de productivité ont fait fléchir l'emploi. Cette conversion permanente témoigne des facultés de croissance de la ville, et de l'esprit d'entreprise de ses habitants.

— Centre d'enseignement et de culture, cette vocation tend à s'affirmer avec la construction récente, et le développement d'établissements modernes : nouveau lycée polyvalent de 2^e cycle, nouvelle bibliothèque, restauration du Théâtre, agrandisse-

ment du musée Goya, en même temps que sont précieusement entretenus et restaurés les legs du passé, de l'architecte J.H. Mansart ou du paysagiste Le Notre.

— Centre de tourisme, Castres est la principale porte d'accès au Parc Régional du Haut Languedoc qui couvre l'extrême Sud du Massif Central, précieuse synthèse de la nature et de la vie montagnarde, atlantique et méditerranéenne.

— Centre de distribution, la zone d'influence de son appareil commercial groupe plus de 150 000 habitants, et en fait l'un des centres de services les plus importants de la région.

LES CONTRAINTES ET LES ATOUTS

1. — Les communications posent un problème. A l'heure où l'industrie tend à se regrouper à proximité des grands marchés de consommation ou le long des grands axes de communication, l'avenir d'une ville comme Castres, fortement intégrée aux courants d'échanges nationaux et internationaux, passe par son désenclavement territorial.

Or, l'inadaptation aux trafics lourds et rapides du réseau routier rayonnant autour de Castres, est de plus en plus marquée, particulièrement en direction de la méditerranée, origine principale et débouché essentiel des matières premières et des produits finis de l'industrie.

L'aérodrome de Castres-Mazamet demande à être développé et modernisé pour être accessible à l'aviation de tourisme et d'affaires.

Mais le projet de la future autoroute Toulouse-Narbonne placera Castres à 40 km en ligne droite du réseau routier international, et l'effort considérable fait ces dernières années sur l'itinéraire Castres-Béziers dans la traversée du Tarn devrait se compléter dans l'Hérault et assurer ainsi à Castres et à Mazamet une voie rapide sur la méditerranée.

2. — L'évolution démographique de la population reste moyenne

1,7 % d'augmentation moyenne annuelle de 1962 à 1968, ce mouvement poursuivant la croissance engagée après la seconde guerre mondiale. Jusque-là en effet la population s'était fort peu développée, n'augmentant que de 3 000 habitants en 60 ans, de 1876 à 1936, alors qu'elle en gagnait 12 000 en 22 ans, de 1946 à 1968. Mais si cette évolution est certes modérée, elle présente plusieurs éléments positifs :

- accroissement naturel (3,4 %) dépassant largement celui du département (1,6 %) et de la région (1,75 %),
- importance du solde positif des mouvements migratoires,
- jeunesse de la structure par âge de ce solde migratoire,
- dynamisme de la montagne environnante qui industrialisée (granit, textile, charcuterie) garde ses hommes beaucoup plus qu'ailleurs.

3. — L'industrie textile traditionnelle doit être relayée et diversifiée par d'autres branches d'activité avec les difficultés que cela comporte, et Castres ne pourra se développer que dans la mesure où seront créés des emplois supplémentaires.

Mais la reconversion industrielle spontanée, due au dynamisme des initiatives locales, s'affirme dans le temps même où, parallèlement le secteur tertiaire accroît sensiblement ses effectifs et où se poursuit la réalisation d'importants programmes de logements bon marché.

4. — La pollution actuelle des eaux de l'Agoût et du Thoré est une faiblesse pour le tourisme et l'industrie. Mais l'agrément du climat, l'environnement touristique de qualité (Sidobre, Montagne Noire, Espinouse), la situation géographique (la méditerranée à 120 km, les Pyrénées à 150 km, Toulouse à 70 km) constituent des éléments favorables aussi bien à une implantation définitive des migrants qu'au développement du tourisme.

Par ailleurs la lutte contre la pollution des eaux est entreprise et l'on peut maintenant espérer revoir dans quelques années l'eau claire des rivières.

5. — Le centre urbain révèle ses défauts, au demeurant classiques : dégradation de l'habitat, inadaptation aux automobiles, difficulté d'extension des commerces, difficulté de développement d'une vie sociale. Mais aujourd'hui la population, et en particulier les commerçants, a pris conscience de ce phénomène, supprimant ainsi un obstacle psychologique important et rendant possible une entreprise de sauvegarde.

Notons enfin que l'expansion des communes périphériques soutient le développement de la ville centre dont l'importante superficie propre (10 000 hectares) permet de maîtriser la totalité de son extension spatiale.

LE PROCHE AVENIR

Ville moyenne Castres est, et veut rester. Ambitieuse sans doute, mais d'une ambition réfléchie, la ville souhaite aller vers une croissance modérée, une image améliorée, un caractère préservé.

Trois axes d'efforts privilégiés ont été dès lors définis :

— l'amélioration des communications avec l'extérieur, domaine où la ville ne peut jouer qu'un rôle d'incitation,

— le développement parallèle de l'industrie et de la construction, dont la ville jette les bases en mettant en place zones industrielles et d'urbanisation.

— la prise en considération de l'agrément du cadre de vie, condition première, bien que non suffisante, de toute croissance puisque selon ce qu'il sera ou ne sera pas les hommes inclineront à l'enracinement ou au départ.

Cette dernière exigence apparaît aussi essentielle que les deux premières, sachant d'ailleurs que l'industrialisation, tout au moins dans le sud-ouest, n'est pas un facteur prépondérant de dynamisme direct. En effet, les mesures classiques d'incitation à la croissance (création d'équipements, aides, etc...) ne suffisent pas aujourd'hui à créer les conditions de développement si l'initiative privée n'est pas « mise en

condition » dans une perspective plus large ouverte vers les loisirs, la vie sociale, la beauté des choses, l'accueil humain.

Pour atteindre ces objectifs, Castres doit mener de pair extension future équilibrée et revitalisation du centre, combinant dans une perspective de long terme des actions immédiates.

— A long et moyen terme la stratégie définie consiste à recentrer la ville sur son noyau ancien, en évitant toute urbanisation massive dans un secteur restreint. Mettant à profit un futur système de rocades, le schéma retenu prévoit une série de noyaux urbains de 2 000 logements environ implantés à proximité de pénétrantes, et gardant un accès commode au centre.

Ces unités nouvelles, séparées par des coupures vertes disposeront d'un niveau de services quotidiens non susceptibles de devenir centres secondaires au détriment du centre actuel.

Parallèlement l'action sur le centre mettra en jeu toute une gamme d'interventions partielles mais convergentes : amélioration du cadre urbain, facilités d'accès et de stationnement, réhabilitation de l'habitat récupérable, suppression des bâtiments insalubres, organisation d'une animation contemporaine, réintroduction de population, etc...

Cet aménagement du centre doit se réaliser en trois étapes :

— extension du centre à l'Est (opération Drouot) accompagnant ainsi l'achèvement des quartiers de Bisséous et de Lameilhé, ainsi que l'urbanisation du futur noyau d'urbanisation de la Borde-Basse.

— simultanément réanimation du vieux centre rive droite de l'Agoût.

— enfin extensions nouvelles au Nord-Ouest, place de l'Albinque, accompagnant le futur noyau d'urbanisation du plateau Saint-Jean.

— A court terme le dossier ville-moyenne offre l'occasion de passer à l'action. Recherchant la cohérence et l'efficacité les opérations de ce

dossier ont toutes été axées sur le centre-ville où dort le passé, mais où vit le présent avec 70 % des commerces et 50 % des services. Il apparaît en effet que toute organisation spatiale de la croissance, tout dynamisme social, tout renforcement du rôle de centre de services de la ville, doit s'appuyer sur le cœur renaissant de la cité qui joue un rôle irremplaçable de rencontre et d'enrichissement par son patrimoine architectural et historique, son ambiance urbaine, la concentration d'activités, la combinaison de multiples facteurs de fréquentation publics et privés et où se nourrit l'âme de la ville.

Le contrat ville-moyenne est apparu comme un catalyseur amenant à préciser et rassembler un faisceau de réflexions sur la ville, jusqu'à présent plus ou moins formulées, et conduisant vers des actions dont l'urgence et l'intérêt ont été révélés :

— parce qu'elles permettent d'interrompre un processus de dégradation,

— parce qu'elles disposent d'un pouvoir d'entraînement évident,

— parce qu'elles assurent une meilleure connaissance (études) ou un meilleur contrôle de l'avenir (plan d'action foncière).

— parce que d'une façon plus générale elles peuvent être regardées comme autant de manières d'engager dès aujourd'hui l'avenir.

Au-delà des moyens financiers apportés par le contrat ville-moyenne et sûrement non négligeables, l'enrichissement d'une réflexion commune, la mise en œuvre rapide des décisions en découlant, la motivation mobilisatrice qui en a résulté, constituent sans doute l'élément essentiel et la justification profonde d'un tel accord Ville-Etat.

Cet accord a d'ailleurs trouvé une cohérence et une force particulière à Castres dans la mesure où les études ville-moyenne ont été menées en constante liaison avec celles du dossier d'agglomération, du plan d'occupation des sols, et du plan d'action foncière. ■

FRANCHIR LA GARONNE

IMPRESSIONS D'UN PARISIEN

par J. SAVEL

D.D.E. du Gers.

« Ah, vous allez dans le Gers ! »

Ce n'est ni un compliment, ni une réprobation. Encore que, selon leur tempérament, vos interlocuteurs imagineront des orgies d'Armagnac ou des intrigues trop subtiles. Non, c'est une question. Car la carte géographique du Français du Nord (du nord de la Loire, bien sûr) est singulièrement vague et le Sud profond semble commencer sur la ligne où Charles Martel a écrit une page d'histoire. L'ethnocentrisme parisien, fortement teinté de jacobinisme, distingue donc le nord du sud de la Loire. Au sud, on est incertain quant à la situation des villes et des départements. Franchir la Garonne, c'est presque l'aventure. Voilà pourquoi on ajoute sans en avoir l'air : « où est-ce ? ».

Et neuf mois après — une bonne gestation — les amis interrogent : « alors ? ». Alors, cela va bien, merci. Et l'on serait tenté d'ajouter : il n'y a vraiment pas de quoi en faire une histoire.

Et pourtant, sans faire d'histoire, comment caractériser la petite différence ?

LE B.R.B.

Mieux vaut commencer par la technocratie. Il y eut le mythe du P.N.B. On vient d'inventer le B.N.B. Il faut vite régionaliser cette donnée agrégée et méditer sur le Bonheur Régional Brut si l'on ne veut pas se condamner à ne rien comprendre aux spécificités locales.

Appréhendée dans les termes classiques, quantitatifs, de l'analyse économique, que ce soit par le biais de la structure des âges, des migrations, de la densité, de la nature des emplois, du revenu, la situation du

Sud-Ouest peut souvent conduire à des diagnostics en demi-teinte et à des pronostics réservés.

Seulement voilà, les gens du Sud-Ouest sont heureux. Entendons-nous bien : évoquer le bonheur en ces temps difficiles peut passer pour de la provocation ; il y a des insuffisances dans le Sud-Ouest et ce serait une démission collective que de s'en satisfaire. Si l'on chausse les lunettes technocratiques de la rationalité contemporaine, on sera le Docteur Tant-pis. Mais si l'on voit la situation avec les yeux de ceux qui s'y trouvent, on découvre une façon de percevoir et de vivre ces choses selon des critères bien différents. En bref, le Sud-Ouest n'a pas seulement une ancienne langue — malheureusement trop oubliée — comme trait d'union, il a un style. En ces temps de rétroflation et de rousseauisme, ce style se pare de nouvelles splendeurs.

Le rapprochement peut paraître incongru mais le Sud-Ouest de la France, c'est un peu l'Angleterre du Marché Commun. L'« Economique » donne quelques soucis, mais les habitants savent vivre. Rien de ce rythme haletant, dur, crispé, exacerbé de Paris ou de Milan.

On aura cerné un peu plus le problème en avançant que la conscience des bienfaits de ce style s'accompagne en sourdine de celle, plus diffuse, des risques de le perdre.

Ce serait déjà le perdre un peu que de causer une contrariété à ses interlocuteurs en s'opposant à eux. Dire non à quelqu'un, c'est le rendre moins heureux. Non est donc un mot relativement rare dans le discours tenu sur les rives de la Garonne. Cela ne simplifie pas le rôle d'un fonctionnaire de responsabilité.

Mais, surtout, si les gens sont heureux, pourquoi voudriez-vous qu'ils changent ? Leur capacité de résistance collective aux intrusions perturbatrices est à la mesure de l'estime légitime qu'ils ont de leur propre façon d'être. Voilà encore une autre manière d'être Anglais...

L'Administration comme déesse-mère

Ce qui n'est pas anglais par contre, c'est le type de relations ambiguës qui semblent s'être établies entre l'administration et les administrés ou, pour manifester moins de condescendance inopportune, entre les services publics et ceux à qui ils s'adressent. L'administration est tout à la fois convoitée et redoutée, sollicitée et récusée, estimée et dédaignée. Elle peut tout faire ou tout empêcher. Enfin, on le croit... Principal employeur, on la recherche ; investie de la mission de dire non, elle peut endosser les chèques tirés plus ou moins légitimement sur elle à ce titre (si, par hasard, elle dit non pour de bon, on trouvera bien un moyen pour que ce soit finalement oui). Mais l'administration, c'est quelque chose qui a été mis en place par Paris, avec son impérialisme centralisateur, ses méthodes qui n'apportent qu'inutiles tracasseries. D'où une méfiance innée. L'administration est une mère abusive.

Toulouse ou Blanche-Neige et les sept nains

A propos d'impérialisme et de mère abusive, cependant, faut-il voir aussi loin que Paris ?

Du côté de l'Aquitaine comme de

Midi-Pyrénées, deux grandes villes dominant, et de haut, un environnement de campagnes et de villes petites, au mieux moyennes. C'est la situation du Bassin Parisien à l'échelle en dessous. Certes, les relations administratives qui s'établissent au sein d'une région doivent prendre en compte tous les critères, réduire les distorsions, rechercher les solutions, tout cela mieux que de Paris où on ne voit pas les problèmes. L'idéologie égalitaire de l'administration républicaine sert de label de garantie.

Mais enfin, quand huit partenaires égaux en droits s'assoient à la même table pour jouer un honorable jeu de cartes et que l'un d'entre eux, chargé de la donne, pèse autant que les sept autres, il y a toujours quelques mauvais plaisants pour trouver qu'il y en a un plus égal que les autres.

Tout cela, bien sûr, n'est que meneries et procès d'intention. Pratiquement personne n'a jamais osé penser des choses pareilles. Il ne faut pas revenir là-dessus : tout ce qui est bon pour la métropole d'équilibre est bon pour la région. Les sept nains aussi sont heureux !

Blanche-Neige, dira-t-on, c'est du cinéma. Or, il ne s'agit pas de cela. Il s'agit plutôt d'un théâtre, avec ses rôles, ses masques, ses Horaces et ses Curiaces. La représentation du monde ne se projette pas sur l'écran plat d'une salle obscure. Elle se déroule à travers la médiation d'un opéra, avec son discours à plusieurs niveaux où le niveau caché n'apparaît souvent qu'au point d'orgue final de la conversation, avec ses trompe-l'œil et ses coulisses. La scène est celle d'un théâtre baroque.

La primauté du verbe marque justement le rôle essentiel de la conversation comme véhicule de la pensée et support de l'action puisqu'ici une chose dite est déjà à moitié faite. Les affaires importantes se disent plus qu'elles ne s'écrivent — l'administration doit s'y faire. Un bon dossier est moins bien accepté qu'un bon exposé et l'on sait encore goûter les mots et les paroles, parmi les bonnes choses de la vie.

Le spectateur du Nord voit bien finalement le dilemme culturel qui se pose à cette région à travers cette pièce vécue de l'intérieur : faut-il jouer la permanence du passé ou se plonger dans les temps nouveaux ? Un danger menace l'équilibre si précieusement. Qui a vu les anciens villages abandonnés de leurs habitants et

remplacés par des bâtisses insultantes, prétentieuses et sans caractère se convaincra sans doute qu'il ne s'agit pas d'une vue de l'esprit. Ne pas rester à l'écart tout en préservant l'essentiel, voilà bien le défi à relever dans le Sud-Ouest, le nouvel acte qui reste à jouer, y compris par le spectateur devenu acteur. ■

La décentralisation des services de la Météorologie Nationale

La Météorologie Nationale occupe actuellement des locaux dispersés à Paris et en région parisienne.

Le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire a décidé dans sa séance du 22 décembre 1972, de regrouper à Toulouse, l'ensemble des services centraux de façon qu'à terme ne subsiste en région parisienne qu'une antenne de l'ordre de 120 personnes.

La décentralisation concerne :

- La Direction de la Météorologie Nationale (DMN) ;*
- Le service de la Météorologie Métropolitaine (SMM) ;*
- L'établissement d'Etudes et de Recherches Météorologiques (EERM) ;*
- L'Ecole Nationale de la Météorologie (ENM) ;*
- Le Centre Technique du Matériel (CTM).*

Les bâtiments — 70 000 m² de surface hors œuvre, accueillant, en 1980, 2 000 personnes dont 400 élèves de l'ENM — seront édifiés sur un terrain de 51 hectares faisant partie de la deuxième tranche de la Z.U.P. du Mirail.

Le secrétariat d'Etat aux Transports a lancé un concours à deux degrés, portant sur la conception du projet. Le premier degré a été jugé en septembre 1974 et 3 architectes retenus devront présenter un avant-projet sommaire (au sens des marchés d'ingénierie et d'architecture) en janvier 1975.

En 1977, le centre de calcul et les services qui y sont liés directement doivent être installés à Toulouse. Une deuxième étape du transfert (direction, administration) est actuellement prévue pour 1979.

Le début des travaux est prévu pour 1976, sous la responsabilité de la Direction départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne conducteur d'opérations. Au total, l'opération représente un investissement de 150 millions de francs.

L'UNITÉ ET LA SOLIDARITÉ REGIONALES

points de vue sur les disparités internes de la région «Midi-Pyrénées» et l'ambiguïté de ses limites

La région «Midi-Pyrénées» représente-t-elle une entité logique et viable ?

Doit-on concevoir Toulouse et Midi-Pyrénées comme deux partenaires : « métropole » et « région », étroitement imbriquées, pouvant s'unir dans une perspective dynamique de développement régional, afin de composer « une région adulte (maîtresse de son destin) » ? C'est une des questions posée par MM. Ch. Beringuier, André Boudon et Guy Jalabert, dans leur livre intitulé : Toulouse - Midi-Pyrénées ».

Vaste territoire, Midi-Pyrénées regroupe des « sous-régions » ou encore « pays » — une douzaine environ — dont l'hétérogénéité est très grande. Cela n'est pas, à priori, un obstacle déterminant, au contraire. La diversité pourrait entraîner des relations de complémentarité entre les espaces productifs, aussi différents que les hautes terres du Massif Central, les collines gasconnes, les Causses Quercynois ou rouergats, les vallées ariégeoises, la plaine de la Garonne, la montagne bigourdanne, les zones industrielles du Tarn et du Piémont Pyrénéen, le carrefour toulousain. Néanmoins, bien éloigné est le temps du troc, même remplacé par la monnaie, comme autrefois dans les foires, quand les situations de complémentarité étaient matérialisées par des échanges à courtes et moyennes distances (Toulouse - Midi-Pyrénées - Beringuier, Boudon, Jalabert).

En fait, cette diversité est sans doute un inconvénient, à moins que la Région Midi-Pyrénées n'ait subi

un mauvais découpage, disent beaucoup d'élus. Elle comporte trop de départements, ou peut-être pas assez, « cela dépend des fonctions que l'on veut donner à la Région » comme le souligne Pierre Madaule — Président du Comité d'expansion régional économique.

Si l'on veut donner à la Région Midi-Pyrénées, une fonction de développement, de 8 départements, il faudrait passer à 11 départements, par exemple.

Le découpage est peu rationnel

C'est une région peu viable. En effet la Région Midi-Pyrénées représente 8 % de l'espace français et seulement 4 % de la population française. Midi-Pyrénées est une des régions les moins peuplées. Dans ce domaine elle ne vient qu'au 19^e rang ; et Toulouse — métropole régionale, concentre plus de 500 000 habitants, dans son agglomération, c'est-à-dire le quart de la population de toute la région.

En outre, la situation géographique de Midi-Pyrénées constitue un handicap certain. Excentrée par rapport aux grands axes et aux pôles économiques de l'Europe, Midi-Pyrénées est une région marginale où l'insuffisance des voies de communication accentue l'éloignement.

Et surtout, la Région n'a aucune ouverture sur la mer ou l'océan. Bien qu'un port ne vaille que par son arrière-pays, indique M. Noël — Directeur Régional de la Main-d'Œuvre

et du Travail — une région qui n'a aucune ouverture portuaire est défavorisée.

De ce fait Midi-Pyrénées doit s'appuyer sur les régions avoisinantes : Languedoc-Roussillon ou Aquitaine.

Une façade sur la Méditerranée ?

Plusieurs personnalités estiment que son découpage serait plus logique si Midi-Pyrénées comportait les départements des Pyrénées-Orientales et de l'Aude. Dans cette direction, il est un fait que l'influence de Toulouse déborde très largement la limite qui lui a été fixée administrativement. « Le seuil de Naurouze ne saurait constituer cette barrière, que certains ont cru déterminante » (Louis Bazerque).

La ville de Perpignan présenterait un double avantage pour Midi-Pyrénées.

- 1) Une ville-relais, après Toulouse. Actuellement, la capitale régionale est de loin la ville la plus peuplée puisque immédiatement après vient Tarbes avec 60 000 habitants. Loin de Toulouse, cette ville est d'ailleurs liée davantage à Paris, qu'à la région.
- 2) Une ouverture sur la Méditerranée, très appréciable sans doute, et aussi une ouverture sur l'Espagne du Nord-Est.

En contre-partie la Région Midi-Pyrénées pourrait céder à la Région Languedoc-Roussillon le départe-

ment de l'Aveyron, qui par ses fonctions et ses moyens de communication est actuellement beaucoup plus orienté et tourné vers Montpellier, que vers Toulouse.

Une façade sur l'Atlantique ?

Certains imaginent aussi la Région Midi-Pyrénées avec une ouverture sur l'Océan Atlantique, et s'octroient notamment le département des Pyrénées-Atlantiques. La ville de Bayon-

ne constituerait ainsi l'ouverture portuaire de la région et un passage vers l'Espagne.

Dans cette perspective on pourrait imaginer alors la ville de Bordeaux beaucoup plus orientée en direction de la Bretagne.

Ainsi donc on pourrait envisager un nouveau découpage régional qui rendrait la Région Midi-Pyrénées plus viable et plus cohérente :

— soit en l'agrandissant et en l'enrichissant des départements des Pyrénées-Orientales, de l'Aude et des Pyrénées-Atlantiques.

— soit en lui donnant une seule ouverture sur la Méditerranée (P.O.) ou sur l'océan (P.A.) et dans l'un ou l'autre cas, en cédant à l'Aquitaine : les Hautes-Pyrénées et au Languedoc-Roussillon : l'Aveyron.

Pour M. Noël et de nombreux hommes politiques, une des chances de la Région « Midi-Pyrénées » pour la rendre plus cohérente et plus unie, serait de faire du canal du Midi, un instrument de jonction important.

Mais il faut souligner qu'actuellement, il n'y a rien à transporter, en matière d'industrie lourde, dans la Région. ■

relations entre Toulouse et les villes moyennes de « Midi-Pyrénées »

(avec le concours de la mission régionale)

Né dans le prolongement de la politique des métropoles d'équilibre, l'effort porté sur les villes moyennes en est la suite nécessaire. Particulièrement dans Midi-Pyrénées où le poids considérable de Toulouse en fait une métropole incontestée, mais peut susciter de la part des autres villes des inquiétudes ou parfois quelques rancœurs.

Afin d'envisager les objectifs et les modalités d'une politique spécifique, la Région Midi-Pyrénées s'est penchée sur un ensemble de 29 villes. Ce nombre qui peut paraître important, exprime une volonté délibérée : une telle approche, qui a conduit à abaisser sensiblement le seuil en nombre d'habitants — jusqu'à 7 000 habitants — s'impose pour rendre compte d'une région peu peuplée où ces 29 villes émaillent un espace rural particulièrement vaste.

29 villes petites et moyennes, donc, rassemblent plus de 500 000 habitants. Mais l'agglomération toulousaine atteint aujourd'hui, à elle seule 530 000 habitants.

Il n'est alors pas étonnant que l'avenir des villes de Midi-Pyrénées soit très largement ressenti comme conditionné par l'évolution de l'agglomération toulousaine, non qu'il faille raisonner en termes de concurrence mais parce que les vocations ne sont pas les mêmes et parce que la complémentarité doit être perçue comme inéluctable.

Au « scénario de l'inacceptable », adapté à Midi-Pyrénées, et concentrant l'essentiel des hommes et des moyens sur un axe Muret-Toulouse-Montauban, doit se substituer la volonté du souhaitable, proposant un développement équilibré de l'ensemble de la Région, s'appuyant sur un réseau dense de villes actives et dynamiques.

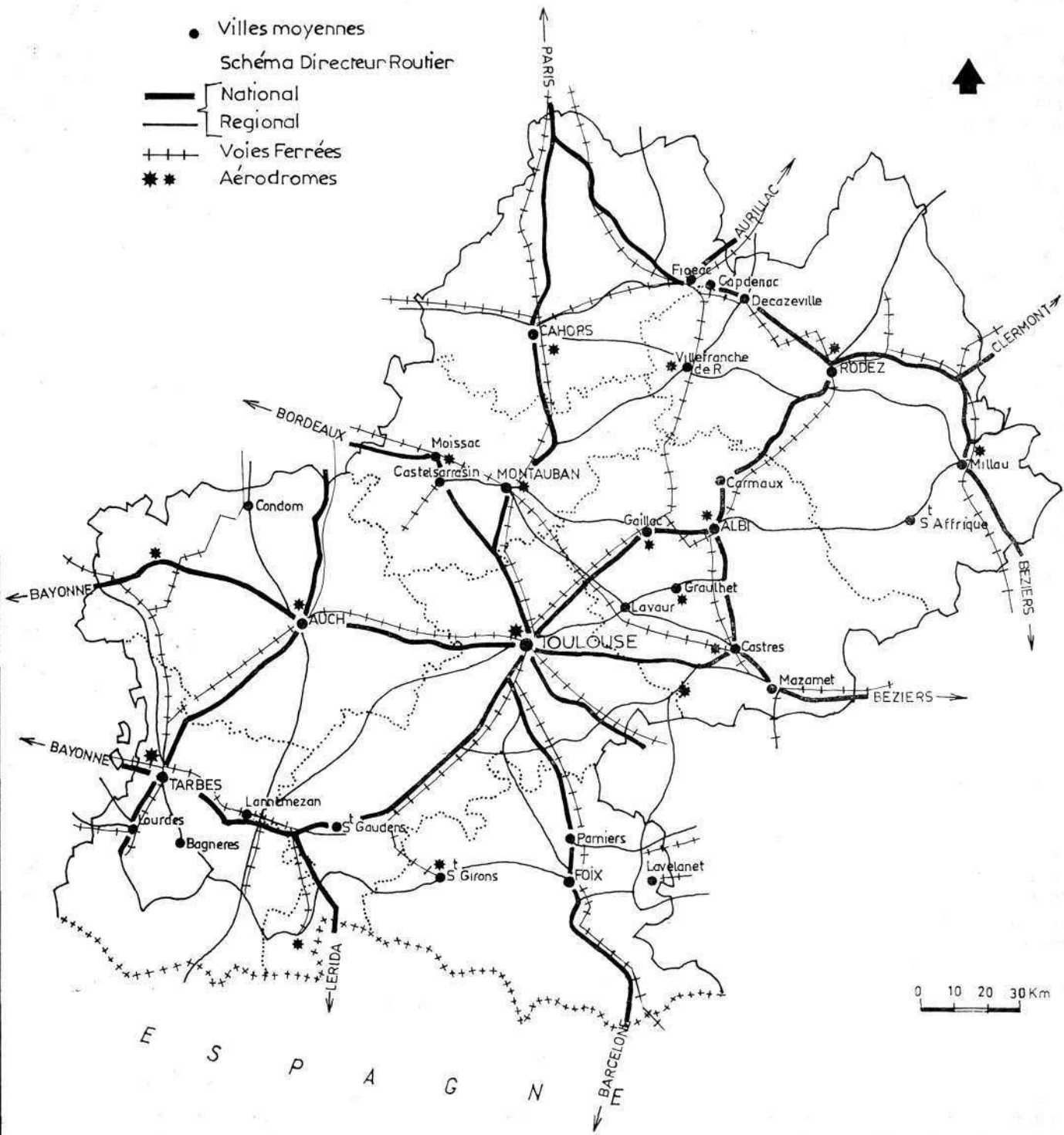
Le scénario de l'inacceptable

La Région Midi-Pyrénées a été constituée autour d'une métropole d'équilibre qui représente plus de six fois la population de Tarbes, seconde ville de la Région, et regroupe plus du quart de la population de Midi-Pyrénées. Si Toulouse, épiceutre de Midi-Pyrénées, crée sans nul doute l'identité de la Région, elle en cristallise d'autant plus les oppositions. L'évolution de chaque ville, les implantations industrielles, la répartition des crédits publics, sont ressentis par rapport à l'agglomération toulousaine, comme s'il existait Toulouse, et puis le reste de la Région.

La croissance démographique de la plupart des villes moyennes est due, pour l'essentiel, à l'ampleur des échanges migratoires. On peut donc craindre que Toulouse absorbe pro-

Armature Urbaine et Communications

- Villes moyennes
- Schéma Directeur Routier
 - National
 - Regional
 - + + + Voies Ferrées
 - * * Aérodrômes



gressivement la population de la Région, les villes moyennes jouant simplement un rôle d'étape dans l'exode vers la métropole régionale. Le scénario de l'inacceptable deviendrait donc le suivant :

Premier temps : fort développement de Toulouse et faibles implantations en zones rurales tandis que stagnent les villes ;

Deuxième temps : l'exode rural vers Toulouse bloque la naissance des industries en milieu rural tandis que les villes moyennes perdent leur raison d'être ;

Troisième temps : Toulouse, métropole à population « millionnaire », congestionnée au milieu du désert de Midi-Pyrénées, souffre de toutes les tares de l'agglomération parisienne sans s'appuyer sur une vaste région industrielle, et s'asphyxie progressivement.

Les deux premiers temps de ce scénario ont conduit à envisager un axe Muret - Toulouse - Montauban (M.T.M.) seul atout de la Région, et — à ce titre — susceptible de faire converger tous les efforts d'équipements. Dans une région au tissu industriel fragile, un tel choix mènerait très probablement au 3^e temps de ce scénario de l'inacceptable. Il est donc nécessaire d'éviter de concentrer le développement de Midi-Pyrénées sur une zone unique, future privilégiée par l'efficacité à court terme.

Un tel scénario apparaît en outre largement irréaliste. Malgré la diversité des situations, il est manifeste que la population des petites villes — où la mobilité est importante — se recrute bien au-delà de l'arrière pays traditionnel immédiat et que leurs habitants émigrent dans l'ensemble de la Région, ou en dehors même de la Région, et pas seulement à Toulouse. D'autre part, la puissance d'attraction de l'agglomération toulousaine est trop faible pour lui permettre de lutter à armes égales avec des agglomérations concurrentes dans l'Europe entière, mieux situées à proximité des grands courants commerciaux et disposant d'activités industrielles plus nombreuses et plus variées. La réputation

universitaire de Toulouse, sa vocation de centre de recherche élaborés, ne suffisent pas à lui garantir une croissance soutenue dans les secteurs diversifiés. Par contre, l'existence d'une région riche en villes bien reliées entre elles en contact rapide avec la métropole, disposant d'entreprises nombreuses et dynamiques, capables de s'adapter à des sous-traitances diverses est un atout indispensable. L'avenir de Toulouse est donc indissolublement lié à celui des villes qui l'entourent.

« Des villes de liaisons »

L'aménagement ne se réduit pas à des formules. Cependant, il n'est pas inutile qu'une politique de développement soit formulée en termes clairs, qui rendent bien compte de la réalité et des ambitions. Dans Midi-Pyrénées, il n'est pas douteux que le concept de ville moyenne rend mal compte de la réalité d'un réseau de villes qui se définissent beaucoup mieux par leur rôle de liaisons :

— re'ais entre l'agglomération toulousaine et l'ensemble de l'espace régional d'abord, dans la mesure où c'est la vocation naturelle de Toulouse de regrouper certains services essentiels (aéroport international, services publics régionaux, second cycle de l'enseignement supérieur, notamment) et où l'effet de taille — qu'il importe justement d'éviter dans les villes de liaisons de la région — conduit certaines activités à s'implanter ou à maintenir leurs activités dans la métropole régionale — tertiaire supérieur, industries fortement utilisatrices d'emplois très diversifiés.

— services à l'industrie et à l'agriculture ensuite, en offrant un appareil commercial très large et des services aux entreprises nombreux et complets.

— contacts entre mode de vie urbain et activités rurales aussi, puisque le maintien d'un niveau satisfaisant de population en milieu rural passe par l'existence, non seulement de gros bourgs ruraux, mais de villes d'une taille et d'un niveau d'activités suffisantes pour offrir à l'agriculture les services de plus en plus élaborés

dont elle a besoin et au monde rural l'accès qu'il réclame à l'ensemble des éléments de la vie urbaine.

— nœuds de communications enfin, avec l'ensemble de la région, c'est-à-dire à la fois avec la métropole et avec les autres villes de liaisons. A cet égard, si les communications routières doivent être favorisées par la mise en place progressive d'un réseau routier régional, si les grandes voies de communication doivent être améliorées et le programme autoroutier mené à bien, l'accent doit être mis sur les communications par voie ferrée dont les avantages traditionnels (régularité, sécurité, accès direct au centre des villes) sont actuellement confortés par ces atouts nouveaux (moindre coût km/passager transporté, utilisation d'une énergie moins sujette aux aléas de la conjoncture). D'autre part, les communications aériennes doivent être développées en intégrant au réseau national les villes qui sont situées à la distance la plus grande de Toulouse-Blagnac et en reliant, par des lignes de 3^e niveau, les villes à Toulouse d'abord, entre elles ensuite. Enfin, un réseau satisfaisant de télécommunications — dont l'importance est toujours jugée considérable par les entreprises qui envisagent une implantation, qu'il s'agisse d'une entreprise industrielle ou d'un établissement tertiaire — doit permettre de rompre ce sentiment d'isolement qui écrase certaines villes et contribue à généraliser l'impression qu'à l'écart des grands courants d'information, elles n'ont pas leur chance.

S'il est essentiel, pour une entreprise, d'avoir — au-delà de la Région — l'ensemble de l'Europe à sa porte par le rail, l'avion ou la route, il est primordial de disposer en permanence d'un contact immédiat, par téléphone et par télex, avec l'ensemble des partenaires économiques.

Un urbanisme maîtrisé

Les villes de liaisons doivent permettre d'assurer la primauté de l'urbain sur l'économique, c'est-à-dire, en définitive, de dominer l'évolution au lieu de la subir.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
SERVICE RÉGIONAL

RÉGION
MIDI-PYRÉNÉES

ARMATURE URBAINE



METROPOLE



VILLE REGIONALE



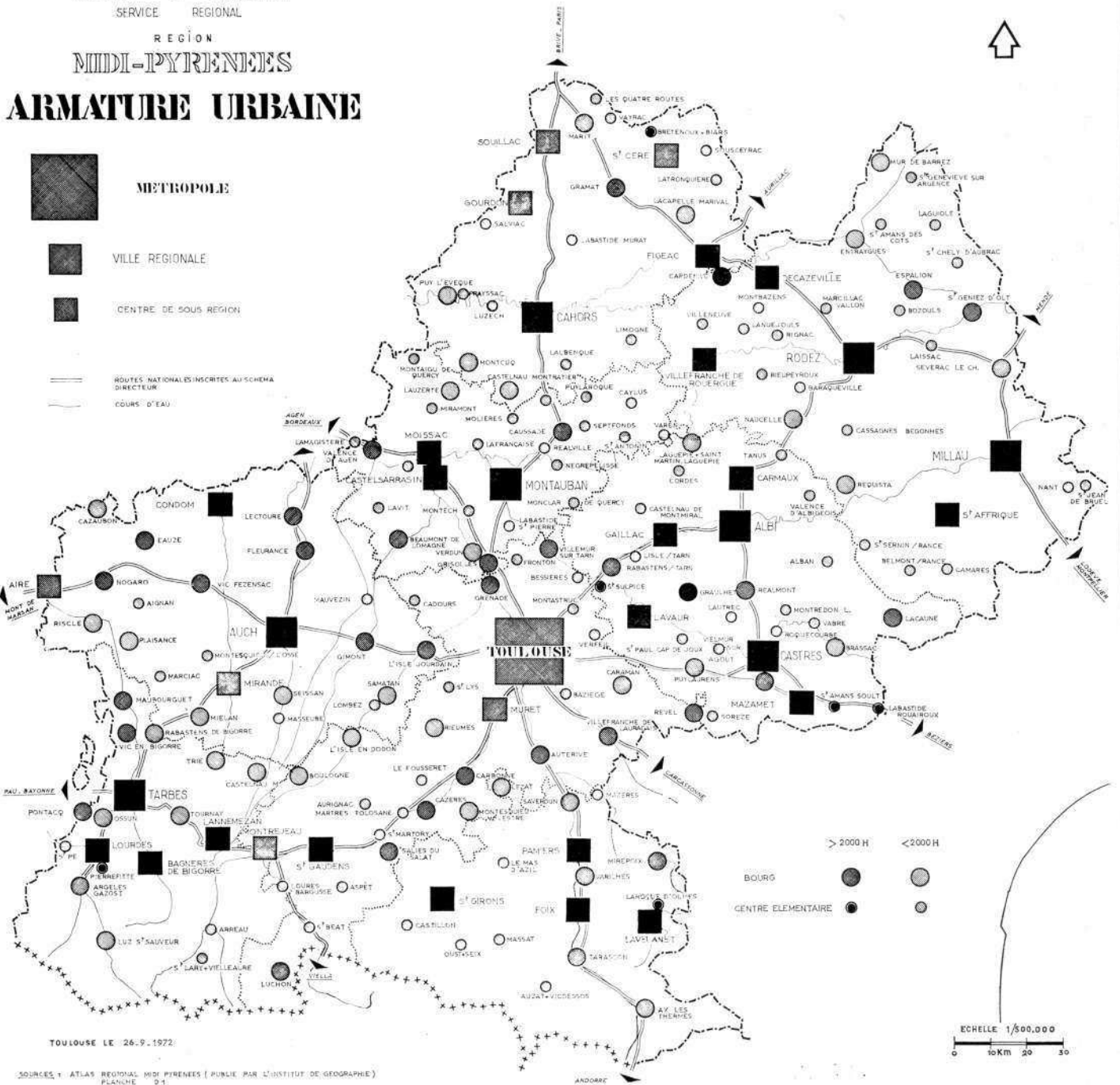
CENTRE DE SOUS REGION



ROUTES NATIONALES INSCRITES AU SCHEMA DIRECTEUR



COURS D'EAU



TOULOUSE LE 26-9-1972

SOURCES: Y. ATLAS REGIONAL MIDI-PYRÉNÉES (PUBLIE PAR L'INSTITUT DE GEOGRAPHIE)
PLANCHE 91

ÉCHELLE 1/500,000
0 10 KM 20 30

La question à laquelle tente de répondre une politique des villes moyennes est la suivante : le gigantisme des conurbations est-il un fait inéluctable ? L'exemple de la Finlande, de la Suède, et à un moindre degré de l'Allemagne Fédérale montre qu'il est raisonnable et possible de favoriser les villes moyennes, à condition de *lier leur développement à celui de quelques métropoles de taille supérieure*, la croissance des unes nourrissant celle des autres au lieu de l'exclure. En outre, on assiste depuis la fin des années soixante à un retournement de tendance en ce qui concerne l'ampleur des installations industrielles : pour des raisons techniques — transformations dans la nature des activités — et afin de satisfaire les aspirations de leur personnel — rejet progressif du mode de vie parisien — les entreprises envisagent des implantations industrielles de moindre ampleur, et ne privilégient plus systématiquement les grosses agglomérations, pourvu que les villes candidates disposent d'un réseau de communications satisfaisant et d'un niveau convenable de service à l'industrie. A une époque où les distances ne se mesurent plus en kilomètres mais en unités de temps les avantages que peut offrir une ville moyenne en matière de cadre de vie, ne sont plus négligeables.

Une région équilibrée

Puisque l'étude d'une politique des Villes Moyennes conduit nécessairement à envisager l'ensemble des conditions et des contraintes du développement économique de la région Midi-Pyrénées, il n'est pas possible d'éviter les choix essentiels qu'impose une volonté de développement équilibré.

Il n'est pas question de bloquer la croissance industrielle et tertiaire d'une agglomération qui n'a pas encore atteint le seuil d'activité d'une véritable métropole régionale. Si l'agglomération toulousaine dépasse dès aujourd'hui 550 000 habitants (Z.P.I.U. + quelques communes = 73 communes), elle atteindra sans doute les 800 000 habitants en l'an 2000.

Mais là où la croissance toulousaine s'était réalisée de manière anachronique, en tache d'huile, il s'agit maintenant de dominer le processus urbain afin d'organiser une métropole équilibrée.

C'est pourquoi le SDAU de Toulouse, en cours d'élaboration, doit être capable de répondre successivement à deux questions :

- Quelle Région, d'abord ?
- Quelle agglomération, ensuite ?

Tant il est vrai que le SDAU d'une métropole régionale n'a pas seulement pour but d'organiser les ambitions d'une agglomération mais de rechercher l'équilibre d'une région toute entière dont l'avenir lui est indissolublement liée.

L'existence, récente, de l'Etablissement Public Régional doit permettre d'élargir le débat et de mieux cerner les choix. Dès son premier exercice budgétaire, l'E.P.R. de Midi-Pyrénées — malgré la faiblesse de ses moyens financiers — a voulu marquer sa volonté d'envisager la croissance toulousaine en fonction de l'ensemble régional. Il a participé au financement d'une voie urbaine, dans la zone Est de Toulouse (Croix Daurade - Roseaie) reliant entre elles les RN 88 et RN 112, afin de permettre aux Tarbais et aux Aveyronnais de parvenir à Toulouse ou à l'aéroport de Blagnac sans devoir passer par le centre de la Ville. Il a en outre décidé de consacrer 10 MF par an à la réalisation d'un schéma routier régional, afin d'améliorer les communications des Villes Moyennes entre elles et avec Toulouse. Il s'est enfin prononcé sur le principe d'une politique régionale des Villes Moyennes, englobant à la fois — et comme un tout indissociable — l'aménagement du cadre de vie et des conditions du développement économique. Enfin le Comité Economique et Social s'est penché sur l'élaboration d'une « Charte du Développement Régional », prélude à la préparation d'un VII^e Plan où les relations entre Toulouse et les villes moyennes et petites de la Région doivent être mieux éclairées pour favoriser un développement équilibré.

SERRURERIE MENUISERIE METALLIQUE EQUIPEMENT ROUTIER

CHAUDRONNERIE

(Spécialiste : moules de
PREFABRICATION)

S.E.E. PAOLETTI

21, av. François-Verdier
31170 TOURNEFEUILLE
Tél. (61) 86.21.53

sogelerg tp

ingénierie générale

Génie Urbain

- Etudes de circulation
- Transports en commun
- Dossiers d'agglomération
- Plans d'occupation des sols

Génie Civil

- Tracés routiers
- Ouvrages d'art
- Etudes d'infrastructures

Génie Industriel

- Etudes économiques et techniques
- Coordination des travaux

SIÈGE SOCIAL :

CHEVILLY LARUE - Cidex 902
94536 RUNGIS CEDEX
Tél. 687.22.36

AGENCES REGIONALES :

AIX - EN - PROVENCE	(91) 27.50.46
BORDEAUX	(56) 47.12.76
LYON	(78) 29.49.15
TOULOUSE	(61) 48.81.38

points de vue sur le rôle des assemblées régionales

★ Les Assemblées Régionales sont constituées par le Conseil Régional et le Comité Economique et Social. En place depuis peu de temps, ces assemblées connaissent un problème de rodage. L'opinion est répandue que, faute sans doute de conception régionale, on assiste à une sorte de politique de « soupoudrage », en matière de budget.

Même si le rôle de l'Assemblée est d'assurer un certain équilibre entre chaque département, « la répartition égalitaire (entre chaque département) n'est pas une solution idéale, au développement régional », pense M. Franceschini — Directeur de la Banque de France à Toulouse. Selon lui, il faut arriver à définir certaines actions communes à la Région, auxquelles on s'intéresse vraiment. Par exemple, le problème de l'Institut d'Aide au développement régional.

Pour M. Franceschini, le but est d'arriver à ce que la région prenne conscience de l'entité régionale.

Par les Assemblées Régionales peuvent être des éléments d'unification de la région, estime M. Fontan — Président de la Chambre d'Agriculture Midi-Pyrénées, et aptes à faire une politique régionale.

Cette politique ne se fera que dans la mesure où les membres des assemblées auront tout à fait « l'esprit de région ». Il n'est pas du rôle de l'Assemblée Régionale, par exemple, de soutenir les villes moyennes « contre » la Métropole, Toulouse. Son rôle, selon M. Fontan, est de prévoir un plan coordonné de la Région, autour de la Métropole. A ce

sujet, M. Noël — Directeur Régional de la Main-d'Œuvre — ajoute que les villes moyennes doivent comprendre que Toulouse est un facteur de développement régional certain et indispensable.

Pour M. Valdiguie — Maire-adjoint à Toulouse, la Régionalisation se fera avec Toulouse, mais il faut que la Métropole soit attirante.

★ Par ailleurs, ajoute M. Dufour — Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, le problème de rodage auquel les Assemblées Régionales doivent faire face actuellement, n'est pas étranger au fait qu'il existe une grande différence de pensée entre les deux assemblées : le Comité Economique et le Conseil Régional :

— Le Conseil Régional est une assemblée d'élus politiques, qui n'ont qu'une certaine dimension de leurs circonscriptions — soit départementale — soit urbaine s'ils sont Maires.

Le Conseil Régional a un pouvoir de décision sur les ressources et l'emploi de celles-ci.

— Le Comité Economique, serait, selon M. Dauphin — Directeur du Crédit Lyonnais à Toulouse, plus réaliste car composé d'industriels de la Région.

C'est une assemblée essentiellement consultative, qui donne des avis :

- ★ sur la tranche régionale du Plan
- ★ sur la répartition des investissements
- ★ sur l'emploi des ressources propres à la Région mises à la disposition des Assemblées Régionales.

Actuellement, les ressources sont de l'ordre de 15 F maximum par habitant — pour l'année 1974 (total : 39 millions). En 1975, les ressources pourraient être de l'ordre de 25 F par habitant (total) : 50 millions de francs).

DÉCOUVREZ LA MONTAGNE ET L'ALPINISME SOUS TOUS LEURS ASPECTS :

Randonnée - Escalade - Courses montagne
— Week-ends au départ de Paris —

DAVID BELDEN

A - Guide Haute-Montagne

92, rue du Bac - PARIS 7^e - Tél. 222.55.27

la nouvelle aérogare de Toulouse-Blagnac

Le développement d'une métropole régionale est fortement conditionné par les grandes infrastructures de communication qui la desservent. A cet égard, les aéroports sont appelés à occuper une place prépondérante.

Toulouse, de par sa situation au cœur d'une région en pleine expansion, connaît un trafic aéroportuaire sans cesse croissant.

L'extension rapide de l'industrie de pointe, conséquence de l'implantation d'importants complexes scientifiques dans la cité toulousaine, et le maintien satisfaisant d'activités traditionnelles, laissent prévoir, malgré les aléas de la conjoncture, que cette progression continuera à un rythme soutenu.

Toulouse et Midi-Pyrénées ne pourront pleinement poursuivre cette croissance que dans la mesure où, à l'aérogare actuelle arrivée à saturation, pourra succéder une aérogare nouvelle, adaptée aux exigences sans cesse plus grandes des passagers, à l'évolution rapide du trafic, et à celle de l'aviation européenne et mondiale.

La construction de nouvelles installations aéroportuaires était donc urgente, et en définitive, vitale pour la région, étant donné l'impact considérable de l'aéroport sur son économie.

C. DUFFOUR,
Président de la Chambre
de Commerce et d'Industrie.

Les nouvelles installations terminales

1954 : 40 000 passagers
1964 : 160 000 passagers
1974 : 700 000 passagers

C'est peu évidemment comparé à Orly ou à Roissy, mais les installations actuelles absorbent difficilement le trafic.

HISTORIQUE

L'aérogare actuelle de Toulouse-Blagnac a été construite en 1954, puis agrandie en 1963. Dès 1970, il est apparu que sa capacité (5 600 m²) serait très vite insuffisante, et

qu'il n'était pas possible de procéder à des extensions sur place.

La construction de nouvelles installations terminales (aérogares, voirie et parc à voitures, stationnement avions) a donc été inscrite au VI^e plan.

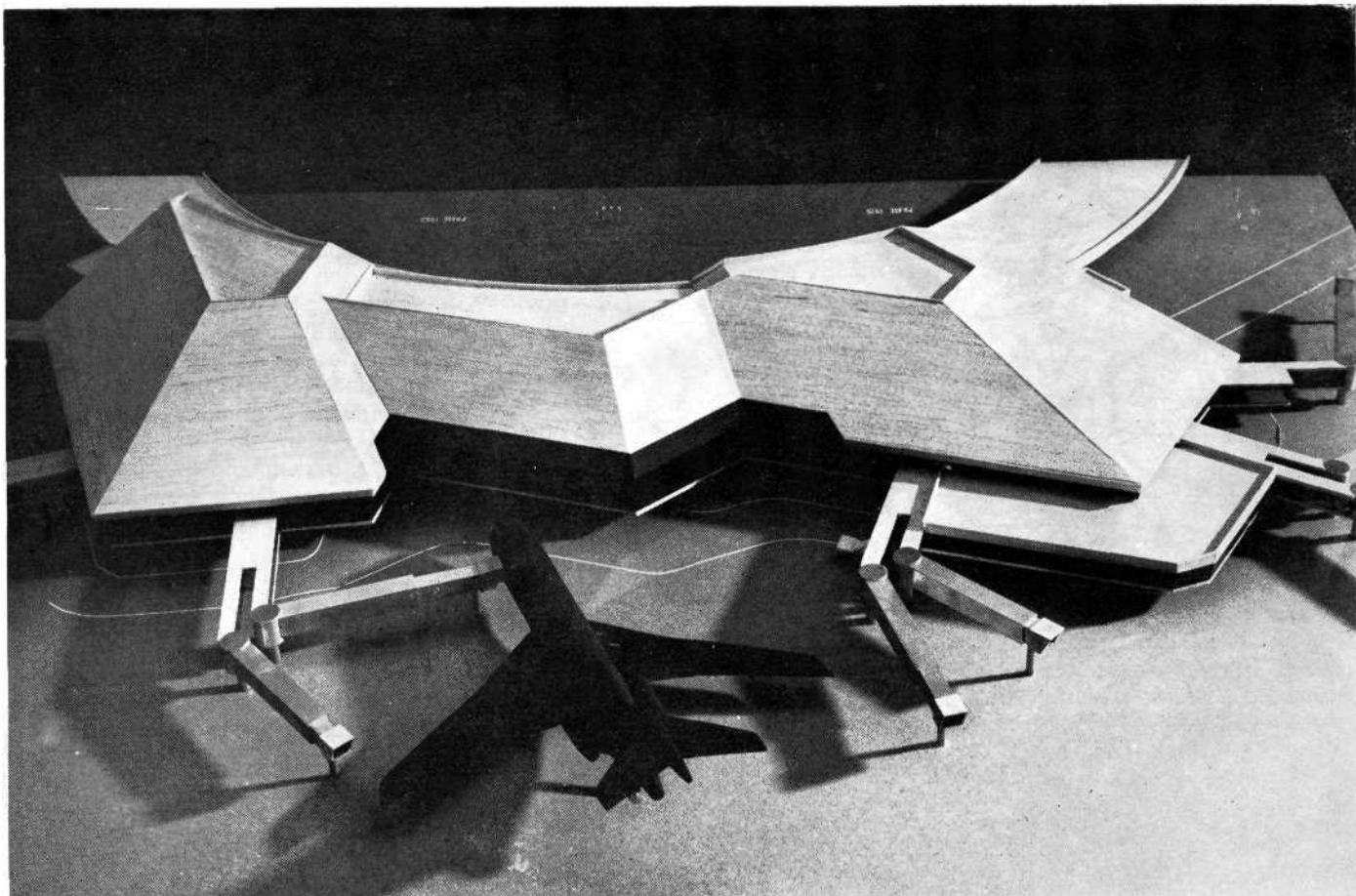
Les études ont commencé en 1970, dirigées par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Toulouse, concessionnaire de l'exploitation de l'aérodrome. La conception du projet d'aérogare était confiée à MM. R. et J. Montier, la Direction départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne assurant la maîtrise d'œuvre des VRD, « côté ville » et « côté piste », avec le concours du service technique des Bases Aériennes, et le contrôle général du maître d'ouvrage.

Fin 1971 était présentée au Ministre des Transports, une étude comprenant deux parties, « décentralisé » (Satolas) ou « semi-centralisé » (Orly-Ouest). Le Ministre choisissait la solution semi-décentralisée et un avant-projet était déposé en avril 1973. Les appels d'offres ont été lancés en mai 1974 et les ordres de service signés début novembre 1974.

Au total, cinq années d'études et de mise au point, avant la pose de la première pierre par le Secrétaire d'État aux Transports, le 13 décembre dernier.

PRESENTATION DU PROJET

La nouvelle aérogare aura une capacité de 1,8 million de passagers : seront construits un module et un élément de service (restaurant...).



Maquette de la nouvelle aérogare.

L'extension de la capacité à 5 millions de passagers se fera par l'adjonction de 3 autres modules.

Les circulations ont été séparées :

- niveau *départ* : premier étage
- niveau *arrivée* : rez-de-chaussée

Au niveau départ le passager pourra acheter son billet, et enregistrer ses bagages. Il trouvera également restaurant, snack-bars, commerces divers et points de repos.

Les salles d'embarquement ont été supprimées, de façon à promouvoir un « embarquement continu » et cinq passerelles télescopiques donneront accès aux appareils.

Au niveau arrivée, après avoir franchi les passerelles télescopiques et les jetées, les passagers trouveront immédiatement les points de livraison des bagages, les services d'ac-

cueil et d'arrivée (cars, taxis, location de voitures, commerces divers).

La nouvelle aérogare s'élèvera à 400 m des installations existantes, et à 8 km environ du Centre de Toulouse et sera desservie par un réseau de voies à caractéristiques autoroutières.

Elle s'inscrira dans une zone aéroportuaire importante, matérialisée par la création d'une Z.A.C.

Enfin, l'opération comprend également :

- les voiries d'accès et parc à voitures,
- la construction d'un viaduc routier permettant l'accès direct au niveau départ,
- la réalisation de 60 000 m² d'aires de stationnement avions, et 50 000 m² de « bretelles » ou « taxiways »,

— l'assainissement de 125 ha de zone industrielle ou aéroportuaire, et la construction d'une station d'épuration pour 5 400 équivalents-habitants.

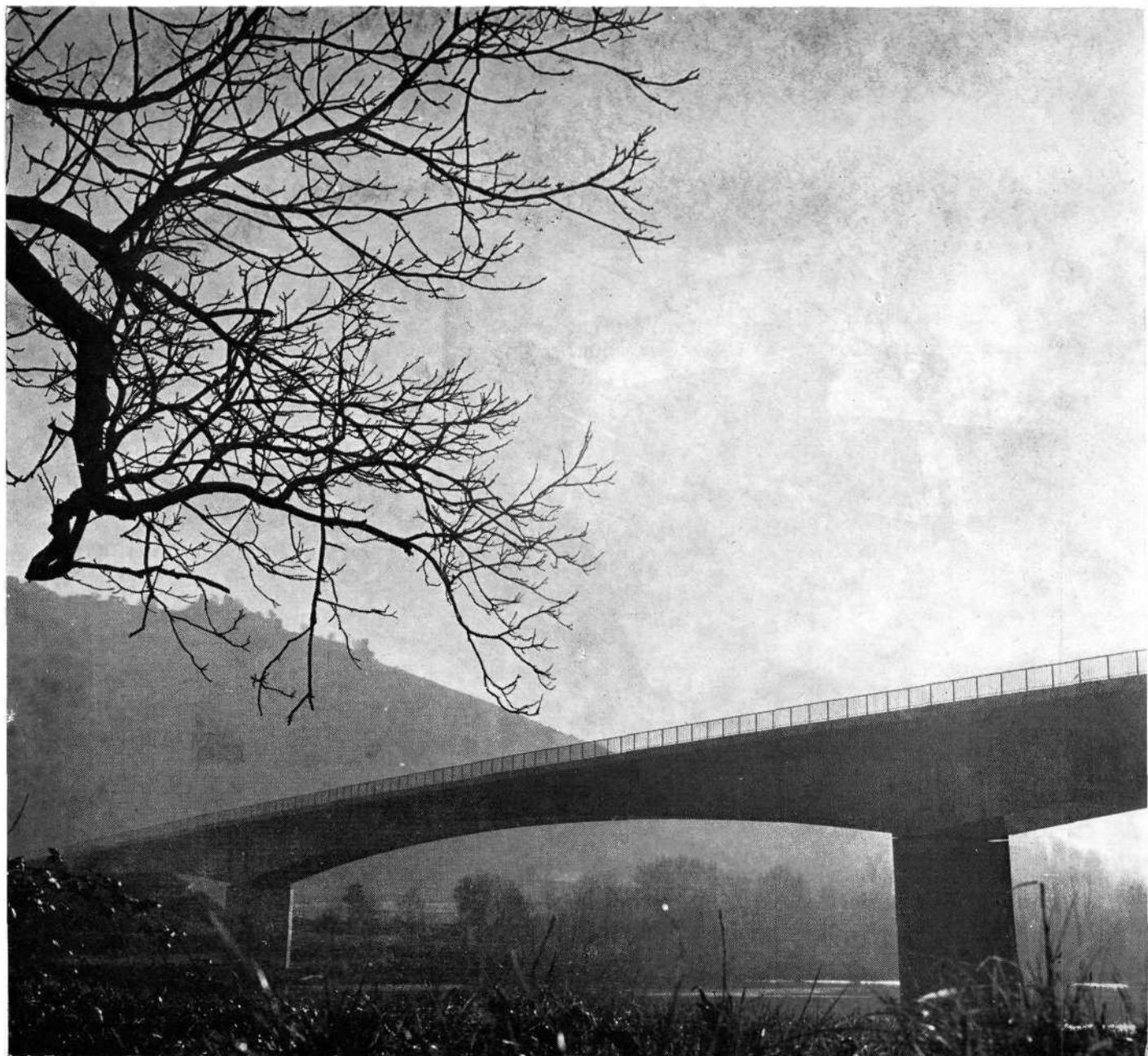
La dépense prévue est actuellement de 80 MF après résultat des appels d'offres. Le financement échelonné de 1974 à 1978, est assuré comme suit :

- Etat : 12 MF.
- Collectivités : (Région 1/3, Département 1/3, Ville de Toulouse 1/3) 15 MF.
- Chambre de Commerce : 53 MF.

L'aérogare représente 40 MF, soit la moitié de la dépense totale.

La mise en service de l'ensemble est prévue pour la fin 1978 ou le début 1979.

J.-P. OURLIAC, I.P.C.



Le pont de l'ONIA.

UNE RÉALISATION RÉCENTE...
la première section de la rocade sud
de Toulouse

Deux grands ouvrages: les ponts
de l'O.N.I.A. et d'Empalot

La Rocade Sud de Toulouse fait partie de l'anneau autoroutier qui doit ceinturer l'agglomération et prolonge, à partir du carrefour de Langlade, la Rocade Ouest déjà en service. Elle comprend 3 sections. La première, qui vient d'être mise en service se développe sur 1,330 km environ et permet la traversée de la Garonne entre le carrefour de Langlade et le CD 4 à Empalot où sera construit un échangeur avec la future voie de berge de Garonne. La seconde va d'Empalot à Jules-Julien où elle se raccordera à la R.N. 113. Sa longueur sera de 1,5 km environ. Enfin la 3^e section, de 0,9 km de longueur, joindra la R.N. 113 (Jules-Julien) à l'échangeur des Herbettes (point d'aboutissement de la pénétrante Sud-Est).

Au titre du 6^e Plan, et comme il a été procédé pour la Rocade Ouest, une seule demi plate-forme est réalisée, le doublement devant être effectué ultérieurement, en fonction des besoins de la circulation. Dans l'immédiat, on ne construit par conséquent qu'une chaussée à 3 voies en section courante, intégrable à la future autoroute à 2 fois 3 voies, entre Langlade et la R.N. 113.

La première section de la Rocade Sud est caractérisée par l'importance relative des ouvrages d'art puisque, sur une longueur totale de 1 300 mètres, les deux ponts de l'O.N.I.A. et d'Empalot représentent environ 470 mètres et une part importante du coût de l'opération. A l'endroit de son franchissement, la Garonne se divise en deux bras qui enserrant une île sur laquelle sont implantées les importantes industries que sont la Poudrerie Nationale et l'Institut du Génie Chimique, alors que rive gauche se situe l'usine de l'A.P.C. anciennement dénommée O.N.I.A. (d'où le nom du premier ouvrage). La zone de franchissement est par ailleurs déjà empruntée par la S.N.C.F. et une voie privée appartenant à la Poudrerie.

Le pont de l'O.N.I.A. permet le franchissement du bras inférieur de la Garonne et s'étend sur 270 mètres de longueur. Il est parallèle à un ouvrage S.N.C.F. en maçonnerie jumelé avec un pont routier.

Le pont d'Empalot, de 197 mètres de longueur environ, franchit le bras su-

périeur du fleuve. Lui aussi est parallèle à un ouvrage S.N.C.F. métallique et à un ouvrage routier (bow string en béton armé).

1. - DESCRIPTION DES OUVRAGES

1.1. - Pont de l'O.N.I.A.

1.1.1. - Tablier

Le tablier du pont de l'O.N.I.A. est en béton précontraint. Il comprend 4 travées continues de portées respectives en allant de la rive gauche à la rive droite : 50 m, 82,50 m, 82,50 m et 55 m. Il est constitué de 2 caissons reliés par un hourdis et prolongés par des encorbellements. L'épaisseur du tablier est variable entre 5 m sur piles et 2 m aux clés et sur culées. Il a été construit par la technique classique des encorbellements successifs à partir des piles. C'est un ouvrage droit, mais sa caractéristique principale est de porter une chaussée de largeur variable, en raison de la proximité du diffuseur futur de Langlade qui impose la présence d'une bretelle d'insertion.

Le profil en travers type porté est constitué, en partant de l'aval de la Garonne par :

- une bande dérasée de 1,00 m ;
- une chaussée de largeur variable entre 14,05 m côté rive gauche et 10,50 m côté rive droite ;
- une bande d'arrêt d'urgence de 1,50 m ;
- un trottoir de service de 1,00 m.

En tenant compte de l'emprise des dispositifs de sécurité, la largeur hors tout du tablier varie par conséquent entre 14,50 m et 18,05 m.

La variation de largeur de chaussée étant imposée par le tracé de l'autoroute et la conception de l'ouvrage a dû s'y adapter. Elle s'effectue de la façon suivante, en partant de la rive gauche : sur une longueur de 80 m à partir de la culée, la chaussée présente une largeur constante de 14 m* et la réduction à 10,50 m s'opère grâce à un biseau de 131,25 m, le reste de l'ouvrage étant ensuite de largeur uniforme. L'origine et l'extrémité de l'élargissement ne se trouvent par

conséquent pas au droit d'un appui comme il est fréquent, mais bien en travée, ce qui ne manque pas d'introduire quelques sujétions de calcul supplémentaires.

Afin de compenser cette variation de largeur, les deux caissons sous chaussée ont été disposés suivant des axes non parallèles et le hourdis qui les relie voit sa portée varier entre 5,20 mètres et 3,00 mètres. Il en est de même de l'encorbellement côté amont dont la portée passe de 2,60 mètres rive gauche à 1,25 mètre rive droite. De manière à permettre une précontrainte par câbles à peu près régulièrement espacés, l'épaisseur du hourdis central varie de 0,21 à 0,27 mètre suivant les sections, de même que celle de l'encorbellement amont qui passe de 0,23 à 0,27 mètre.

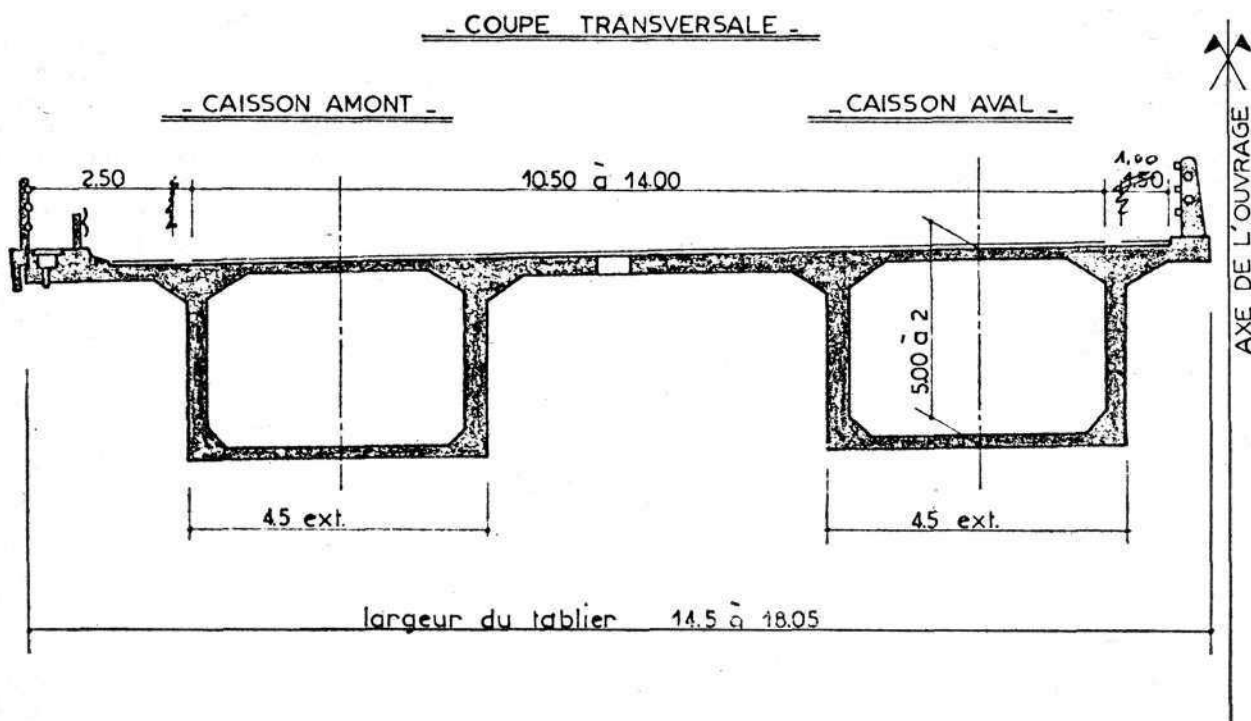
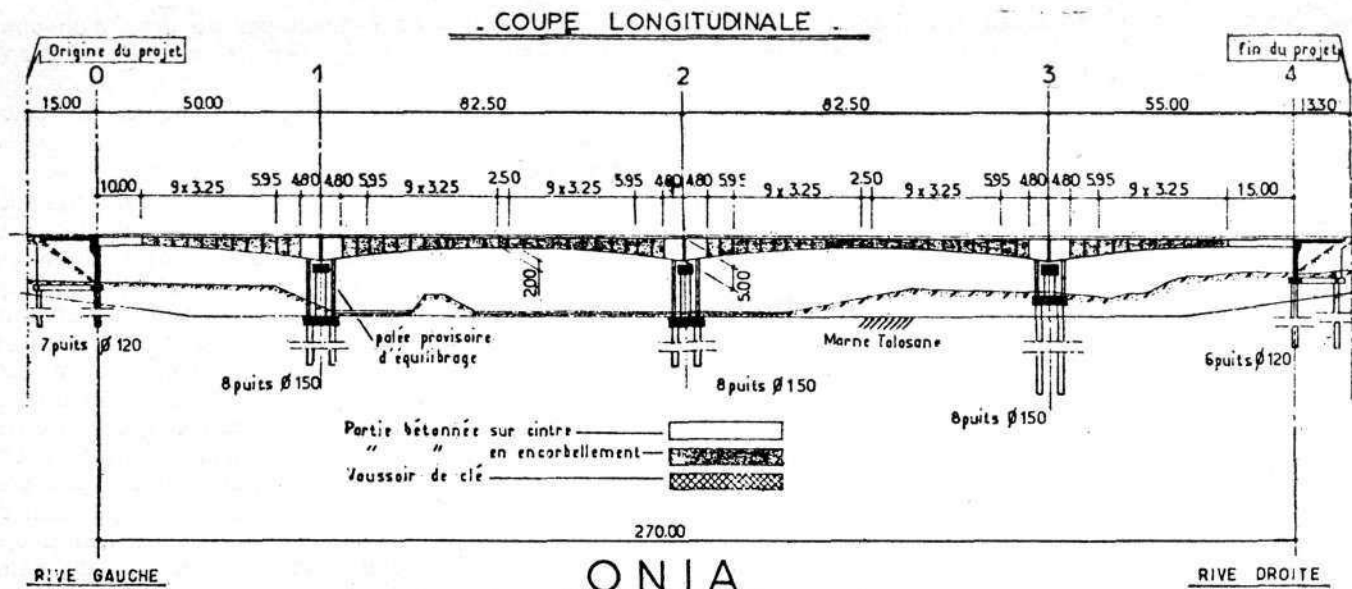
Indépendamment de ces variations dues au non parallélisme des caissons, les hourdis inférieurs ont une épaisseur qui varie de 0,14 mètre à la clé des travées jusqu'à 0,30 mètre sur piles, de façon à suivre l'intensité des efforts appliqués (moments fléchissants). Par contre, les âmes des caissons sont d'épaisseur constante et égale à 0,35 mètre.

La précontrainte longitudinale est assurée par des câbles STUP 12 T 13 et la précontrainte transversale par des câbles STUP 12 Ø 8.

1.1.2. - Piles

Les piles sont toutes de conception identique et elles ne diffèrent entre elles que par leurs hauteurs et leur écartement de fûts ainsi que par leur niveau de fondation. Elles sont composées de 2 fûts à section constitués d'un rectangle prolongé par deux demi-cercles, de 3,50 mètres de largeur et 1,50 mètre d'épaisseur, placés chacun dans l'axe d'un caisson et coiffés en tête par un chevetre d'appui du tablier à section rectangulaire 2 x 1,5 m.

(*) en réalité, la chaussée a 14,05 m au droit de la culée rive gauche et passe à 14 m une dizaine de mètres plus loin, en raison d'une courbe en plan de 1000 m dont il n'a pas été tenu compte dans la géométrie de l'ouvrage qui est rectiligne.



A leur partie inférieure, les fûts sont encastrés dans une semelle de fondations de 7,06 mètres de largeur entre parois de batardeaux, elle-même fondée sur deux files distantes de 5,10 mètres et comprenant chacune 4 puits forés verticaux \varnothing 1,50 mètre ancrés dans la marne raide (molasse tolosane).

1.1.3. - Culées

Les culées sont du type culées creuses avec dalle de couverture en béton armé prolongeant le tablier. Chacune est munie d'une porte et des échelles métalliques permettent d'accéder à l'intérieur de chacun des deux caissons, les entretoises du tablier,

disposées sur appuis, étant percées de trous de visite (structure en cadre fermé).

La culée rive gauche est fondée sur 7 puits forés verticaux \varnothing 1,20 m disposés en 2 files distantes de 12,87 mètres. La file avant comprend 4 pieux et la file arrière 3.

La culée rive droite, de largeur plus faible en raison du rétrécissement de tablier est fondée sur 6 puits forés verticaux \varnothing 1,20 m disposés en 2 files distantes de 9,82 m. La file avant comprend aussi 4 pieux, la file arrière n'en ayant que 2.

1.2. - Pont d'Empalot

1.2.1. - Tablier

Le tablier est en béton précontraint à 4 poutres préfabriquées sous chaussée de hauteur constante. Il est biais à 83° et comprend 4 travées continues de portées sensiblement égales puisque celle des travées de rive est de 48,985 m et celle des travées centrales de 49,21 m. La portée totale du tablier est par conséquent de 196,39 m et sa longueur de 197,43 m.

Le profil en travers type se compose, de l'aval vers l'amont :

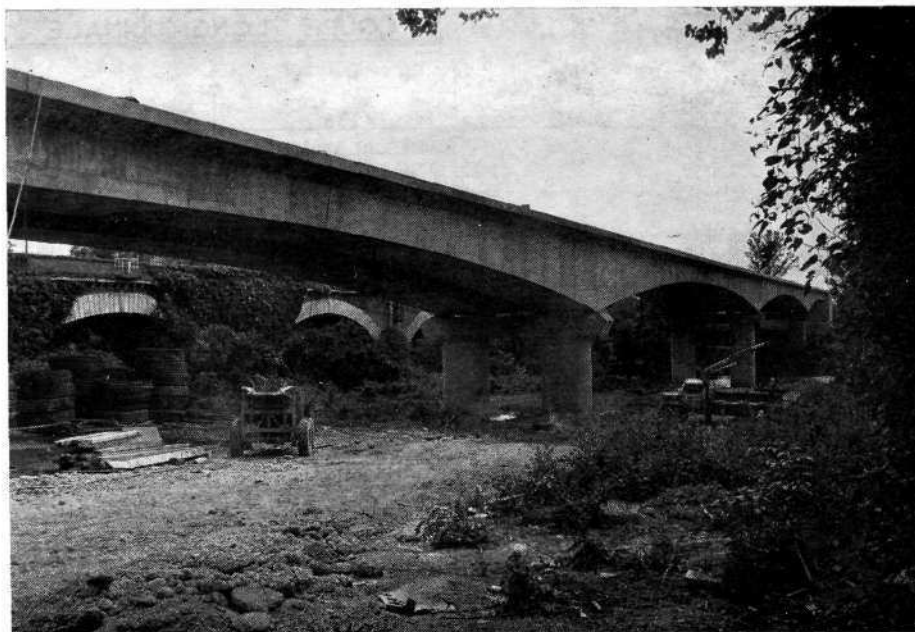
- d'une bande dérasée de 1,00 m ;
- d'une chaussée à 3 voies de 10,50 m ;
- d'une bande d'arrêt d'urgence de 1,50 m ;
- d'un trottoir de service de 1,00 m.

C'est donc une largeur totale utile de 14 m qu'offre l'ouvrage, correspondant à une largeur hors tout de 15,05 m en comptant l'emprise des dispositifs de sécurité.

La principale originalité de l'ouvrage est d'être construit en poutres préfabriquées classiques (mais de près de 50 m de longueur ce qui est peu habituel), rendues continues après lancement par une précontrainte complémentaire consistant en :

- des câbles de talons courant sur toute la longueur de l'ouvrage, d'un seul tenant, c'est-à-dire d'une longueur de près de 200 m ;
- des câbles « éclisses » disposés dans le hourdis supérieur, au droit des piles, et destinés à reprendre les moments négatifs de continuité sous superstructures et charges d'exploitation.

Les poutres préfabriquées sont de



Vue d'ensemble du pont de l'ONIA.
Avant la mise en place des équipements.

(Photo Laboratoire régional de l'Équipement)

section classique à talon et table de compression. Leurs âmes sont d'épaisseur variable entre 0,19 m en travée et 0,39 m sur appuis. Leur hauteur est de 2,40 m. Disposées à raison de 4 poutres parallèles, elles sont distantes d'axe en axe de 4,20 m dans le sens transversal. Elles sont entretoisées tous les 12,19 m.

Les hourdis de liaison ont une épaisseur de 0,25 m.

La précontrainte longitudinale et transversale est réalisée au moyen de câbles du système KA et de modules variés selon les besoins et le type de câblage.

1.2.2. - Piles

Elles sont identiques, dans leur principe, à celles du pont de l'O.N.I.A. et se composent chacune de 2 fûts distants de 7,50 mètres et à section rectangulaire terminée par des demi-cercles. La largeur des fûts est toutefois de 3 m seulement pour une épaisseur de 1,50 m. Les fûts sont coiffés en tête par un chevêtre d'appui du tablier et encastrés à la base dans une semelle de fondation rectangulaire de $12,50 \times 6,50$ m fondée sur 4 puits forés verticaux \varnothing 1,50 m disposés en 2 files de 2 puits distantes de 3,75 mètres. Seuls la hauteur des fûts et le niveau de fondation varient suivant les appuis. Les puits sont descendus dans la marne raide.

1.2.3. - Culées

La culée rive gauche est du type à mur de front et murs en retour accrochés raidis par une longrine arrière solidaire de la semelle. Celle-ci est fondée sur 6 puits forés verticaux \varnothing 1,50 m disposés en deux files distantes de 4,90 m. La file avant comprend 4 puits et la file arrière 2.

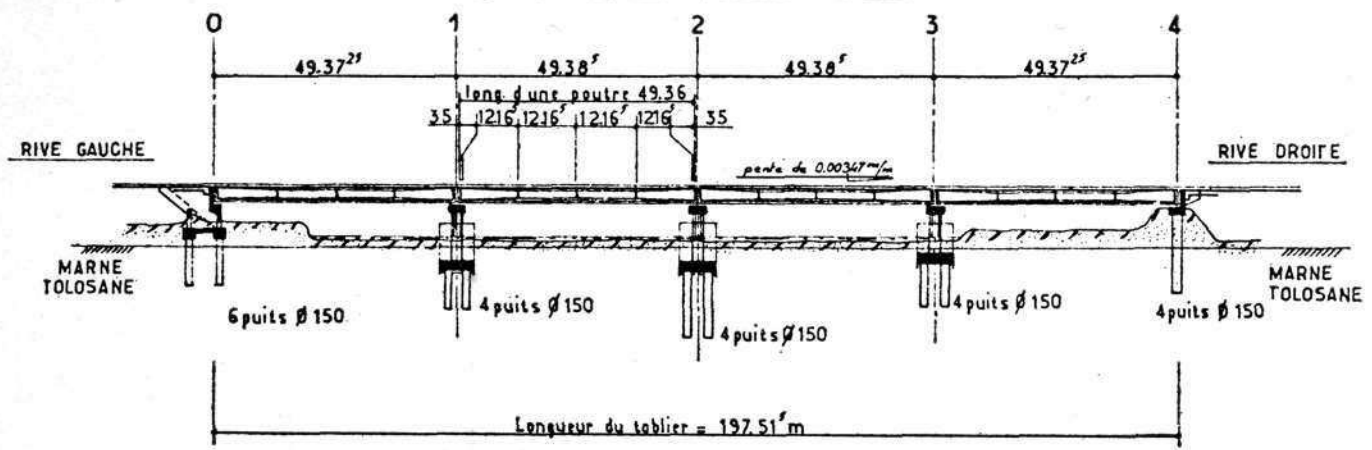
La culée rive droite se trouve être implantée dans la digue de protection de Toulouse contre les crues, qui, dans cette zone est une digue en terre. Elle a donc pu être considérablement simplifiée et traitée comme une palée enterrée. Elle se compose de 4 puits verticaux \varnothing 1,50 m forés depuis le sommet de digue et réunis en tête par un chevêtre d'appui du tablier.

1.3. - Équipements des ouvrages

Les deux ouvrages ont reçu des équipements analogues qui sont les suivants :

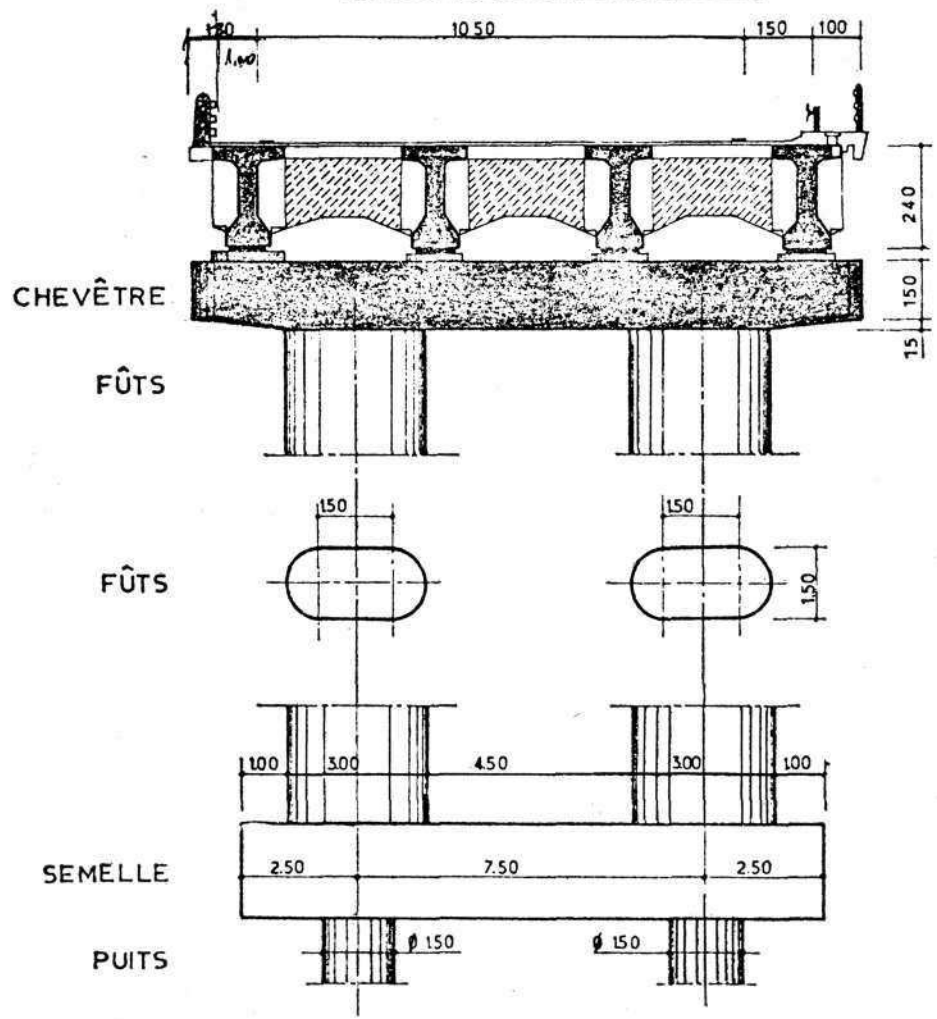
- chape d'étanchéité asphaltique épaisse et chaussée en béton bitumineux (épaisseur totale de 0,10 m) ;
- joints de chaussée à peigne de 100 mm de soufflé ;

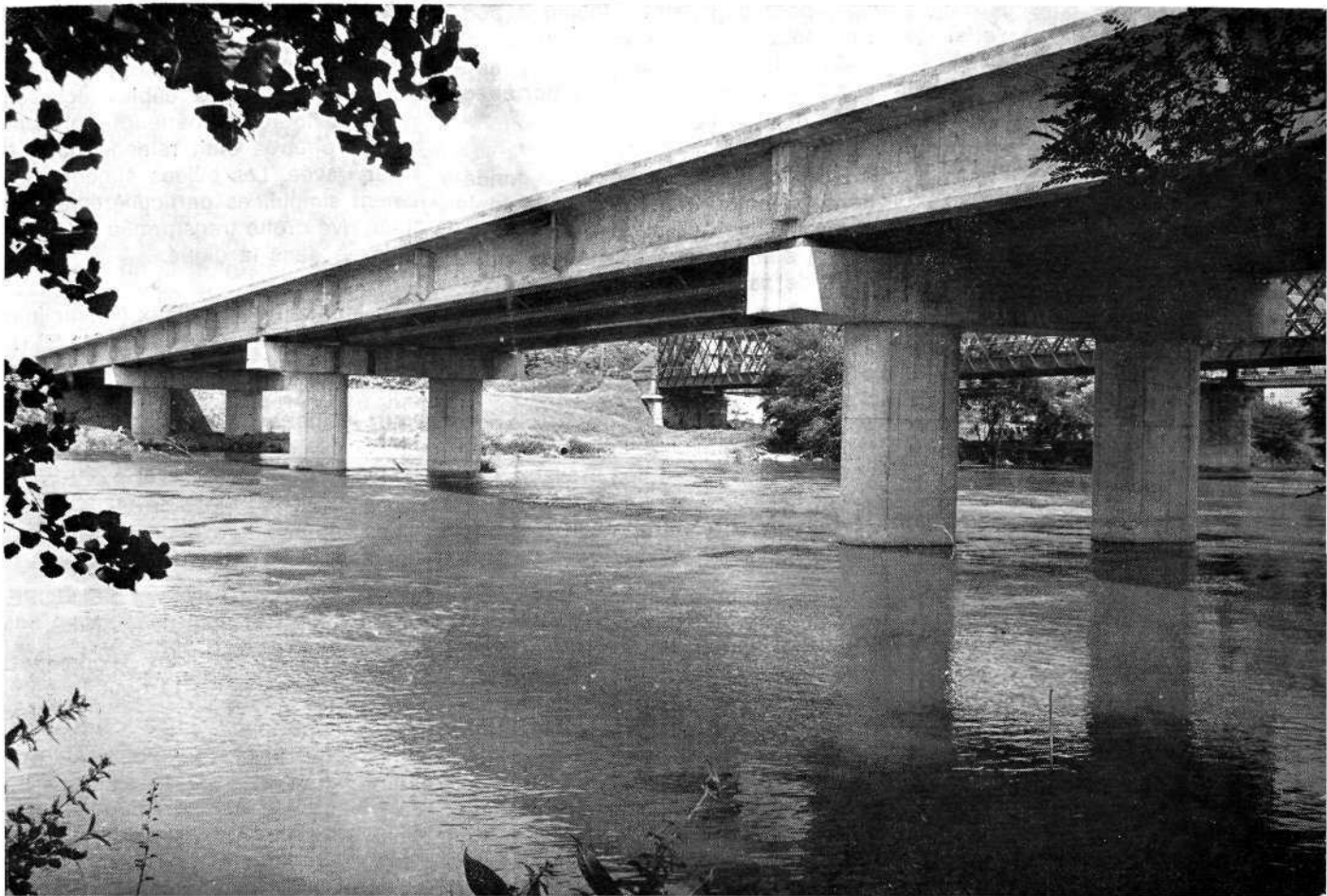
- COUPE LONGITUDINALE -



EMPALOT

- COUPE TRANSVERSALE -





Vue d'ensemble du pont d'Empalot avant la mise en place des corniches et des garde-corps.

(Photo Laboratoire régional de l'Équipement)

- dalles de transition derrière culées ;

- barrière normale métallique côté aval, c'est-à-dire côté du futur vide central ;

- glissière de sécurité bordant la bande d'arrêt d'urgence et la séparant du trottoir de service (côté amont) ;

- garde-corps à lisses horizontales en alliage léger d'aluminium limitant le trottoir de service ;

- éclairage par candélabres dans le trottoir de service.

2. - CONCEPTION DU PROJET

DEVOLUTION DES TRAVAUX

La dévolution des travaux s'est faite par appel d'offres restreint après

publicité préalable, sur la base d'un dossier d'appel d'offres lui-même dressé d'après un avant-projet détaillé établi par la division des Ouvrages d'Art du S.E.T.R.A.

2.1. - Contraintes imposées au projet

Les contraintes imposées au projet étaient nombreuses et d'ordre géométrique, de site et hydraulique.

a) Contraintes d'ordre géométrique

Elles tiennent essentiellement au projet routier de la rocade Sud, lequel, faisant partie d'un ensemble autoroutier en site urbain, était finalement très rigide. Par conséquent, les éléments géométriques en tracé se trouvaient fixés d'une manière impérative : tracé en plan, profil en long, profils en travers, le tout avec incidence des échangeurs d'extrémité.

b) Contraintes de site

Les ouvrages sont situés dans une zone très industrialisée qui produit une atmosphère hautement corrosive (vapeurs nitreuses). Il faut en outre tenir compte de la présence des digues de protection de Toulouse contre les inondations qu'il est nécessaire de conserver intactes (on doit donc passer par-dessus).

c) Contraintes hydrauliques

Il est évident que les deux bras de la Garonne imposent des contraintes hydrauliques : cotes des plus hautes eaux au-dessus desquelles il importe de se tenir, débouché linéaire à conserver, exécution particulière due au régime de crues de la Garonne qui exclut pratiquement tout cintre ou échafaudage en rivière. Par ailleurs, les ouvrages à construire sont sensiblement parallèles à des ouvrages existants et les nouvelles piles doivent par conséquent être implantées dans

le prolongement des piles existantes pour éviter les remous et l'effet de barrage du lit.

2.2. - Conception du projet

L'ensemble des contraintes imposées a pesé lourdement sur la conception du projet pour lequel, finalement, les choix étaient assez réduits.

Le site, en atmosphère agressive, excluait le métal, trop sensible à la corrosion. Compte tenu de l'importance des ouvrages, le béton précontraint s'imposait alors comme matériau constitutif.

Les épaisseurs maximales de tablier devaient être comprises entre la ligne rouge du profil en long et la cote des plus hautes eaux connues (crue de 1875). L'épaisseur disponible restait assez importante pour le pont de l'O.N.I.A., mais devenait très faible pour le pont d'Empalot en raison de la pente donnée au profil en long de la rive gauche à la rive droite.

Le découpage des travées devait tenir compte de l'emplacement des appuis des ponts existants. Pour le pont de l'O.N.I.A., on aboutissait à un module multiple de 41,25 m qui passait à 49,40 m pour le pont d'Empalot. Il s'ensuivait que le pont de l'O.N.I.A. pouvait être prévu à inertie variable, avec des travées centrales de $2 \times 41,25 = 82,50$ m, et une hauteur sur piles importante (≥ 5 m). D'où le système choisi du tablier à caissons sous chaussée construit par encorbellements de façon à éviter les cintres en rivière. Par contre, pour le pont d'Empalot, l'épaisseur possible du tablier était très faible (2,50 m environ). Il y avait donc intérêt à prévoir des travées les plus courtes possible, soit 49,40 m environ. L'élançemen disponible restait malgré tout réduit puisque inférieur au 1/20. L'impossibilité de couler sur cintres imposait donc le recours aux poutres préfabriquées de grande longueur.

On aboutissait finalement au projet de base suivant :

— pont de l'O.N.I.A. : tablier à 2 caissons sous chaussée de hauteur variable entre 2 et 5 m, à 4 travées continues de 50 - 82,50 - 82,50 et 55 m ;

— pont d'Empalot : tablier à poutres sous chaussée (6 poutres), de 2,40 m de hauteur, à 4 travées indépendantes de 48,26 m de portée et 49,36 m de longueur.

Pour les deux ouvrages, les fondations étaient prévues sur pieux forés verticaux, la réalisation des piles en rivière étant faite à l'abri d'un batardeau de palplanches métalliques.

2.3. - Appel d'offres

L'appel d'offres restreint organisé pour la dévolution des travaux prévoyait la possibilité de variantes présentées par les entrepreneurs et portant essentiellement sur :

— la structure du pont d'Empalot, les contraintes géométriques étant imposées (profil en long, épaisseur maximale du tablier, emplacement des piles) et l'utilisation des cintres en Garonne interdite. En fait, en autorisant la variante, on pensait essentiellement à la suppression des joints de chaussée et éventuellement en une structure en caisson plat qui a été effectivement proposée par un concurrent d'ailleurs bien placé ;

— les coffrages intérieurs des culées, c'est-à-dire en définitive leur conception ;

— les batardeaux de palplanches de façon à autoriser les caissons havés ou les forages à partir d'une plate-forme flottante en rivière.

2.4. - Résultats de la consultation

La consultation a désigné comme la moins disante et titulaire du marché l'entreprise A. DODIN qui avait déjà construit pour le compte du Service les ponts de la Croix-de-Pierre et de l'Embouchure sur la Garonne et connaissait donc bien les problèmes spécifiques à ce genre de travaux.

La solution retenue était une variante. Le pont de l'O.N.I.A. lui-même demeurait inchangé sauf en ce qui concerne les culées dont les coffrages intérieurs étaient simplifiés. Par contre, le pont d'Empalot différait nettement du projet de base en ce sens que l'entreprise proposait de

rendre continues les travées initialement indépendantes, en disposant des câbles de continuité dans les talons des poutres et des câbles éclisses dans les hourdis supérieurs. Le nombre de poutres était ramené de 6 à 4 par travée. Les culées étaient également simplifiées particulièrement la culée rive droite transformée en palée enterrée dans la digue.

Le montant des travaux (valeur juin 1971) était estimé à 8 896 911,58 F T.T.C. dont 5 220 937,85 F pour le pont de l'O.N.I.A. et 3 675 973,73 F pour le pont d'Empalot, correspondant à des coûts au mètre carré respectivement de 1 110 F et 1 280 F.

Les études d'exécution ont été confiées par l'entreprise DODIN à :

— l'agence de Toulouse d'EUROPE ETUDES pour le pont de l'O.N.I.A. ;

— la Société d'Etudes Techniques et Industrielles (S.E.T.I.) pour le pont d'Empalot.

3. - ETUDES D'EXECUTION

3.1. - Pont de l'O.N.I.A.

Le projet d'exécution a été établi pour partie manuellement et pour partie à l'aide de l'ordinateur. Les calculs automatiques, concernant uniquement le tablier, ont été exécutés à l'aide de programmes partiels appartenant à EUROPE ETUDES et qui traitent de :

— l'étude des consoles dans le tablier en construction, le câblage étant donné (programme ENCOR) ;

— la flexion longitudinale du tablier, étudiée à l'aide des programmes INER 3 (caractéristiques géométriques), P 106 (précontrainte), PHIV (effort dans les différentes phases : 10 dans le cas présent), PPIV 1 (efforts sous charges permanentes et d'exploitation), PPHIV (contraintes aux différents stades) ;

— les lignes d'influence nécessaires à l'étude de la flexion transversale par la méthode de M. FAUCHART (programme FLx).

Les calculs manuels ont été relatifs aux appuis et fondations, à l'exploitation des lignes d'influence de flexion

transversale et à divers calculs complémentaires du tablier (ferraillage en particulier).

Les calculs électroniques ont permis de s'affranchir presque totalement des sujétions imposées par le non parallélisme des caissons et la variation inhabituelle de largeur du tablier, dans la mesure où il a été possible de choisir la très bonne base de départ que constituait le projet de l'administration établi par le S.E.T.R.A. Néanmoins, le volume des calculs a été assez considérable, l'ouvrage étant tout à fait asymétrique au point de vue inertie et charges.

3.2. - Pont d'Empalot

Les calculs ont été exécutés entièrement à la main. Le tablier travaillé en isostatique sous son poids propre avec une portée différente de la portée définitive (nécessité d'appuis provisoires avant réalisation de la continuité des poutres). L'ensemble devient hyperstatique après mise en continuité et travaille ainsi sous précontrainte de continuité, sous superstructures et sous charges d'exploitation. Le tablier étant entretoisé, la répartition transversale des charges a été étudiée par la méthode de M. COURBON.

3.3. - Fondations

Le système de puits forés verticaux qui constitue les fondations est soumis à des efforts horizontaux transmis par les piles et les culées. Les pieux ont été vérifiés par la méthode de M. MENARD traitant des pieux verticaux sollicités horizontalement. Les calculs ont été faits à la main.

3.4. - Quelques données relatives aux tabliers

Les principales données unitaires qui se rapportent aux tabliers des ouvrages sont indiquées ci-dessous.

3.4.1. - Pont de l'O.N.I.A.

Elancement sur pile : 1 des travées centrales	—
	16,5
Elancement à la clé : 1 des travées centrales	—
	41

Quantité de béton : 0,881 m³ par m² de tablier

Epaisseur équivalente du tablier : 0,881 m soit 1 des travées centrales

—
94

Acier pour précontrainte longitudinale : 25,5 kg par m² de tablier

ou 29 kg par m³ de béton

Acier pour précontrainte transversale : 7,2 kg par m² de tablier

ou 8,2 kg par m³ de béton.

3.4.2. - Pont d'Empalot

Elancement : 1 des travées centrales ou de rive —

20,5

Quantité de béton : 0,507 m³ par m² de tablier

Epaisseur équivalente : 0,507 m soit 1

— des travées centrales de rive

97

Acier pour précontrainte (longitudinale et transversale) : 34,4 kg par m² de tablier

ou 67,9 kg par m³ de béton.

4. - REALISATION DES OUVRAGES TRAVAUX

Le délai d'exécution était de 22 mois pour les deux ouvrages et il a été respecté assez facilement par l'entreprise DODIN.

4.1. - Installations générales de chantier

Les installations de chantier étaient situées sur l'emprise de la Rode Sud entre les deux ouvrages à construire, donc sur l'île de la Garonne, et coincées entre la voie ferrée S.N.C.F. et l'Institut du Génie Chimique qui avait accordé un accès à travers ses installations. Elles comprenaient essentiellement :

— une aire de stockage des coffrages et des aciers ;

— une aire de préfabrication des poutres d'Empalot, exécutée sur un remblai de 10 000 m³, et de 65 m sur 37 m, flanquée d'une aire de stockage des coffrages et d'une aire de stockage des aciers ;

— une centrale à béton de 8 m³/heure ;

— des baraquements à usages divers.

4.2. - Exécution du pont de l'O.N.I.A.

a) Fondations

Les fondations à terre ont été exécutées très normalement par ouverture de fouilles à talus autostables jusqu'au niveau de fond de semelle.

Pour les piles en rivière, au nombre de 2, des plates-formes de remblai ont été constituées avec chemin d'accès, également en remblai à partir de l'une ou l'autre rive. Le forage des pieux avait lieu à partir d'elles à l'aide d'une tarière entraînée par une foreuse Calwell de 100 CV. Dans les terrains graveleux les forages étaient tubés par des virolles Ø 1 800 mm fichées dans la marne raide. Au-delà, la parfaite tenue des parois a permis de ne pas mettre en place les tubages perdus en acier qui étaient prévus au marché. Les cages d'armatures des pieux étaient ensuite amenées et placées à la grue et le bétonnage s'effectuait avec tube plongeur.

Les pieux exécutés, un batardeau de palplanches métalliques Larssen IV était battu suivant le contour de chaque semelle de fondations. La mise en fiche était effectuée au trépideur Pajot de 1 400 kg et le battage au mouton Delmag D 22 monté sur grue PH 655. Le battage qui devait être poursuivi jusqu'à obtenir une fiche de 1,50 m dans la molasse a été souvent très difficile, la pénétration dans la molasse ne se faisant qu'au prix d'un surbattage intensif.

Les batardeaux terminés, on procédait aux terrassements à l'intérieur, jusqu'au niveau inférieur de la semelle coiffant les pieux, avec finition manuelle. On mettait ensuite le ferraillage après avoir recépé les pieux et l'on bétonnait la semelle. Les appuis étaient montés à la suite et, après remblaiement au-dessus des semelles, le batardeau de palplanches était recépé au niveau du fond du lit.

b) Tablier

Le tablier a été construit par la méthode désormais classique des encorbellements successifs à partir d'un

voussoir sur pile de 9,60 m de longueur, lui-même coulé en place et soutenu par des palées provisoires en tubes acier de gros diamètre calés sur la fondation de la pile et solidement entretoisés. Entre les tubes métalliques et le hourdis inférieur du voussoir, des vérins de 200 à 300 tonnes étaient interposés et permettaient l'équilibrage des fléaux en position et une certaine souplesse lors de la réalisation des clavages.

Les voussoirs coulés par encorbellements avaient eux-mêmes une longueur de 2,975 m pour les deux premiers et de 3,25 m ensuite. Chaque console de fléau comptait 11 voussoirs coulés par encorbellements. Les voussoirs au départ des piles pesaient 50 tonnes et ceux à la clé 30 tonnes.

L'équipage mobile, qui permettait de réaliser deux voussoirs symétriques « n », se composait d'une ossature métallique comprenant essentiellement deux poutres triangulées et entretoisées :

— ancrée sur le voussoir « n-2 » par l'intermédiaire de suspentes boulonnées sur une poutre métallique traversant le caisson à sa partie supérieure ;

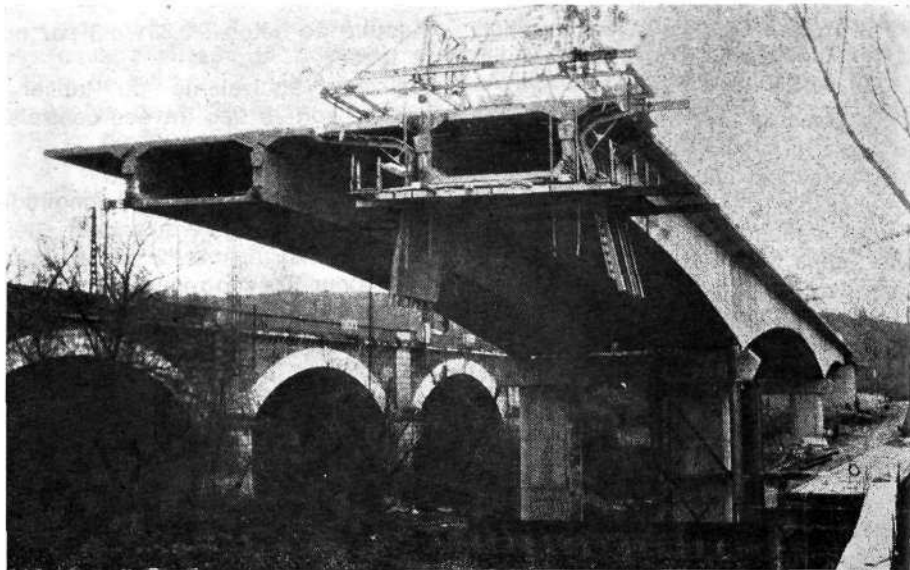
— appuyée sur le voussoir « n-1 » ;

— portant en console les coffrages du voussoir « n », c'est-à-dire :

- un fond de moule accroché à des suspentes réglables en hauteur ;
- deux coffrages latéraux articulés à leur partie supérieure pour permettre un décoffrage rapide et facile par rotation autour de ces articulations ;
- la partie avant du chemin de roulement (fixé à l'arrière sur les voussoirs précédents) du coffrage tunnel destinés aux parois intérieures du caisson ;
- la plate-forme de travail.

Les déplacements de l'équipage se font par déblocage et enlèvement des suspentes arrière mises sur roues et déplacement sur rails.

La conception de l'équipage mobile permet un réglage facile, un montage et un démontage rapides. Elle permet aussi grâce à un coffrage tunnel, et cela est très intéressant, un bétonnage du voussoir en une seule opération.



Pont de l'ONIA. Au premier plan les courbes de fléau sont terminées et l'on décoffre le dernier voussoir.

(Photo A. Dodin)



Pont de l'ONIA : les 2 travées rive gauche sont terminées. Le dernier voussoir est également terminé et l'on procède au décoffrage.

(Photo A. Dodin)

La cadence d'un couple de voussoirs symétriques par semaine a pu être tenue assez facilement, le cycle étant le suivant :

- lundi : mise en tension du voussoir n (le béton ayant une résistance de 200 bars) et déplacement des équipages
- mardi : réglage des coffrages extérieurs, ferrailage du voussoir n+1

— mercredi : mise en place et réglage du coffrage tunnel, poursuite du ferrailage (hourdis supérieurs), mise en place des gaines

— jeudi : bétonnage

— vendredi : enfilage des câbles dans les gaines, préparation des voies de roulement pour déplacement des équipages, décoffrage des parois verticales intérieures

— samedi et dimanche : jours de repos pendant lesquels le béton sèche

— lundi : mise en tension du voussoir n+1, etc...

Deux équipages mobiles ont en réalité été utilisés, avec un cycle décalé d'un jour, de manière à réaliser en même temps les deux fléaux correspondant chacun à un caisson, avec un décalage de l'un sur l'autre de 3 voussoirs en principe pour éviter l'encombrement de la zone de travail. L'ensemble était desservi par une grue à tour roulant sur passerelle de service dans la Garonne et qui exécutait la distribution du béton et des armatures préassemblées.

L'entreprise procédait ensuite au coulage des parties manquantes de hourdis et au clavage des fléaux entre eux et avec les parties coulées en place des travées de rive, puis à la mise en place de la précontrainte transversale et enfin à l'exécution des superstructures et aux finitions.

c) Principales difficultés

La principale difficulté a été rencontrée lors de l'exécution des fondations et a concerné les battages de palplanches métalliques des batardeaux. Le niveau de fichage des palplanches avait été déterminé lors de l'établissement du projet de base au vu des sondages. Or, il s'est avéré que les zones de molasse altérée, voire de sables argileux, dans lesquelles nous ne prévoyions pas de difficultés spéciales de battage, étaient en réalité très compactes et pratiquement assimilables à de la marne raide ou molasse. Malgré l'emploi de puissants engins de battage, il n'a finalement pas été possible de descendre les batardeaux aussi bas que prévu ce qui a obligé l'entreprise à les butonner plus fortement. Néanmoins, les fondations ont pu être réalisées aux niveaux projetés.

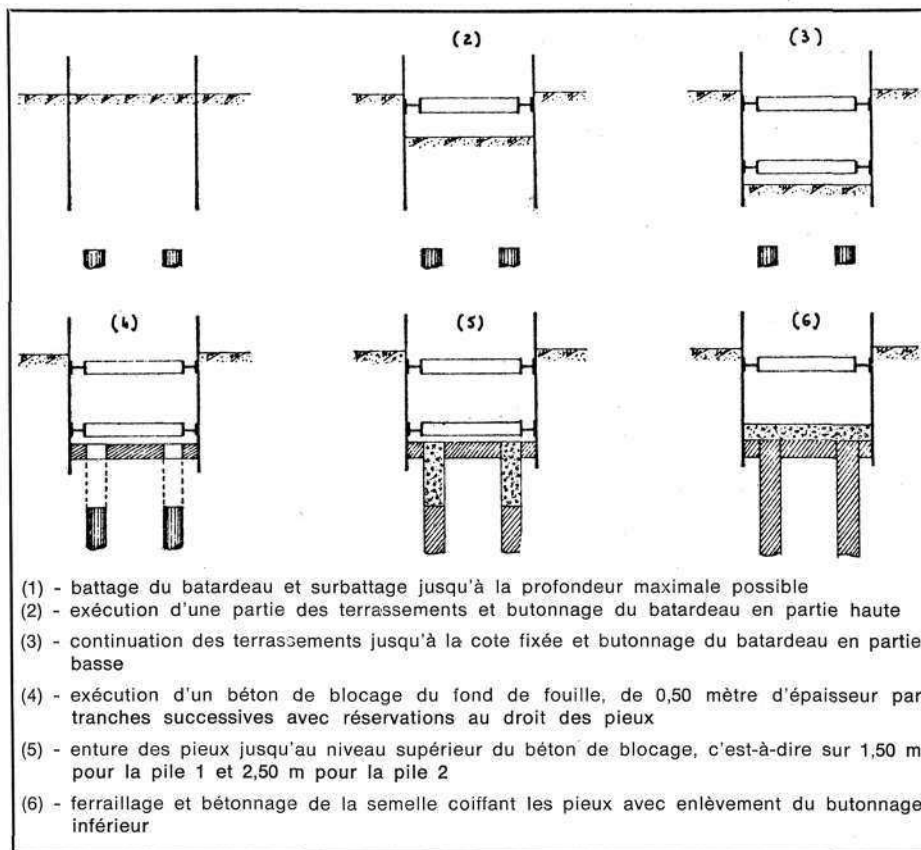
Par ailleurs, la présence constante des vapeurs nitreuses de l'A.P.C. a imposé des précautions particulières en ce qui concerne la corrosion des aciers. C'est ainsi que les délais d'injection des câbles de précontrainte ont dû être très raccourcis. Le C.P.S. prévoyait d'ailleurs un intervalle maximal de 3 jours entre la mise en tension et l'injection, au lieu de 8 jours habituels.

4.3. - Exécution du pont d'Empalot

a) Fondations

Elles ont été réalisées, pour les 3 piles en rivière, de la même façon qu'à l'O.N.I.A., à partir d'une plateforme en remblai dans le lit du fleuve, par forage des pieux, battage des batardeaux, terrassements, etc... Mais dans le bras supérieur du fleuve, le courant est plus rapide et la profon-

deur d'eau plus importante. Comme pour le pont de l'O.N.I.A., des difficultés importantes ont été rencontrées pour battre les palplanches jusqu'aux niveaux prévus. Il a finalement fallu se résoudre à remonter le niveau des fondations des piles n° 1 et 2 tout en butonnant très fortement les batardeaux. Les pieux étant exécutés au préalable et ayant été arrêtés aux cotes du projet initial, il a été nécessaire de les prolonger par entures. L'exécution des fondations a donc lieu selon le schéma suivant :



Les palplanches ont été ensuite récupérées au niveau du fond du lit de la Garonne, après exécution des appuis et remblaiement des fouilles.

Les fondations de la culée rive gauche, à terre, se sont faites normalement par fouilles à talus auto-stables. Quant à celles de la culée rive droite, les puits ont été forés à partir du chemin existant sur le couronnement de la digue.

b) Tablier

Le problème qui se posait pour le

pont d'Empalot était essentiellement un problème de manutention de poutres de grande longueur (près de 50 m) et d'un poids respectable puisqu'atteignant 153 tonnes.

L'aire de préfabrication installée près de la culée rive gauche de l'ouvrage se présentait comme un rectangle de plus de 50 m de longueur avec, parallèlement aux petits côtés deux voies de ripage transversal des poutres terminées. Parallèlement à la longueur se trouvaient deux fonds de moule sur lesquels pouvaient être montés et fixés les coffrages des pou-

tres préfabriquées. On pouvait donc réaliser deux poutres à la fois, ou du moins, compte tenu de la disponibilité de l'équipe unique, deux poutres par rotation à un intervalle rapproché.

Le stockage des poutres terminées était réalisé parallèlement aux fonds de moules.

Le cycle de fabrication a été, durant le chantier, de 3 poutres toutes les deux semaines, avec pour une poutre, la chronologie suivante :

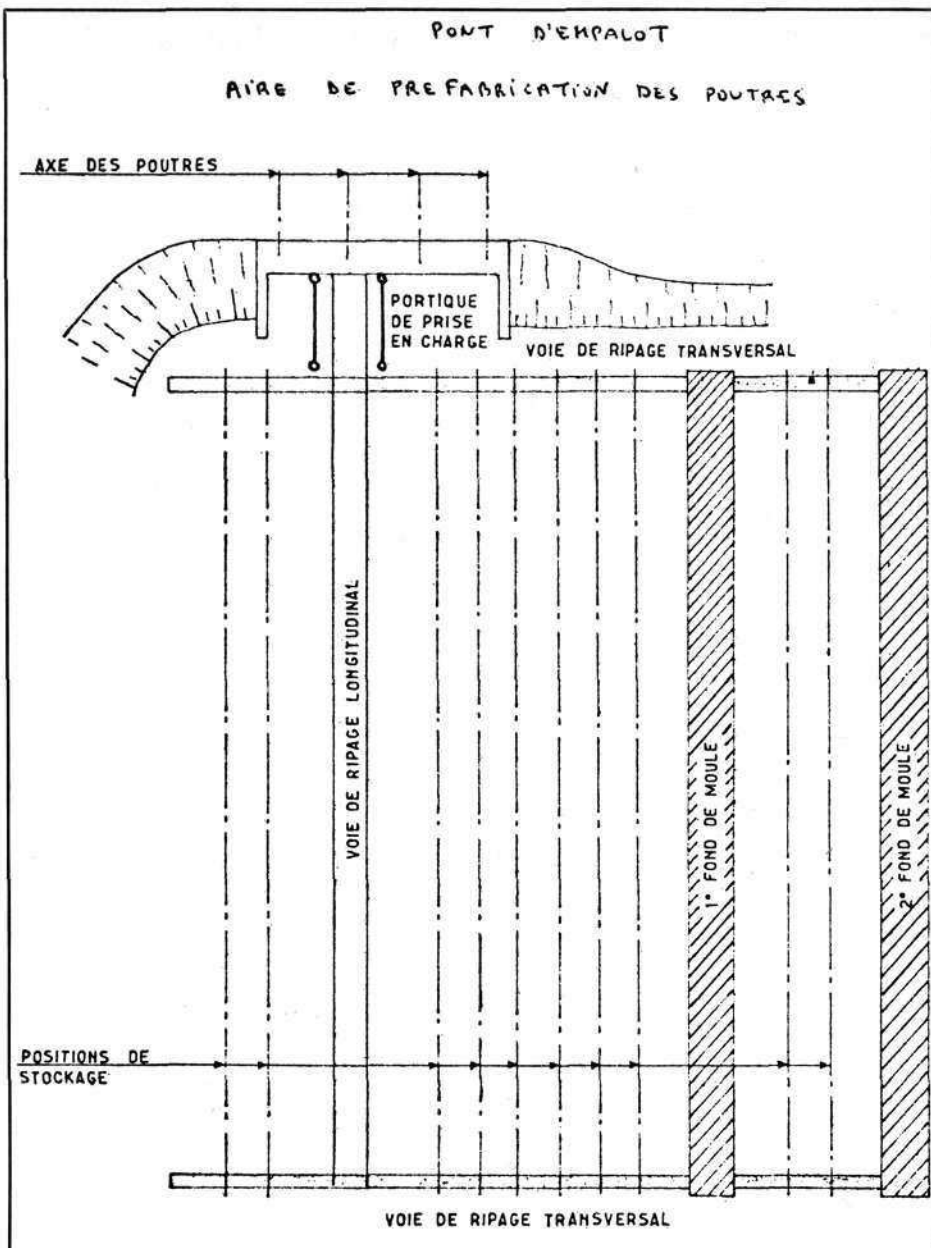
- 1^{er} et 2^e jours : coffrage, ferrailage
- 3^e jour : bétonnage durant de 7 à 8 heures pour les 61 m³ de béton
- 4^e, 5^e et 6^e jours : séchage de manière à atteindre une résistance de 250 bars
- 7^e jour : mise en tension et ripage en position de stockage.

Le lancement des poutres a été exécuté avec l'aide de poutres métalliques de lancement de 50 m, triangulées et équipées d'un avant bec de 35 m. Les opérations se sont déroulées selon les phases suivantes :

- montage à terre et lancement de la 1^{re} poutre métallique de lancement entre la culée rive gauche et la pile n° 1, puis même opération pour la seconde poutre (figure 1) ;
- exécution de la voie de roulement pour mise en place des portiques de transport dans l'axe de lancement ;
- ripage transversal d'une poutre depuis son lieu de stockage pour l'amener sur la voie de lancement et mise sur chariots roulants de cette poutre ;

— déplacement longitudinal de la poutre sur une dizaine de mètres pour une prise en charge avant par le portique roulant par l'intermédiaire de deux chariots supérieurs équipés de suspentes sur des rails se prolongeant sur les poutres métalliques de lancement. Le chariot inférieur avant est libéré et retiré (figure 2) ;

— déplacement longitudinal de la poutre sur 40 m environ, tenue à l'avant par le portique et reposant à l'arrière sur le chariot inférieur, puis prise en charge de la partie arrière de la poutre par le second portique et déplacement jusqu'à la position finale dans l'axe de lancement (figure 3) ;



— ripage transversal de la 1^{re} poutre de lancement (figure 4) ;

— ripage transversal de la 1^{re} poutre en béton qui vient prendre la place de la poutre de lancement. Mise en place du rail sur la poutre (figure 5) ;

— lancement de la seconde poutre, le portique roulant sur une poutre de lancement et sur une poutre en béton (figure 6) ;

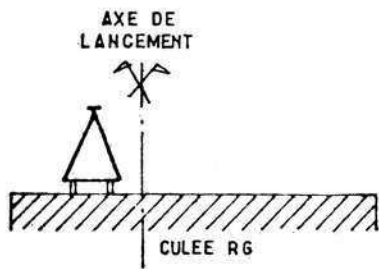
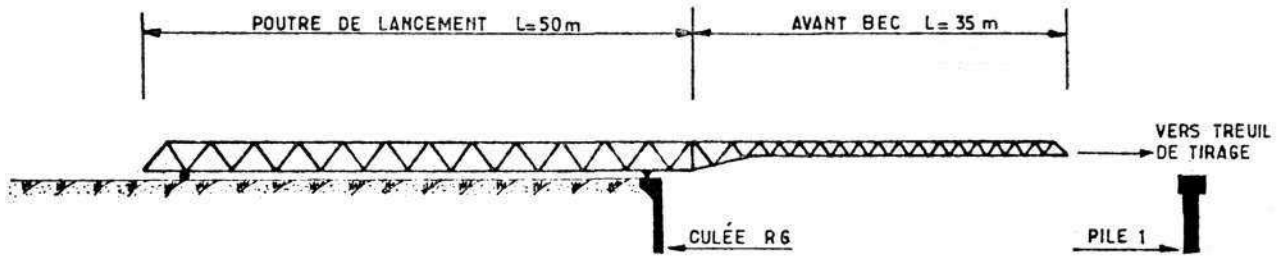
— déplacement du rail qui passe de la poutre de lancement sur la seconde poutre béton, prise en charge des poutres de lancement par les portiques et déplacement longitudinal de ces poutres en 2^e travée (figure 7) ;

— ripage de la seconde poutre en béton à l'emplacement de la poutre de lancement ;

— lancement de la 3^e poutre béton jusqu'en travée 2, en roulant d'abord sur les 2 premières poutres béton en travée 1 et ensuite sur les 2 poutres de lancement dans la travée 2 (figure 8) ;

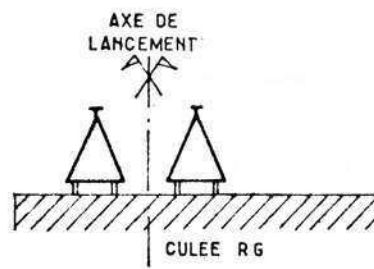
— recommencement des mêmes opérations pour la travée 2, puis 3, puis 4 de telle sorte que dans chaque travée on ait mis en place 2 poutres béton ;

— démontage et évacuation des poutres métalliques de lancement ;



MISE EN PLACE 1^{re} POUTRE DE LANCEMENT

Figure 1



MISE EN PLACE 2^e POUTRE DE LANCEMENT

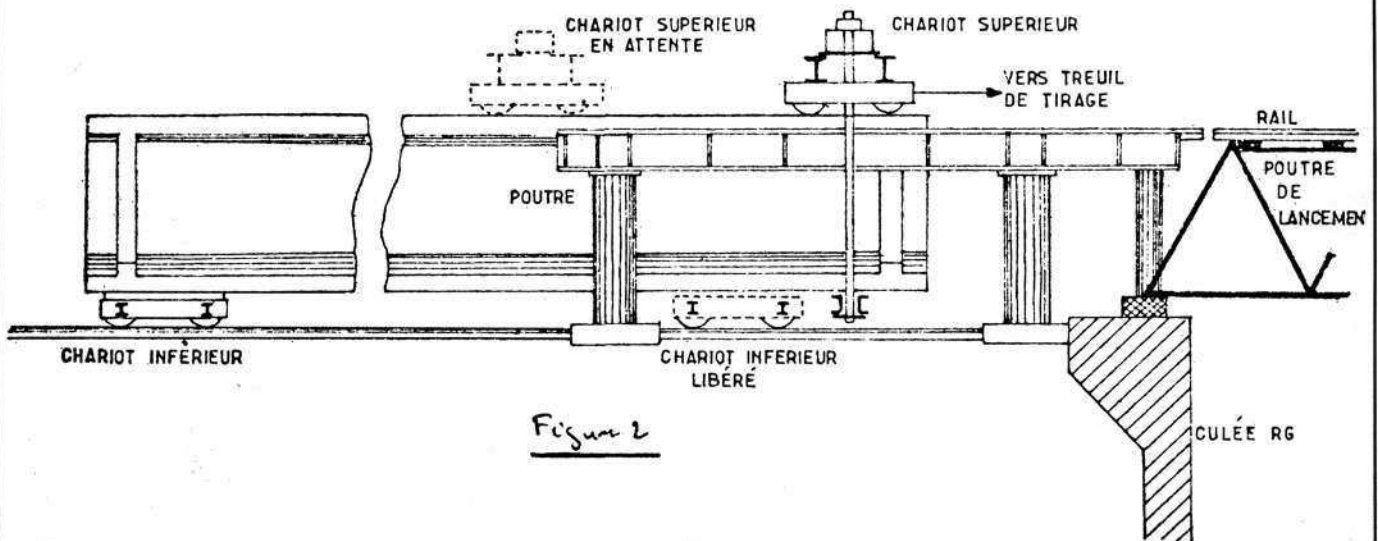
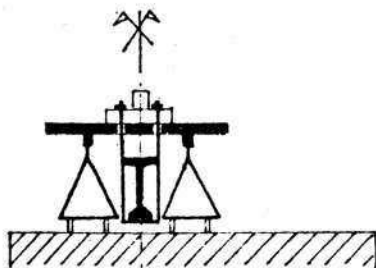
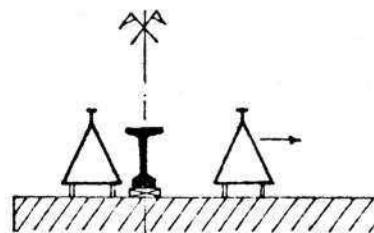


Figure 2



LANCEMENT DE LA 1^{re} POUTRE

Figure 3



RIPAGE TRANSVERSAL DE LA 1^{re} POUTRE DE LANCEMENT

Figure 4

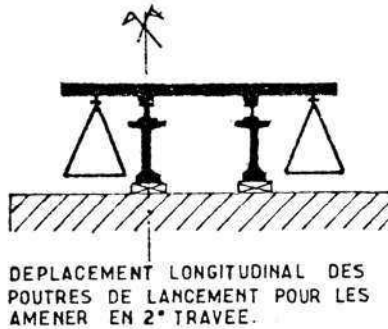
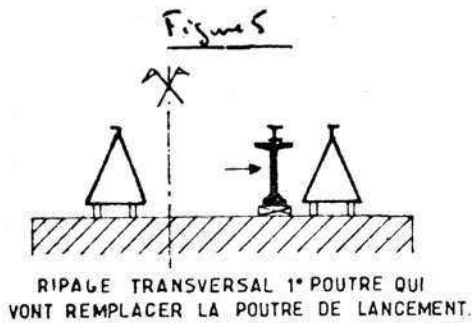


Figure 7

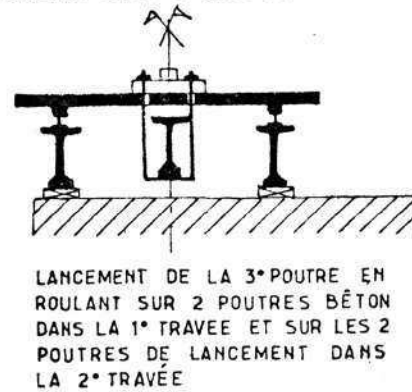
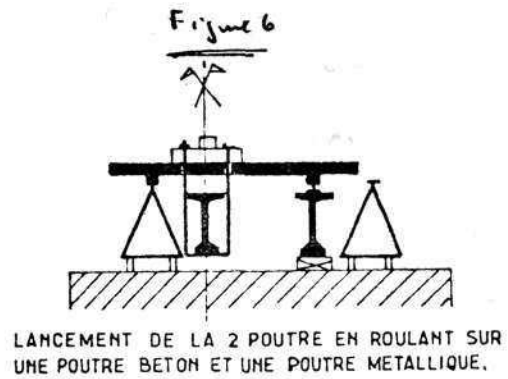


Figure 8

— poursuite du lancement des poutres en béton en roulant sur celles déjà en place ;

— pour terminer, ripage transversal des poutres à leur emplacement définitif.

Lorsque toutes les poutres ont été mises en place, les travaux se sont poursuivis par le coulage des hourdis entre poutres et des entretoises, le coulage des zones sur appuis pour réaliser la continuité, la mise en tension des câbles de continuité, la mise sur appuis définitifs et les finitions.

La continuité était assurée par des câbles éclisses KA 20 disposés dans les hourdis et d'une longueur de 20 m environ au droit des piles, ainsi que par des câbles KA 40 placés dans les talons et régnant tout le long de l'ouvrage, sur 200 m, en se relevant au niveau des appuis extrêmes. Les câbles KA 40, qui étaient au nombre de 3 par poutre ont été assez difficiles à mettre en œuvre, puisqu'il fallait les enfiler, sur 200 m, dans les gaines noyées dans le béton. Dans un pre-



(Photo A. Dođin)

Pont d'Empalot. Vue des poutres métalliques de lancement en place sur la travée 4.

mier essai, l'entreprise a tenté d'enfiler les fils constitutifs du câble un à un. Mais au-delà du 30^e fil poussé, l'opération s'est avérée impossible. Un deuxième essai a consisté à tirer, à l'aide d'un treuil, des paquets de

plusieurs fils. Là encore, ce fut un échec. Enfin, l'enfilage a pu être fait pour la totalité du câble en tirant avec un treuil, les 40 fils constitutifs étant boutonnés sur un anneau par sou-

5. - ELEMENTS FINANCIERS

Le solde des travaux qui vient d'être effectué récemment fait ressortir le bilan financier suivant, qui tient compte des révisions de prix (travaux réalisés entre le 16 septembre 1971 et septembre 1973 en tenant compte des intempéries) :

— pont de l'ONIA :

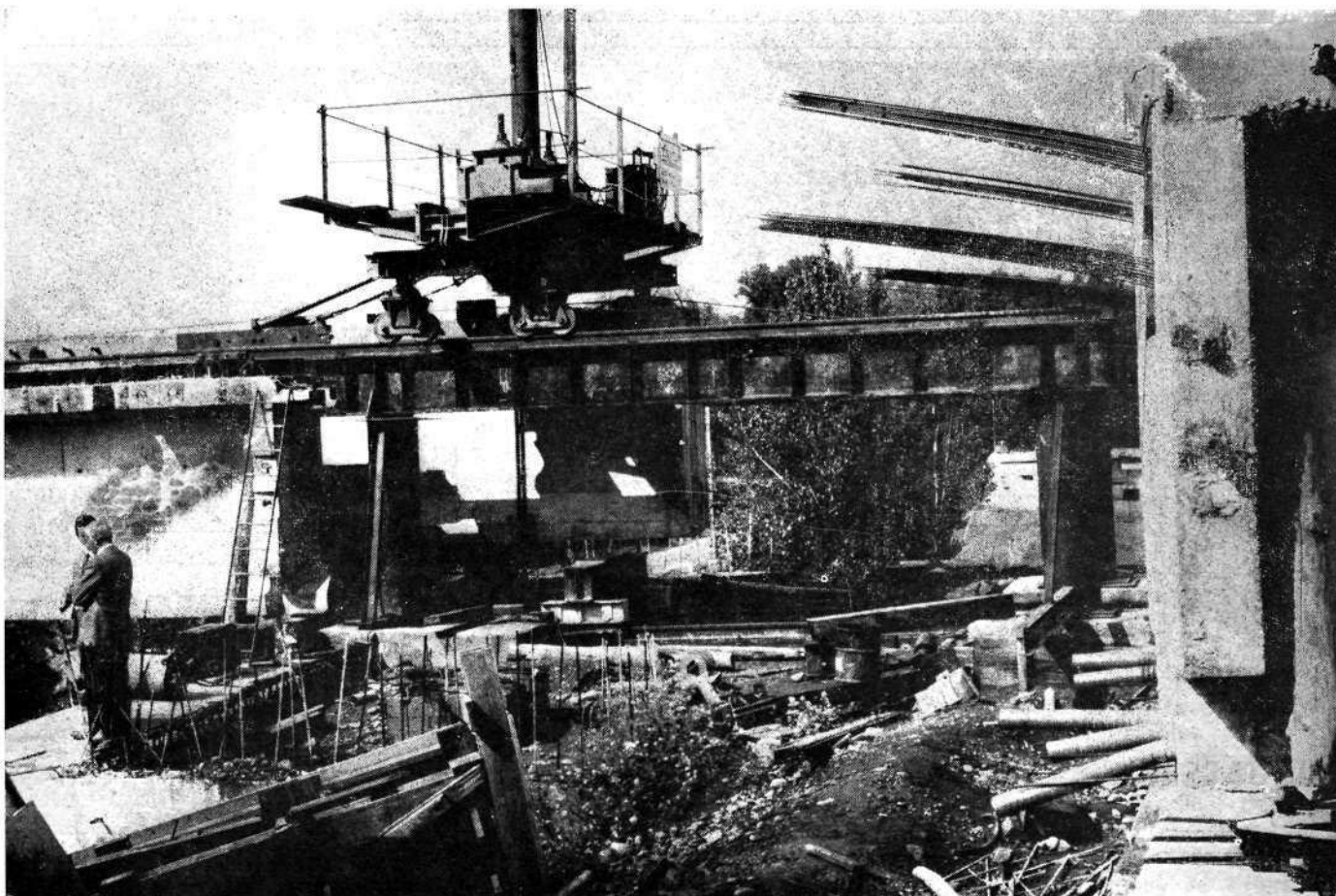
marché DODIN ...	5 480 000
travaux en régie ..	65 000
révisions de prix ..	350 000
dalles de transition	35 000
garde-corps, barrières normales,	
glissières	200 000
TOTAL	6 130 000 F TTC

— pont d'Empalot :

marché DODIN ...	3 510 000
travaux en régie ..	200 000
révisions de prix ..	195 000
dalles de transition	25 000
garde-corps, barrières normales,	
glissières	150 000
TOTAL	4 080 000 F TTC
TOTAL GENERAL	10 210 000 F TTC

Y. BRIANCOURT I.P.C.

J. LINGER I.T.P.E.



Pont d'Empalot. Vue d'une poutre béton en cours de lancement et déjà prise en charge à l'arrière par le portique.

(Photo A. Dodin)

ENTREPRISE SOURBETS

**TRAVAUX
ROUTIERS**

**MATÉRIAUX
ENROBÉS**

1, rue Ferdinand-Lassalle
31075 TOULOUSE CEDEX
Tél. 47.61.46 (+)

ENTREPRISES G. SAFONT & Cie

**TRAVAUX
PUBLICS
ET
PARTICULIERS**

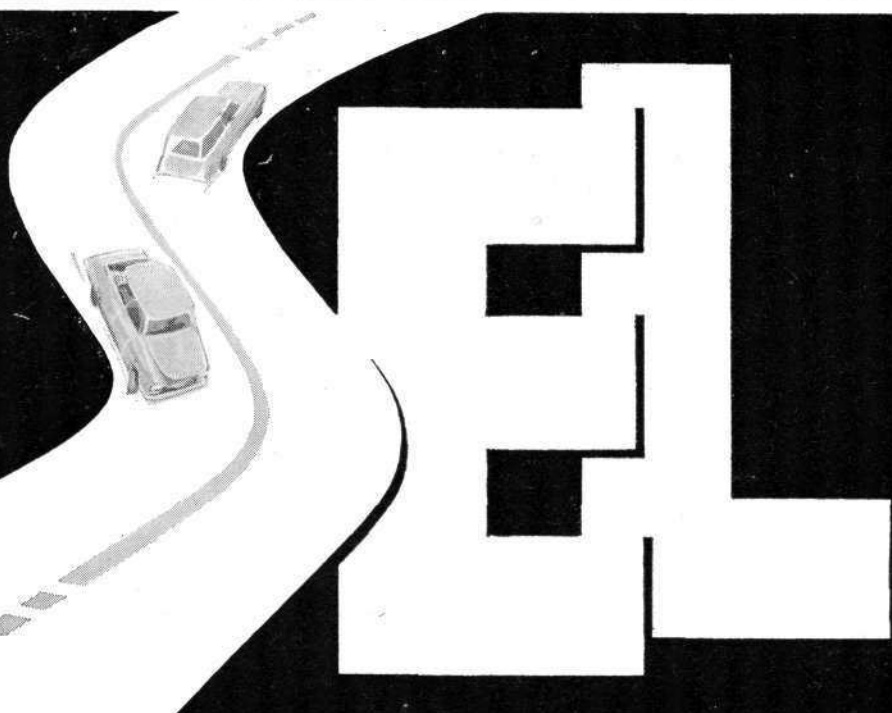
**PRECONTRAITES
ET
PREFABRICATION
LOURDE**

Siège Social :
31510 LABROQUÈRE
(61) 88.31.59

Usine :
B.P. 37 - 31110 LUCHON
(61) 79.01.20

**votre meilleure
défense
contre la neige
et le verglas**

**le SEL
NaCl**



plus de chaussées glissantes...

plus économique, plus simple, plus sûr !

Pour tous renseignements :
ASSELVIA 53, rue des Mathurins 75008 PARIS • Tél. : 265.95.70

L'AUTOROUTE DES 2 MERS A-61/NARBONNE-BORDEAUX

par R. Diez

Directeur de l'Agence Midi-Pyrénées de Scetauroute

Introduction

L'examen d'une carte routière d'Europe Occidentale laisse apparaître crûment l'absence de voie de circulation moderne dans le Sud Ouest de la France.

La R.N. 113 qui relie Marseille à Bordeaux en desservant le littoral Languedocien, Toulouse et la vallée de la Garonne jusqu'à Bordeaux est cependant l'itinéraire le plus chargé du Sud Ouest (trafic approchant 20 000 véh/j sur certaines sections, pourcentage poids lourds atteignant 30 %) mais aussi le plus surveillé (toutes les gendarmeries sont construites sur le bord de la route).

La réalisation de l'autoroute des Deux Mers a été décidée en 1972 lorsqu'après un concours très serré lancé auprès des Sociétés Concessionnaires privées déjà constituées, la concession fut accordée... à une Société d'Economie Mixte, la Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) ; c'était à cette époque à qui proposerait les dates de mise en service les plus rapprochées.

Montage administratif et technique

Le Maître d'Ouvrage, l'ASF, a aussitôt confié la maîtrise d'œuvre de cette autoroute à Scetauroute hormis pour une courte section Toulouse-Bruguières, située dans la banlieue Nord de Toulouse dont la maîtrise d'œuvre a été confiée à la Direction

Départementale de l'Équipement de la Haute-Garonne.

C'est ainsi que dès l'automne 1972 étaient créées les Agences Scetauroute de Toulouse Midi Pyrénées, responsable de Carcassonne - Castelsarrasin, et d'Agen Aquitaine, responsable de Laprade (Bordeaux) - Castelsarrasin ; la section Narbonne - Carcassonne était confiée à l'Agence de Montpellier Languedoc déjà maître d'œuvre de l'autoroute A9.

L'Agence de Toulouse Midi Pyrénées comprend actuellement une trentaine de personnes dont cinq ingénieurs de haut niveau ; sa mission est actuellement de mener à bien les études et les acquisitions foncières conformément à un planning qui a malheureusement nettement dérapé depuis l'origine.

Il convient de souligner qu'aux abords de Toulouse la réalisation de l'autoroute des Deux Mers est étroitement dépendante de celle du réseau de voirie rapide de l'agglomération toulousaine et en particulier de l'achèvement de la Rocade Sud ; le coup d'arrêt récemment porté à cette dernière opération risque donc d'être sérieusement préjudiciable à la mise en service de l'autoroute au Sud de Toulouse dans les délais prévus.

Caractéristiques et principaux problèmes

En Midi Pyrénées, l'autoroute des Deux Mers est uniquement une auto-

route de plaine à vitesse de référence très élevée (140 km/h d'après les normes en fait beaucoup plus) ; prévue à 2×2 voies et élargissable par l'extérieur à 2×3 voies, elle est entièrement conforme aux normes en vigueur.

Singulièrement, le tracé de la section Toulouse-Dt Aude longe le Canal du Midi ce qui a déterminé l'implantation des aires de stationnement en bordure immédiate du Canal dans un site particulièrement agréable ; sur l'aire de service du Seuil de Naurouze, il sera même réalisé un petit port afin d'accueillir dans les installations de restauration la clientèle des houseboats.

Au plan technique les principaux problèmes sont :

- l'hydraulique et tout particulièrement la protection de l'autoroute et des riverains contre les crues de l'Hers Mort.
- la stabilité des hauts remblais sur les argiles et limons compressibles de la basse plaine.
- la recherche de matériaux d'emprunt car l'autoroute se développe presque exclusivement en remblai de la limite de l'Aude à Castelsarrasin.

Ces problèmes sont au stade actuel des études quasi résolus :

Pour l'hydraulique, l'Administration, la Société et le Syndicat de l'Hers mettent sur pied en commun un programme très important d'aménagement de l'ensemble de l'Hers qui conduira à assurer l'écoulement de la

Région	Section	Date de mise en service	Etat d'avancement des études et travaux
Languedoc	Narbonne limite Hte Garonne	1978	DUP de juillet 74 Etudes et acquisitions foncières en cours. Début des travaux en 1976
Midi Pyrénées	Limite Hte Garonne Toulouse Toulouse - Bruguères Bruguères - Castelsarrasin	1978 fin 1978 1980	Idem DUP en cours Etudes en cours Idem
Aquitaine	Castelsarrasin - Agen Agen - Langon Langon - Laprade	1980 1978 été 1975	Idem Idem Travaux en cours

crue trentenaire, aux abords de Toulouse sans débordement.

Pour la stabilité des remblais, Secteur étudié actuellement des solutions donnant satisfaction :

- substitution de sol ;
- drainage et montée progressive des remblais.

Pour les matériaux d'emprunt, une étude systématique des ressources

de la région a été faite. Cette étude a malheureusement confirmé l'inexistence de gîtes de matériaux vraiment « nobles » dans la mouvance de l'autoroute. Les plus proches de ces gîtes se situent à plus de quinze kilomètres du tracé. Les choix s'orientent donc actuellement vers l'utilisation de matériaux de moindre qualité, mais situés près du tracé, et auxquels des traitements appropriés permettront de donner les caractéristiques requises.

Conclusion

En conclusion, l'autoroute des Deux Mers est bien partie mais il me paraît important de souligner que le succès de l'opération reste étroitement lié à la volonté des collectivités locales de se doter d'infrastructures routières modernes et aussi, bien sûr, à la santé financière des Sociétés d'Economie Mixte d'Autoroute. ■

SPIE-BATIGNOLLES

S.A. au capital de 77.429.000

SIEGE SOCIAL :

Tour Anjou - 33, quai National
92806 PUTEAUX

DEPARTEMENTS GENIE CIVIL :

13, avenue Morane-Saulnier
78140 VÉLIZY

Tél. 946.96.95

ENTREPRISES GÉNÉRALES

en France et à l'Etranger
TRAVAUX PUBLICS

ROUTES - AUTOROUTES
ECHANGEURS - OUVRAGES D'ART
AERODROMES :

Pistes - Tours de contrôle
Parkings - Hangars

Direction Régionale :

2, ALLEES CHARLES - DE - FITTE
31300 TOULOUSE - TEL. 42.74.25

Entreprise BLANCHARD

TRAVAUX PUBLICS

TERRASSEMENTS

AGEN

47000
T. 66.71.99

ASSAINISSEMENTS

171, avenue Jean-Jaurès

BETON ARME

COLOMIERS

31770
T. 78.14.18

OUVRAGES D'ART

Z. Industrielle « En Jacca »

NAISSANCES

Maurice Marchal fait part de la naissance de ses 10^e, 11^e et 12 petits-enfants : Marie-Alix **Duvert**, le 30 avril 1974 à Paris ; Ludovic Patrick **d'Hautuille**, le 16 août 1974 à Strasbourg ; Guendal **Prioux**, le 17 octobre 1974 à Strasbourg.

MARIAGE

Maurice Marchal fait part du mariage de sa fille, Isabelle, avec M. Michel **Accary**, Ingénieur de l'Armement (28 décembre 1974).

DÉCISIONS

M. Jean-Claude Ralite, IPC, est, à compter du 21 novembre 1973, placé en service détaché pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable auprès de l'Association pour l'Expansion Industrielle de la Lorraine (APEILOR) en sa qualité de Commissaire à la Conversion Industrielle de la Lorraine.

Arrêté du 24 mai 1974.

M. Yves Lecerf, ICPC, est, à compter du 1^{er} avril 1974, placé en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Ministère de l'Éducation Nationale en vue d'exercer des fonctions de chargé d'Enseignement à l'Université de Paris VIII sur un poste de Maître de Conférences.

Arrêté du 24 mai 1974.

M. Maurice Legrand, ICPC, est, à compter du 1^{er} décembre 1973, réintégré pour ordre dans son corps d'origine et placé à nouveau en ser-

vice détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Ministère du Développement Industriel et Scientifique en sa qualité de Directeur du Gaz, de l'Électricité et du Charbon.

Arrêté du 2 septembre 1974.

M. Jean-Yves Chauvière, IPC, est, à compter du 26 février 1974, placé en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Ministère de la Coopération pour exercer des fonctions de son grade au Cameroun, au titre de la Coopération technique.

Arrêté du 7 octobre 1974.

M. Jacques Couvert, IPC, est, à compter du 1^{er} octobre 1974, placé en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès de la S.N.C.F., en vue d'y exercer des fonctions de son grade.

Arrêté du 10 octobre 1974.

M. Pierre Andrau, ICPC, est, à compter du 7 avril 1974, placé en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès du Port Autonome de Nantes - Saint-Nazaire en qualité de Directeur de ce Port.

Arrêté du 17 octobre 1974.

M. Henri Genevey, IPC, est, à compter du 1^{er} septembre 1974, placé en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès de l'Office Public d'HLM de la Ville de Paris, pour y exercer les fonctions de Chef des Services « Constructions ».

Arrêté du 17 octobre 1974.

M. Dominique Becker, IPC, est, à compter du 1^{er} mars 1974, placé en service détaché pour une période d'un an auprès de l'Établissement Public d'Aménagement des Rives de l'Étang de Berre, pour exercer les fonctions de Directeur Général Adjoint.

Arrêté du 17 octobre 1974.

M. Jean-Claude Droin, IPC, est, à compter du 1^{er} mars 1974, placé en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès de l'Établissement Public chargé de l'Aménagement des Rives de l'Étang de Berre, en qualité de Directeur Général.

Arrêté du 17 octobre 1974.

M. André Morange, IPC, en position de disponibilité, est maintenu dans cette même position pour une nouvelle et dernière période de trois ans à compter du 1^{er} septembre 1974 auprès de la Compagnie Générale des Eaux en qualité de Chef de Service à la Direction Générale.

Arrêté du 18 octobre 1974.

M. Georges Rozen, IPC, au C.E.T.E. de Bordeaux, est, à compter du 21 octobre 1974, mis à la disposition de la Société Centrale pour l'Équipement du Territoire-Coopération-International, en vue d'y exercer les fonctions de Directeur de la Mission d'Études du Schéma Directeur Autoroutier de l'Iran.

Arrêté du 21 octobre 1974.

M. Bernard Siret, IPC, en service détaché auprès de l'Institut de Développement Industriel, est, à compter du 1^{er} février 1974, maintenu dans la même position auprès de cet organisme pour une nouvelle période de

cinq ans, éventuellement renouvelable, afin de lui permettre de continuer à y exercer des fonctions de son grade.

Arrêté du 22 octobre 1974.

M. Jean-Paul Garcia, IPC, en service détaché auprès de la Société Centrale pour l'Équipement du Territoire, est, à compter du 1^{er} octobre 1974, réintégré pour ordre dans son Administration d'origine et mis à la disposition de la Société Anonyme d'Économie Mixte de la ville de Cachen, en vue d'y exercer les fonctions de Directeur.

Arrêté du 22 octobre 1974.

M. Yves Fournet, IPC, mis à la disposition du Ministère de la Santé, est, à compter du 1^{er} octobre 1974, mis à la disposition du Ministère de l'Économie et des Finances en qualité de chargé de mission à la Commission Centrale des Marchés.

Arrêté du 22 octobre 1974.

M. Michel Croc, IPC, en service détaché auprès du Ministère des Affaires Étrangères, est, à compter du 28 novembre 1974, maintenu dans la même position auprès de ce Département Ministériel pour une période d'un an, éventuellement renouvelable, afin de lui permettre de continuer à exercer des fonctions de son grade en Algérie, au titre de la Coopération technique.

Arrêté du 22 octobre 1974.

M. Jean MILLIER, IGPC, en service détaché auprès de l'Établissement Public pour l'Aménagement de la Région de la Défense, en qualité de Directeur Général, est, à compter du 16 mai 1974, maintenu dans la même position et dans les mêmes fonctions

M. Michel Brisson, IPC, au Service Maritime et de Navigation du Languedoc-Roussillon, est, à compter du 1^{er} novembre 1974, mis à la disposition de l'Entreprise de Recherches et d'Activités Pétrolières (Elf-Erap), en vue d'y exercer des fonctions de son grade.

Arrêté du 31 octobre 1974.

M. Henri Schluck, IPC, est, à compter du 1^{er} mai 1974, placé en service détaché pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès de l'Association pour l'Expansion Industrielle de la Lorraine pour exercer les fonctions d'Adjoint au Commissaire à la Conversion Industrielle de la Lorraine.

Arrêté du 7 novembre 1974.

M. Jean-René Brunetière, IPC, en

service détaché auprès du Ministère des Affaires Étrangères, est, à compter du 24 novembre 1974, maintenu dans la même position auprès de ce Département Ministériel pour une période d'un an, éventuellement renouvelable, afin de lui permettre de continuer à exercer des fonctions de son grade en Algérie au titre de la Coopération Technique.

Arrêté du 7 novembre 1974.

M. Claude Noël, IPC, est mis à la disposition du Ministère de l'Industrie et de la Recherche, est, à compter du 1^{er} décembre 1974, réintégré dans son administration d'origine et mis à la disposition du Ministère de l'Économie et des Finances en qualité de chargé de mission auprès du Directeur du Budget.

Arrêté du 8 novembre 1974.

Demande d'emploi

Né le 11 juin 1921, à Cologne.

Ingénieur géomètre (1943).

Ingénieur T.P. (1945).

POSTES OCCUPÉS

1949-1950 - Ing. géomètre à Caen.

1950-1959 - Entreprise de T.P. Plantivaud et Machat (Meudon - 92).

1959-1962 - Ing. conseil.

1962-1965 - Didudes P.C. à Coblenz (R.F.A.).

1966-1967 - Assistance techn. en Afrique.

1969-1971 - Sté Philipp. Holzmann S.A. (Francfort).

1971-1972 - Sté Hochtief S.A.

1972 - Sté Ducker KG.

RÉPERTOIRE DÉPARTEMENTAL DES ENTREPRISES

SUSCEPTIBLES
D'APPORTER
LEUR CONCOURS
AUX ADMINISTRATIONS
DES PONTS
ET CHAUSSÉES
ET DES MINES

ET A TOUS LES AUTRES
MAITRES D'OUVRAGES PUBLICS
PARAPUBLICS ET PRIVÉS

01 AIN

Concessionnaire des planchers
et panneaux dalles « ROP »
Les Préfabrications Bressanes
01-CROTTET - R.N. 79 près de Mâcon
Tél. 29 à Bagé-le-Châtel

02 AISNE

S. A. F. T. A.
9, Place de la Madeleine - 75008 PARIS
Tél. : 265.01.13
chargements - transports
assainissement
vente de fumures humiques

05 HAUTES-ALPES

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**
Tous travaux routiers
Route de Marseille - 05001 GAP - B.P. 24
Télex : ROUTHMIDI 43221
Tél. : (92) 51-03-96

13 BOUCHES-DU-RHONE

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE T.P.
FOUGEROLLE - SNCT**
S.A. CAPITAL 51.101.400 F
Siège : 3, avenue Morane-Saulnier
VELIZY-VILLACOUBLAY
Agence de Marseille : 154, av. Jules-Cantini
13008 MARSEILLE
Téléphone : 77.04.20 TELEX : 44.846

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**
Tous travaux routiers
Zone Industrielle - 13290 LES MILLES
Tél. : (91) 26.14.39
Télex : ROUTHMIDI 41702

20 CORSE

ENTREPRISE DE
TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENTS
RABISSONI s.a.
Société anonyme au capital de 100.000 Francs
Gare de Mezzana - Plaine de Peri
20000 SARROLA-CARCOPINO

SOCIÉTÉ T.P. ET BATIMENT
Carrière de BALEONE
Ponte-Bonello par AJACCIO
Tél. 27.60.20 Ajaccio
Vente d'agréats et matériaux de viabilité
Tous travaux publics et Bâtiment

21 COTE-D'OR

LES AGGLOMÉRÉS DE L'EST
21-SAINT-JEAN-DE-LOSNE
Tuyaux en béton - Préfabrication - Tous
produits moulés - Bordures de trottoirs
Viabilité - Signalisation -
Tous les produits V.R.D. - Dalles - Clôtures

26 DROME

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**
Tous travaux routiers
Route de Mours
26101 ROMANS - B.P. 9
Télex : ROUTHMIDI 45703
Tél. : (75) 02-22-20

38 ISÈRE

— CHAUX VIVE
— CHAUX ÉTEINTE
50/60 % Ch. Libre
— CHAUX SPÉCIALE pr enrobés
20/30 % Ch. Libre
— CARBONATE DE CHAUX
(Filler Calcaire)
Broyeur à boulets
Sté de CHAUX et CEMENTS
38 - SAINT-HILAIRE DE BRENS

APPAREILS DRAGON s.a
Concassage - Broyage - Criblage - Installations
Siège Social : 38-Fontaine
Tél. (76) 96-34-36 - Télex. Draglex 32.731
Bureau à Paris, 92, av. Wagram (17^e)
Tél. 227-84-70 - Télex. Dragowag 29.406

39 JURA

Sté d'Exploitations et de Transports PERNOT
Préfabrication - Béton prêt à l'emploi
Rue d'Ain, 39-CHAMPAGNOLLE Tél. 83
Sté des carrières de Moisse
39-MOISSEY

47 LOT-ET-GARONNE

G. ROUSSILLE
DRAGAGES ET TRAVAUX PUBLICS
47 - LAYRAC
R.C. Agen 58 A 7
I.N.S.E.E. 143 47 145 0 002

51 MARNE

S. A. F. T. A.
9, Place de la Madeleine - 75008 PARIS
Tél. : 265.01.13
chargements - transports
assainissement
vente de fumures humiques

62 PAS-DE-CALAIS

S. A. BENALU
S.A. au capital de 1 000 000 F
108, rue Pierre-Brossolette
62110 HENIN-BEAUMONT
Tél. (21) 20.03.49
• Construction de matériel roulant
• Construction de bennes en alliage léger

BEUGNET
(Sté Nouvelle des Entreprises)
S.A. au Capital de 5.200.000 F
TRAVAUX PUBLICS
53, bd Faidherbe - 62000 ARRAS

59 NORD

Ets François BERNARD et Fils
MATÉRIAUX DE VIABILITÉ :
Concassés de Porphyre, Bordures, Pavés en
Granit, Laitier granulé, Sables.
50, rue Nicolas-Leblanc - LILLE
Tél. : 54-66-37 - 38 - 39

63 PUY-DE-DOME

BÉTON CONTROLE DU CENTRE
191, a. J.-Mermoz, 63-Clermont-Ferrand
Tél. : 92-48-74.
Pont de Vaux, 03-Estivareilles
Tél. : 06-01-05.
BÉTON PRÊT A L'EMPLOI
Départ centrale ou rendu chantiers par
camions spécialisés « Trucks Mixers »

67 BAS-RHIN

EXPLOITATION DE CARRIERES DE GRAVIERS
ET DE SABLES - MATÉRIAUX CONCASSÉS
Gravière du Rhin Sessenheim
S.A.R.L. au Capital de 200.000 F
Siège social : 67-SESSENHEIM
Tél. : 94-61-62
Bureau : 67-HAGUENAU, 13, rue de l'Aqueduc
Tél. : 93-82-15

(Voir suite au dos)

ENTREPRISES WAGNER

8, rue Adolphe-Seyboth 67004 STRASBOURG
CEDEX — Tél. 32.49.70 — Téléx 87 056
Etudes de projets et engineering - Bâtiments,
travaux publics et constructions industrielles
Béton précontraint et coffrages glissants
Préfabrication - Sondages et forages -
Fondations spéciales sur pieux - Travaux de
menuiserie

74 HAUTE-SAVOIE



SALINO

ANNECY — Tél. 57.21.27
6, rue des Alouettes - B.P. 576

Bâtiment - Génie Civil - Structures bois
Lamellé collé - Charpente traditionnelle
Préfabriqués — Promotion Immobilière

75 SEINE

S. A. F. T. A.

9, Place de la Madeleine - 75008 PARIS
Tél. : 265.01.13

chargements - transports
assainissement
vente de fumures humiques

76 SEINE-MARITIME

PLASTI-CHAPE

Route de Darnétal - MESNIL-ESNARD 76

- Revêtements routiers anti-dérapants
- Enrobés spéciaux
- Signalisation horizontale
- Revêtements de sols industriels

snammi

Siège Social : Quai Bas de l'Escure
76920 AMFREVILLE-LA-MIVOIE
B.P. n° 4 - Tél. (35) 70.82.64 +
MATERIELS DE TRAVAUX PUBLICS
LOCATION - MANUTENTION
Poclain (pelles) - P.P.M. (grues manutention)
CMC (chargeurs) - Bomag (rouleaux vibrants)
Ingersoll rand (compresseurs) - Neyrpic
Ponts Jumeaux (carrières)

**SOCIÉTÉ NORMANDE
DU CIMENT MOULÉ**

83, rue de la Motte
76140 LE PETIT-QUEVILLY
Tél. 72.29.61

CLOTURES BETON ET GRILLAGE
ELEMENTS BETON VIBRE

Jean-Claude BAUDOIN

AGGLOMÉRÉS - TRANSPORT
BÉTON PRÊT A L'EMPLOI

Rue des 18 Acres
76330 PETIVILLE
Tél. : 94.77.30 - 94.77.72

86 VIENNE

meac s. a.

86-CHAUVIGNY
Tél. : 44-32-46 Poitiers

FILLERS CALCAIRES

FRANCE ENTIÈRE



*Compagnie Générale
des Eaux*

Exploitation: EAUX
ASSAINISSEMENT
ORDURES MÉNAGÈRES
CHAUFFAGE URBAIN

52, rue d'Anjou - 75008 PARIS - Tél. 265 51 20

sacer

Siège social :
1, rue Jules-Lefebvre
75009 PARIS
Tél. : 874/35-34

**Tous travaux routiers
Voirie urbaine
Revêtements
de toute nature
Aires et pistes d'envol**

Direction régionale :

31300 TOULOUSE
80, avenue de Lombes
Tél. 42.08.79

Agences à :

64 - PAU. Tél. 32.39.27
31 - TOULOUSE. Tél. 42.02.08
81 - GAILLAC. Tél. 57.08.26
24 - PERIGUEUX. Tél. 53.52.14
11 - CARCASSONNE. T. 25-16-97



TERRASSEMENTS
 TRAVAUX PUBLICS
 BÉTON ARMÉ
 ET PRÉCONTRAIT
 BATIMENTS
 TRAVAUX SOUTERRAINS
 FLUVIAUX et MARITIMES

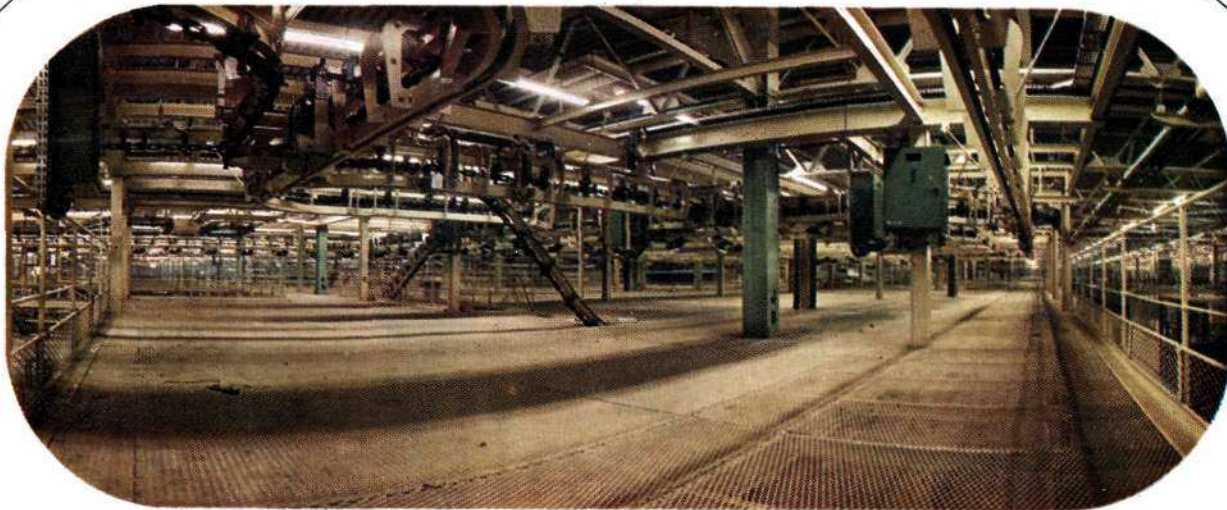


Département de PARIS - PARC DE DETENTE ET LOISIRS DU TREMBLAY
 Terrassements généraux : 1.000.000 m³
 M. BOURBONNAIS, Architecte en Chef

Agence :

MARSEILLE
 B.P. 23
 13130 BERRE-L'ETANG
 Tél. : 15-91 - 85-42-37

ENTREPRISE **MOINON**
57, rue de Colombes 92003 - Nanterre Cedex
 Tél. : 91 755
 Tél. : 769-92-90 (9 lignes)



Construction de l'usine FORD (boîte de transmissions) à BORDEAUX
1^{re} usine : 100.000 m², délai d'exécution tous corps d'Etat : 15 mois
2^e usine : 60.000 m², en cours de réalisation. Tous corps d'Etat : 12 mois
par BOUYGUES : General Contractor (Agence de Bordeaux)

**CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES
USINES CLÉS EN MAIN**

BOUYGUES

**BATIMENT
TRAVAUX PUBLICS**

S.A. AU CAPITAL DE 60000000 DE FRANCS
381 AVENUE DU GENERAL DE GAULLE
92140 CLAMART, 630 23 11