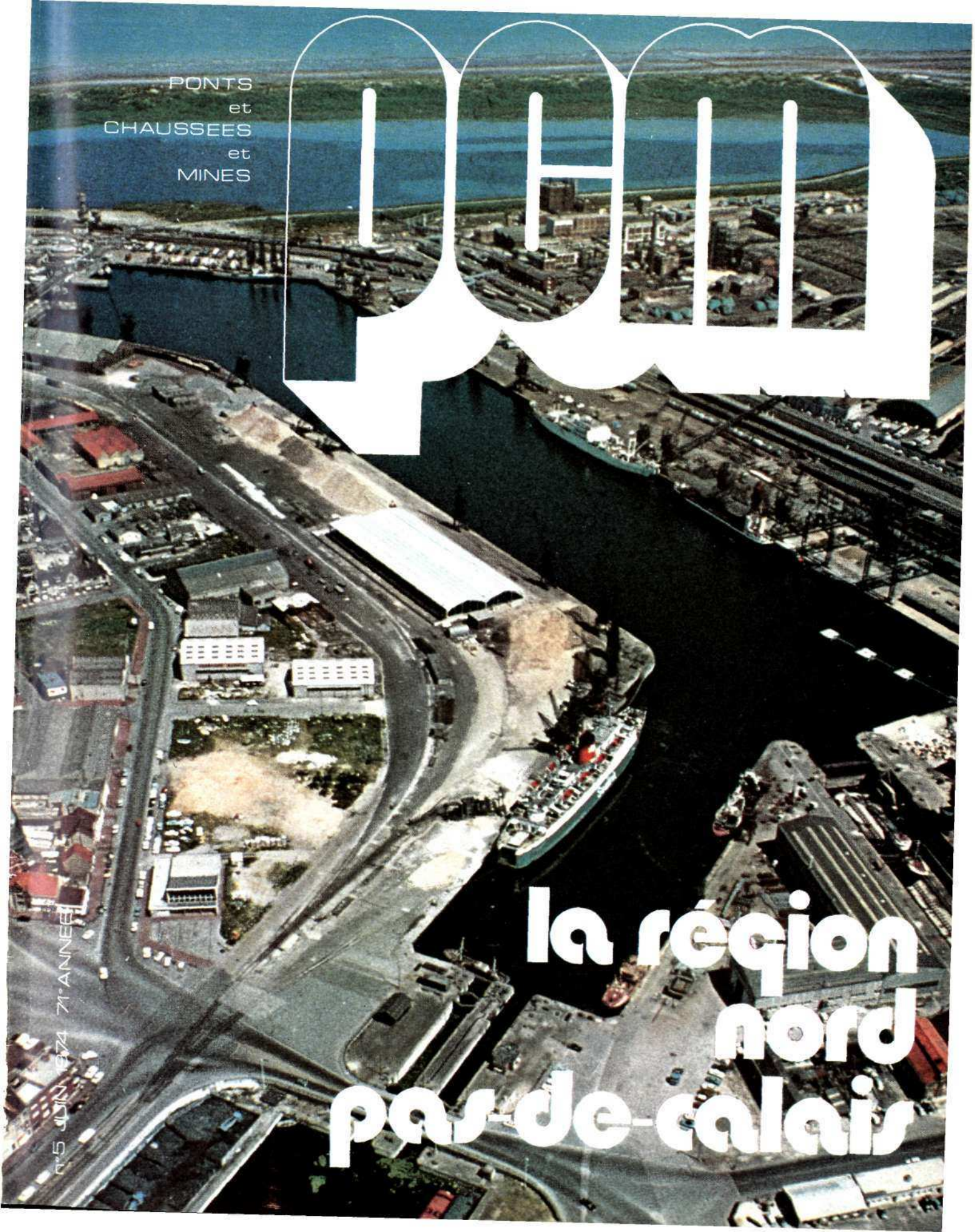


PONTS
et
CHAUSSEES
et
MINES

PCMM

la région
nord
pas-de-calais

n°5 JUN 1974 71 ANNEE





**contrôle et régulation
des
autobus urbains**



THOMSON-CSF

DIVISION SYSTEMES ELECTRONIQUES
1, RUE DES MATHURINS / B.P. 10 / 92222 BAGNEUX / FRANCE / TEL. 655.11.33



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

Directeur de la publication :

René MAYER,
Président de l'Association

Secrétaire général

de rédaction :

Pierre PLOUGOULM

Secrétaire de rédaction,

maquettiste :

Christian BODENREIDER

Assistante de rédaction :

Brigitte LEFEBVRE DU PREY

Promotion et

Administration :

Hubert de LANNURIEN
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'Asso-
ciation 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-Editions :
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 2^e trim. 1974 - N° 2867
Commission Paritaire n° 55.306

IMPRIMERIE MODERNE
U.S.H.A.
Aurillac

sommaire

dossier

Une politique régionale est-elle possible ?	15
Faire la région Nord-Pas-de-Calais par M. Mauroy	17
Une région de 4 millions d'habitants par M. Delmon	22
Les grands dossiers d'une stratégie régionale par MM. Dupré et Masson	28
L'aménagement d'une région urbaine et rurale par M. Masson	29
Des emplois pour aujourd'hui et pour demain : la politique de conversion industrielle par M. David	33
Les moyens d'une politique régionale : réflexions critiques sur les structures et le budget par M. Debevre	26
Les grands dossiers d'une stratégie régionale	20
Le littoral Calais-Dunkerque par M. Gory	40
Le tunnel sous la Manche et ses conséquences sur les infrastructures par M. Macé	49
La ville nouvelle de Lille-Est par M. Colot	53
La reconversion du bassin minier Nord - Pas-de-Calais par M. Paré	56
Une politique de l'eau par M. Bodelle	63

ILLUSTRATIONS : en couverture, vue de Calais / Docaménord ; Studio
Malaisy : p. 17 ; A. Pevzner/Studio Orop : p. 22 ; Paul Walet : p. 33 ; Port
Autonome de Dunkerque : p. 40-41-48 ; Grafic Foto : p. 42-43-46-47 ; Phot'r aéro-
port de Lille Lesquin : p. 54-55.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE TRAVAUX PUBLICS

FOUGEROLLE

SNCT

Ponts et ouvrages d'art
Aménagements hydro - électriques
Équipements collectifs et urbains
Routes - Aérodrômes
Travaux maritimes
Travaux souterrains
Bâtiment
Préfabrication
Génie civil industriel

S. A. au capital de 51.101.400 F

3, avenue Morane-Saulnier - 78.140 VÉLIZY-VILLACOUBLAY - Tél. 946.96.60



SOVENAT

COMPACTEZ A CADENCE ÉLEVÉE

LA GESTION PUBLICITAIRE

DIRECTION COMMERCIALE
B.P. 39 - 94100 ST MAUR France
TEL. 283.95.43 - Telex 21667 F

• SOVENAT BORDEAUX 33370 ARTIGUES
Av. Descartes (zone industrielle)
TEL. (56) 86.26.59

• SOVENAT LILLE 59113 SECLIN
Zone industrielle de Seclin
TEL. (20) 52.23.93

• SOVENAT LYON 69800 ST PRIEST
115, route de Grenoble
TEL. (78) 26.63.24

• BOMATER MULHOUSE 68200
19, rue Steinbach
TEL. (89) 42.12.53



Dumper T 5



Élévateurs tous terrains
2 roues motrices TE 120 TE 125
4 roues motrices TE 25 TE 35



Pilonneuse et
Patins vibrants
CO16 - CM13 -
CM21



Rouleaux vibrants
mono cylindres
SM 60-85/4



Rouleaux vibrants
tandem
ST 42 - ST 60 - ST 60 A
ST 73 - ST 80 - ST 85



Rouleaux vibrants
automoteurs mixtes
série CA 15 - série CA 25



Rouleaux vibrants
automoteurs tandem
CC 20 - CC 41

A retourner : 16, avenue de Curti 94100 ST MAUR

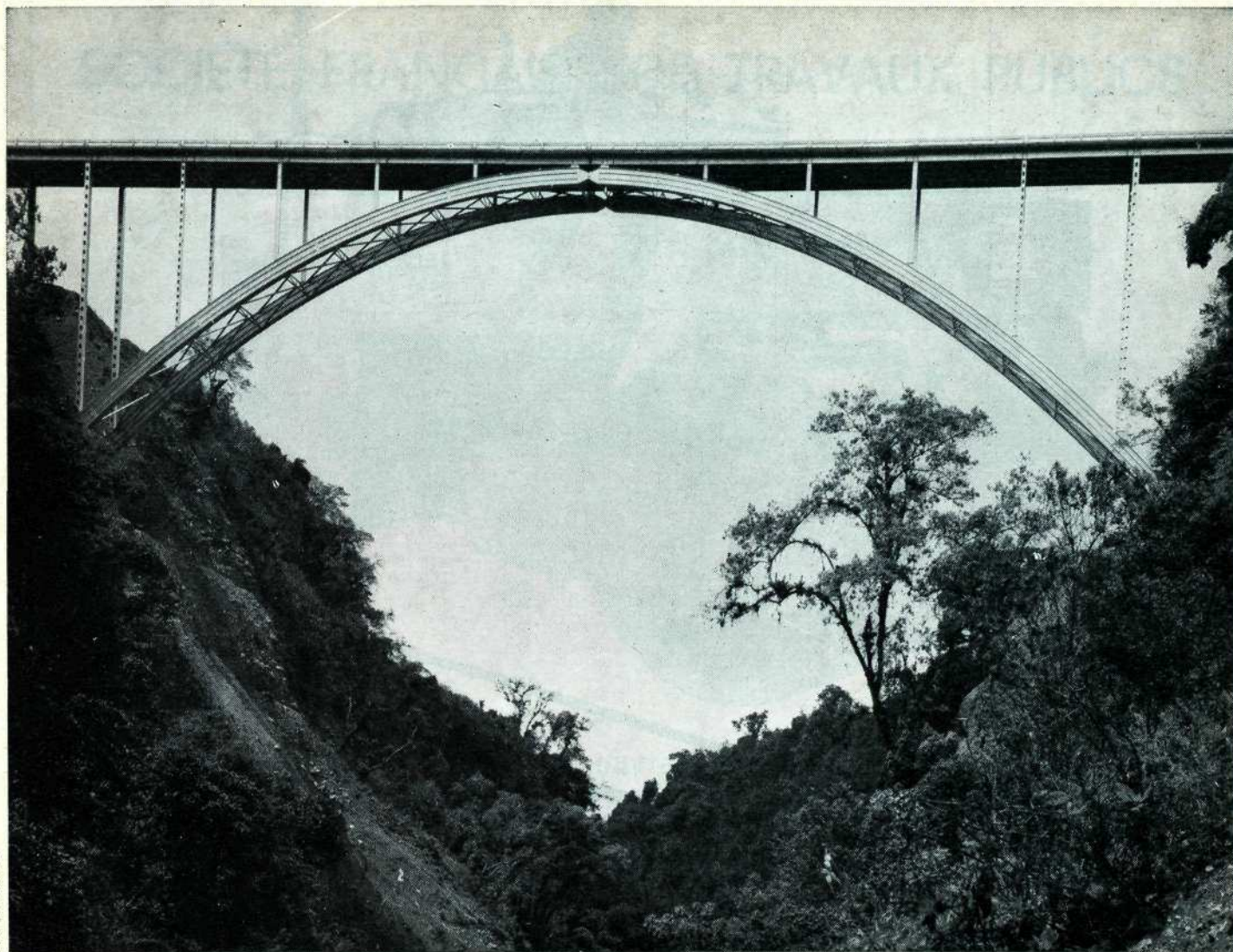
Désire sans engagement de ma part Une documentation gratuite
 Un rendez-vous

PCM 06

M. _____

Société _____

Adresse _____



Pont en arc à SALSIPUEDES (Equateur)

PONTS MÉTALLIQUES

PONTS BÉTON ARMÉ ET PRÉCONTRAIT

BAUDIN-CHATEAUNEUF

Société Anonyme au capital de 4.000.000 de F
45-CHATEAUNEUF-SUR-LOIRE - TÉLÉPHONE : (38) 89.43.09



au service de la route



TRAVAUX ROUTIERS SOLS INDUSTRIELS

SALVIAM BRUN

JEAN COLIN

DIRECTION REGIONALE :

- 62-64, rue Lefebvre-d'Orval
59505 DOUAI - Tél. 87.07.10

AGENCES :

- 79, quai de Beauvais
59280 ARMENTIERES - Tél. 77.25.92
- Port fluvial pont Lequeux
59000 LILLE - Tél. 57.38.02
- rue de la Gare
59269 ARTRES - Tél. 3 à Artres
- 336, rue Jean-Jaurès
59600 MAUBEUGE - Tél. 64.86.57

 **QUILLE**

de merville



Merville, berceau de l'Entreprise

à

Les nouveaux bureaux
de Marcq-en-Barœul



MM. Maurice Salembier et Emmanuel Turcry : architectes

marcq-en-barœul

...

... l'Entreprise QUILLE regroupe ses activités :
BATIMENT, GENIE CIVIL et OUVRAGES D'ART,
TRAVAUX MARITIMES et EQUIPEMENT, au
centre de l'agglomération LILLE-ROUBAIX-
TOURCOING.

Le DEPARTEMENT SPECIALITES, ainsi que le
DEPOT de MATERIEL demeurent à MERVILLE.

238, BOULEVARD GEORGES-CLEMENCEAU
59702 MARCQ-EN-BARŒUL
TELEX: QUIMARCO 12 225 F - TEL. : 72.04.20

EQ 74 124

Pour la SÉCURITÉ de l'usager

la rugosité

- du rugophalt
Asphalte coulé antidérapant
- du bétonsmac
Tapis mince à base de poudre
d'asphalte

la clarté

- du lumismac
Tapis mince réverbérant

l'étanchéité

- des ouvrages d'art
par tous les procédés **SMAC**

l'antiverglas

- du revêtement A3C
spécial pour chaussées
chauffantes

la propreté

- des trottoirs
en asphalte coulé

l'efficacité

- des glissières de sécurité

la



présente partout

SMAC PROMOTION

23, rue Broca

75240 PARIS - CÉDEX 05 - Tél. : 707-67-29



PERFOSOL

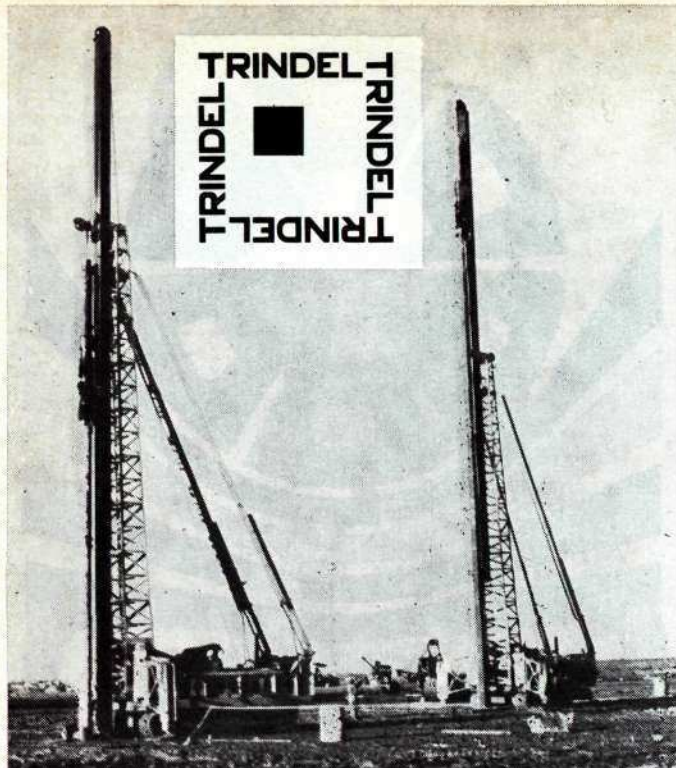
pieux
battus

pieux
forés

injections

B.P. N° 3 - 91620 LA VILLE DU BOIS
TELEPHONE : 909.14.51 +

Pub. R. Franck



TRINDEL
 TRINDEL
 TRINDEL
 TRINDEL

fondations spéciales

- PIEUX MV INJECTES
- PIEUX METALLIQUES
- PIEUX BETON CENTRIFUGE BATTUS
- PIEUX BATTUS MOULES
- PIEUX D'ANCRAGE

TRINDEL

DÉPARTEMENT FONDATIONS SPÉCIALES

DIRECTEUR : RAYMOND DEROIRE

DIRECTEUR TECHNIQUE : JEAN-PIERRE JOUBERT

51, RUE MARJOLIN, 92300 LEVALLOIS - TÉL. : 739-32-24

JE DESIRE RECEVOIR VOTRE DOCUMENTATION GRATUITE

NOM

SOCIETE

ADRESSE

TELEPHONE

ÉDITION PUBLICITÉ E.L. / Pl. 3 2. PC.

Société de canalisations
 et travaux

socatra

62540 MARLES-LES-MINES

2, rue des Résistants

Tél. (21) 27.03.00

Entrepôt de Lille :

Tél. 54.19.84

C.C.P. Lille 513-33



Canalisations souterraines

Travaux Publics

Terrassements

Forages

Agréée par E.D.F., G.D.F., P.T.T., P. et C., S.E.N.

ENTREPRISE

THELU S.A.

Société anonyme au capital de 6.084.000 F

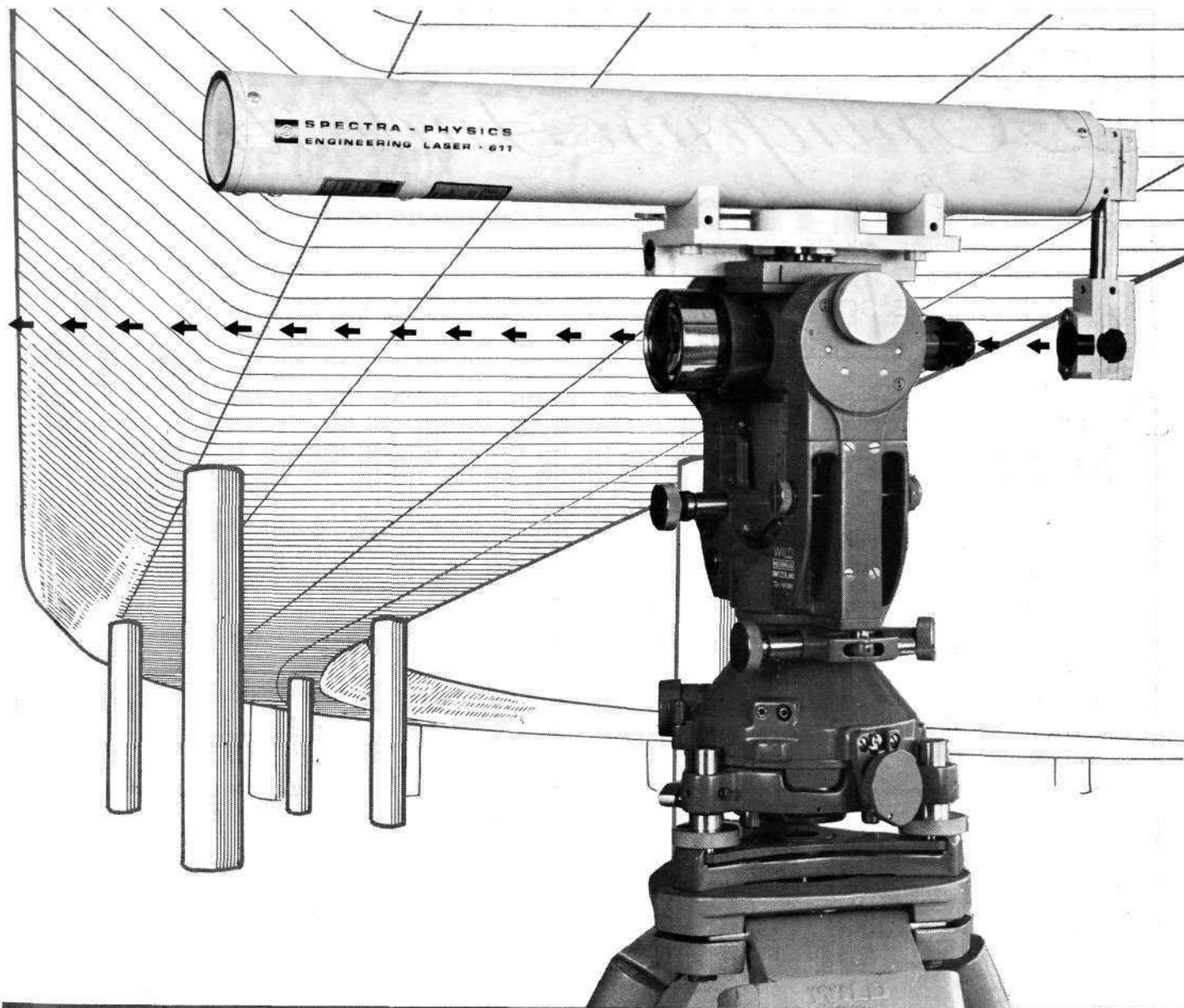
Siège social : 107 à 133, rue Descartes - CALAIS

Tél. 34.31.90

- CONSTRUCTIONS CIVILES
 ET INDUSTRIELLES
- BÉTON ARMÉ - TRAVAUX PUBLICS

PRÉFABRICATION

- LOGEMENTS COLLECTIFS,
 AGRÉMENT C.S.T.B. N° 3175
- MAISONS INDIVIDUELLES - LAURÉAT DU
 CONCOURS « VILLAGE EXPO »
- GARAGES MONOBLOC
- PISCINES - PATINOIRES - AGRÉÉES
 JEUNESSE ET SPORTS



**Il aligne pour vous!
 Monté sur un théodolite* Wild, le laser de lunette
 Spectra-Physics 611 inscrit votre visée dans l'espace**

* également adaptable au niveau automatique Wild NA2 et à la lunette Zénith-nadir Wild ZNL



Spectra-Physics

WILD paris

SOCIÉTÉ WILD PARIS
 86, Avenue du 18 Juin 1940
 92504 RUEIL-MALMAISON
 Tél. 967-71-00+ et 967-73-00+

Demande de documentation "laser d'alignement"

M

Société

Adresse

Tél.

L'Entreprise Industrielle

Entreprises Electriques et Travaux de Genie Civil

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 20.000.000 DE FRANCS

SIÈGE SOCIAL : 29, RUE DE ROME, 29 — PARIS VIII^e

Entreprise de Travaux Publics et Particuliers

ANDRÉ DESCAMPS

Entrepreneur

3, route de Saint-Aubert

59188 SAINT-VAAST-EN-CAMBRESIS Tél. : 82.33.11

CONSTRUCTION DE ROUTES
PAVAGES EN TOUS GENRES
CANALISATIONS - TRANSPORTS
TERRASSEMENTS - GOUDRONNAGE
CONSTRUCTION DE TERRAINS DE SPORTS
ET DE PISCINES

Le Service
des
dans les

CONGÉS PAYÉS TRAVAUX PUBLICS

ne peut être assuré que par la

Caisse Nationale des Entrepreneurs

DE TRAVAUX PUBLICS

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901

Agréée par arrêté ministériel du 6 avril 1937

J.O. 9 avril 1937

7 et 9, avenue du Général-de-Gaulle, 92 - PUTEAUX

Tél. : 772.24.25

B A T I M E N T
TRAVAUX PUBLICS
Exploitation de Carrières

Entreprise TERRADE

18, rue du Colonel-Denfert

71 - CHALON-SUR-SAONE

Tél. : 48.68.18

SCHUBEL & FILS

S.A. au capital de 14.377.500 F

SIEGE SOCIAL : 6, rue André-Kiéner (Z.I Nord)

68006 COLMAR - Téléphone : (89) 41.15.50

TRAVAUX ROUTIERS

Cylindrage - Terrassement - Nivellement - Répandage superficiel
Enrobés - Béton bitumineux - Sables - Graviers - Concassés

AGENCE DE STRASBOURG : 13a, route du Petit-Rhin

67017 STRASBOURG CEDEX - Tél. (88) 35.00.73 - 35.00.74

AGENCE DE MULHOUSE : Route de Richwiller

68260 KINGERSHEIM - Tél. (89) 42.36.29 - Téléc : 88.149

1992
1993
1994



JEAN LEFEBVRE

TRAVAUX ROUTIERS • TRAVAUX PUBLICS
TERRASSEMENT • ASSAINISSEMENT • VIABILITE
ENROBAGE DE TOUS MATERIAUX
BETONS BITUMINEUX • TERRAINS DE SPORTS
SOLS INDUSTRIELS : PROCEDE SALVIACIM

S.A. AU CAPITAL DE 36.135.000 F. 11, BD JEAN-MERMOZ • 92202 NEUILLY/SEINE • TEL. 624.79.80 ET 722.87.19

au service des collectivités...

LA SOCIETE DES EAUX DE MARSEILLE

première entreprise régionale
pour la distribution d'eau,
l'assainissement,
la destruction
d'ordures ménagères
et de déchets industriels

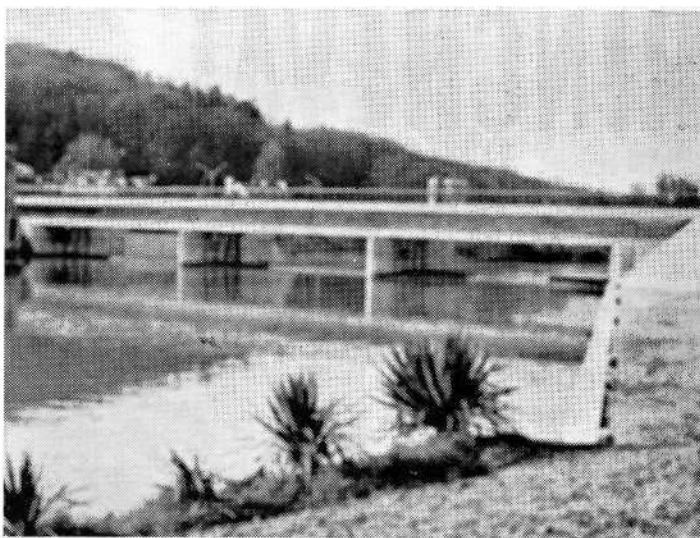
Conseils techniques
Prestations de service
Affermages



SOCIETE DES EAUX DE MARSEILLE

25, rue Ed.-Delanglade
tél. : 53.41.36 - Marseille

TERRASSEMENTS
TRAVAUX PUBLICS
BÉTON ARMÉ
ET PRÉCONTRAIT
BATIMENTS
TRAVAUX SOUTERRAINS
FLUVIAUX et MARITIMES



Pont-Barrage de Bougival

Agence :

MARSEILLE
B.P. 23
13130 BERRE-L'ETANG
Tél. : 15-91 - 85-42-37

ENTREPRISE **MOINON**
57, rue de Colombes 92003 - Nanterre Cedex
Télex : 91 755
Tél. : 769-92-90 (9 lignes)



RINCHEVAL

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

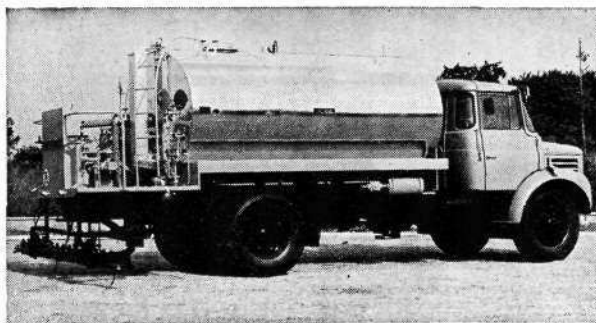
TOUS MATERIELS DE STOCKAGE, CHAUFFAGE ET EPANDAGE DE LIANTS HYDROCARBONES

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

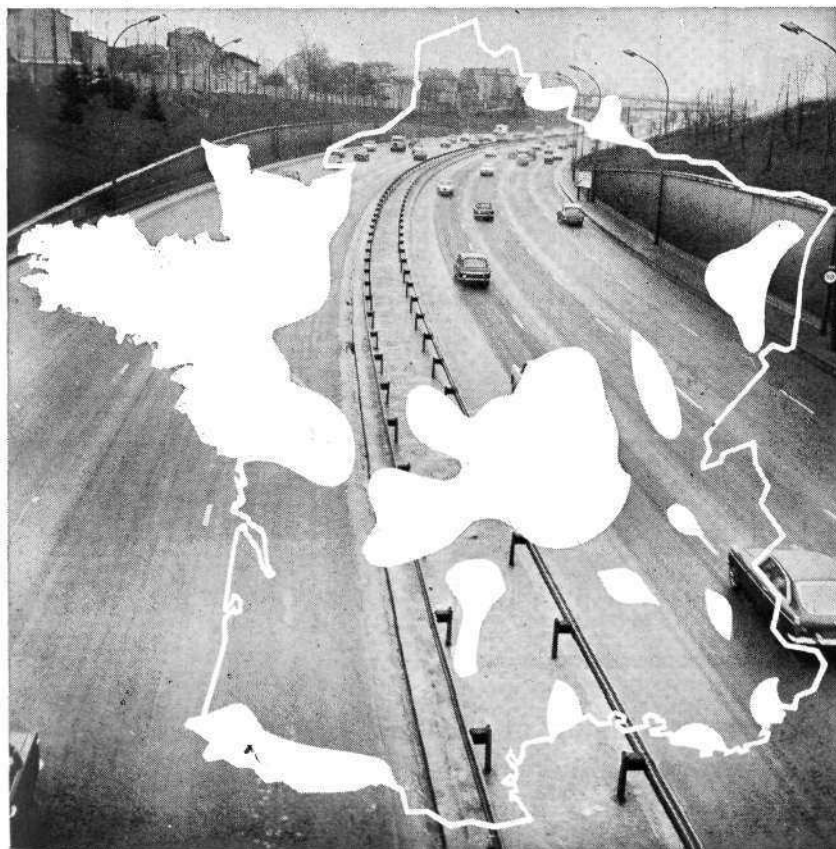
CONSTRUCTIONS NAVALES ET INDUSTRIELLES DE LA MÉDITERRANÉE

50, Avenue des Champs-Élysées — 75008 PARIS

Tél. : 225-74-23 et 225-86-57

Télex : 28119 VASCO PARIS

- **INCINÉRATION DES ORDURES MÉNAGÈRES Procédé MARTIN, succès mondial :**
PARIS - ISSY-LES-MOULINEAUX et IVRY - METZ - RENNES - CANNES - ANTIBES - MOSCOU - PLAISIR
VALLÉE DE CHEVREUSE - CAEN - AVIGNON - LENS - HENIN BEAUMONT - LUXEMBOURG.
Tonnage brut : plus de 6 000 T par jour.
- **ESCALIERS MÉCANIQUES, type lourd Services Publics R.E.R. :**
ETOILE, AUBER, NATION, VINCENNES, etc... - S.N.C.F. - Magasins - Parkings.
- **CONVOYEURS A PASSAGERS inclinés de la gare centrale de l'Aéroport de ROISSY.**
- **CHAUDIÈRES POUR INSTALLATIONS INDUSTRIELLES ET CENTRALES DE CHAUFFAGE URBAIN.**



**partout en France
la qualité
c'est notre affaire**

GESTION PUBLICITAIRE PHOTOS G.P.

SYNDICAT NATIONAL DES
PRODUCTEURS DE MATÉRIAUX D'ORIGINE ÉRUPTIVE,
CRISTALLOPHYLLIENNE ET ASSIMILÉS
3, rue Alfred-Roll - PARIS 17^e - Téléphone : 754.77.64

Un tiers du sol national recèle des gisements de valeur.

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**

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

SIÈGE 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-Thiébauld
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 Chain
PARIS, 5 bis, rue du Louvre
Tél. : 260.21.43 - 260.21.44
Télex : 67230 Fondasol Paris

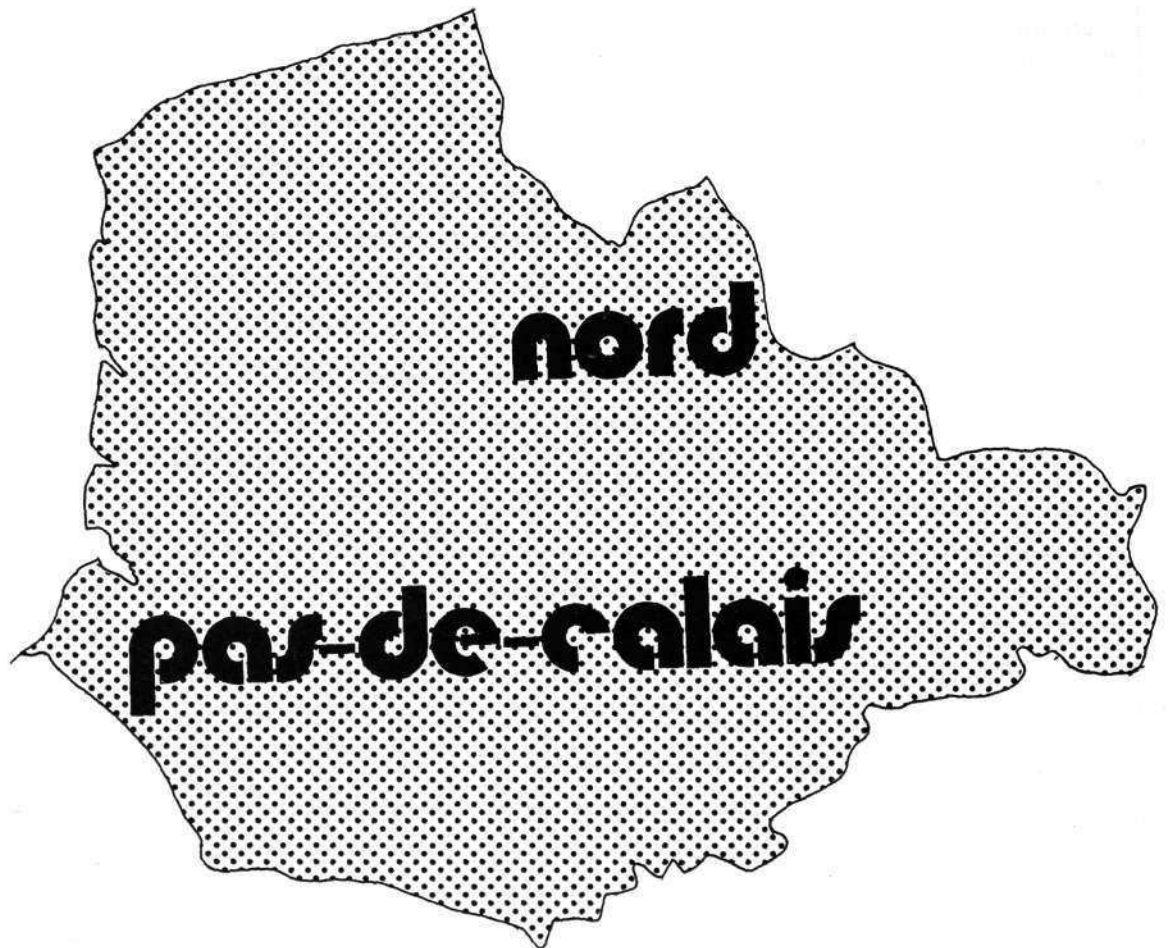
Société Nationale de Travaux Publics

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



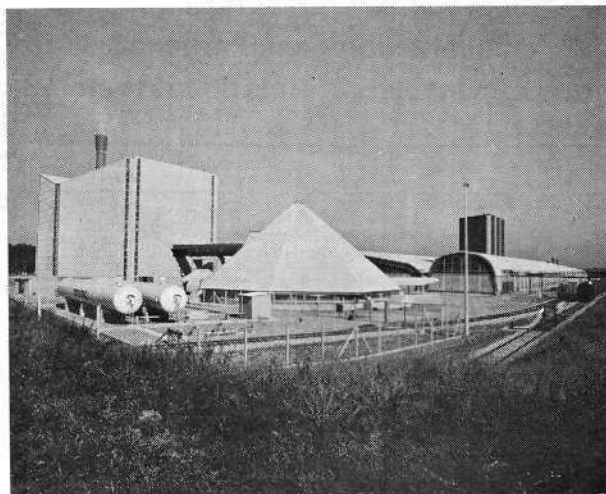
**Travaux de Ports - Dragages maritimes et fluviaux - Routes
Aérodromes - Barrages - Chemins de fer
Ouvrages d'art - Bâtiments industriels - Entreprises générales**

une politique régionale est-elle possible?





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.,

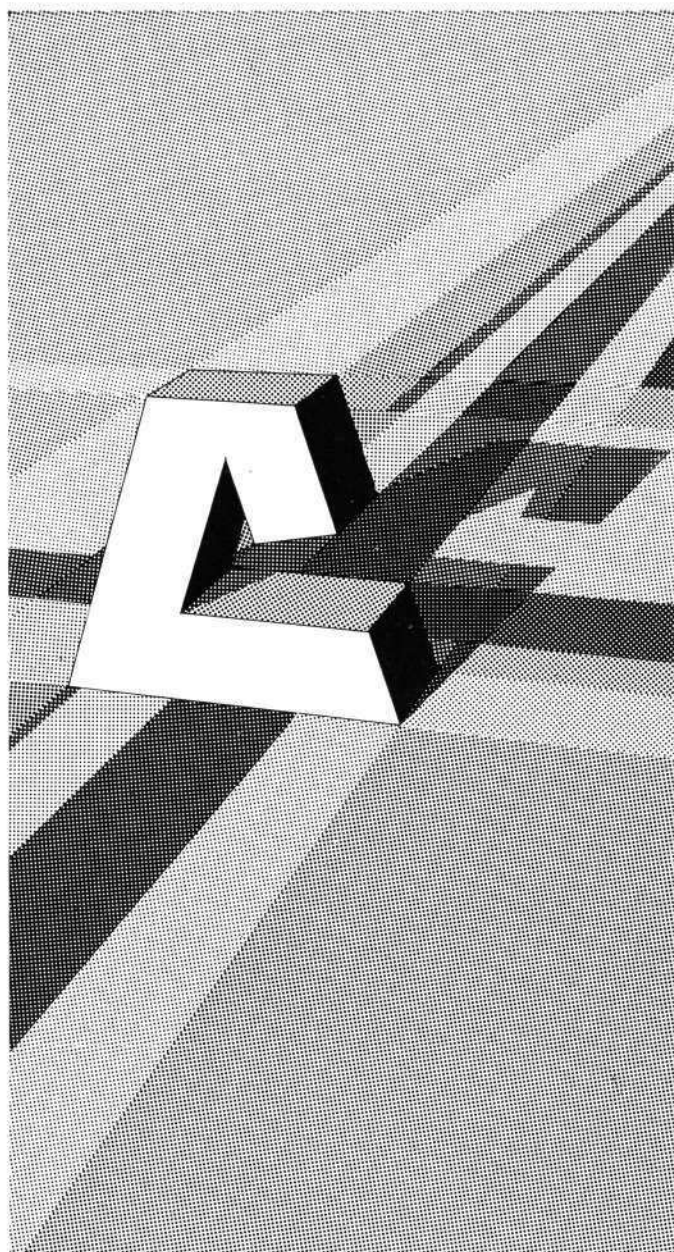
«L'ACACIA» 20, chemin de Charrière Blanche
B.P. N° 6 - 69130 ECULLY

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



70 600 Tonnes de CIMENTS LAFARGE pour le plan Routier Breton

C'est la preuve indiscutable
de la confiance accordée à la qualité
du béton, matériau parfaitement
adapté aux exigences techniques
des grands programmes routiers
de notre temps



CIMENTS LAFARGE

28, rue Emile Menier - 75782 Paris - cedex 16 - Tél. : 727.97.89

faire la région

Nord - Pas-de-Calais



Quels sentiments animeront le lecteur lorsqu'il ouvrira cette revue ? Aura-t-il le désir de mieux connaître une région, d'en lire certains aspects, d'en déduire certaines tensions, d'en découvrir les éléments dynamiques ? Cherche-t-il au travers des adjectifs et des signatures un éloge flatteur pour l'action qu'il entreprend quotidiennement en construisant des routes, des habitations, des voies navigables, en « faisant de l'aménagement » ?

Ses motivations, le lecteur trouvera vraisemblablement dans les articles rassemblés de quoi les satisfaire partiellement. Pour ma part, la contribution que peut apporter un homme politique à cette satisfaction ne doit pas être technique mais tendre à faire connaître le Nord-Pas-de-Calais en examinant successivement la réalité et les ambitions régionales et la nécessité d'obtenir l'adhésion du plus grand nombre.

**quelle est donc
la réalité
régionale ?**

D'autres articles vous rappelleront les caractéristiques de ces deux départements du Nord et du Pas-de-Calais qui font l'une des régions les plus denses de France : plus proche, à bien des égards, des provinces belges voisines ou des Länder allemands, mais trop souvent confondue par le reste de la France en une image négative faite de conditions climatiques ressenties comme défavorables : « le Nord » d'un univers industriel et minier : « Germinal », de thèmes sans cesse ressuscité « l'enfer du Nord », les pavés...

Tout cela est trop connu, trop souvent fustigé par ceux qui habitent ou ont parcouru le Nord-Pas-de-Calais pour qu'il faille ici répondre point par point à de telles critiques. Il est de loin préférable de souligner quelques aspects qui font la réalité régionale et qui le font bien au-delà des textes de juillet 1972 et septembre 1973.

En schématisant volontairement, le Nord-Pas-de-Calais apparaît comme une réalité faite de diversité, d'activités et de villes.

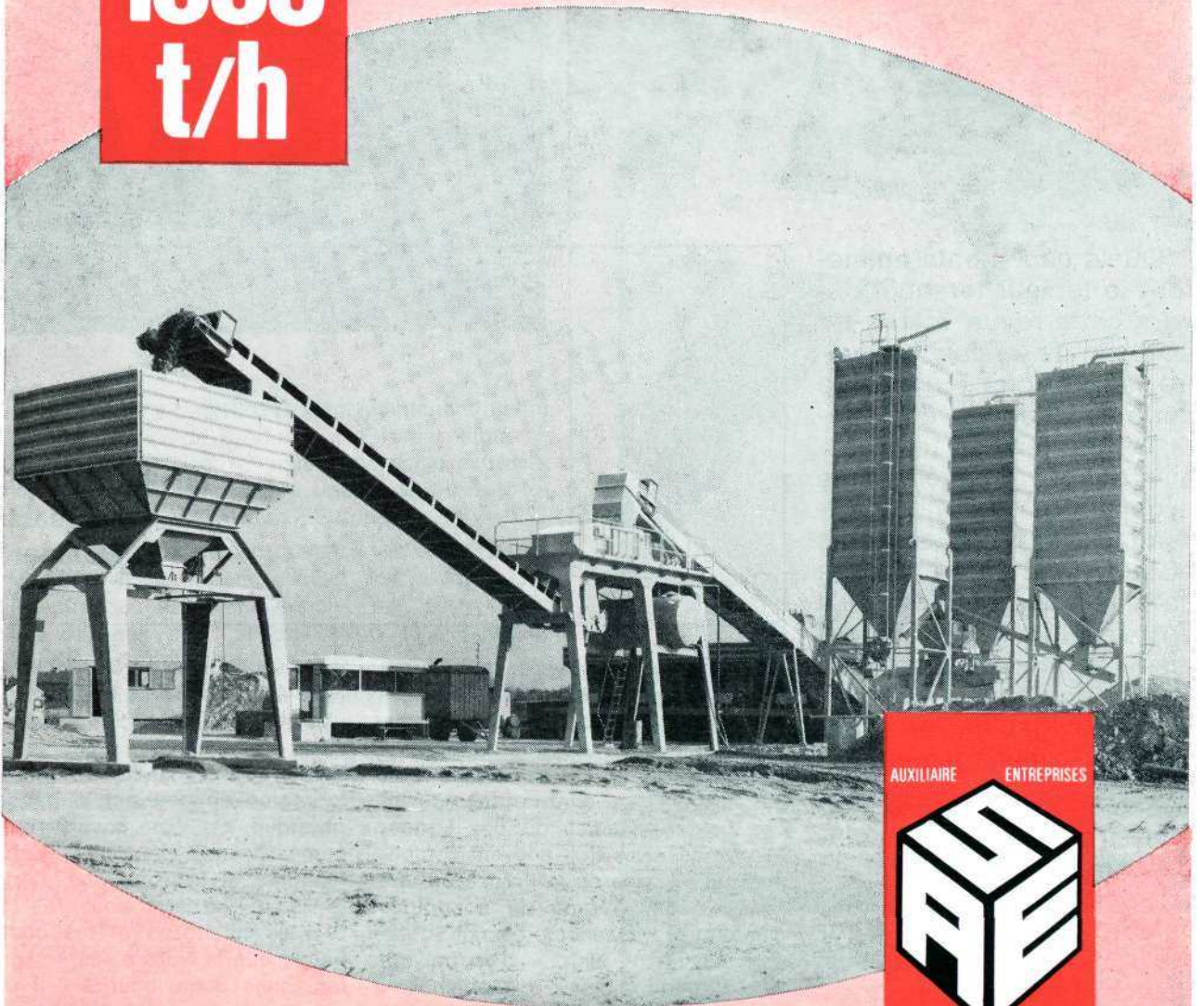
La Diversité est évidente dans cette région où pourtant la géographie physique n'a pas considérablement compartimenté le relief. Entre les Flandres et la Thiérache, l'Artois et le Hainaut, il serait abusif de confondre les habitudes et les coutumes. Savoir que le Nord a ses « sudistes » fera sans doute sourire ; il est cependant indiscutable que l'emploi de cette expression au sein d'une assemblée comme le Conseil Régional du Nord traduit plus qu'un état d'esprit, il est la reconnaissance d'une diversité économique et sociale.

Comprendre cette région, c'est aussi admettre comme des marques indélébiles les deux grands mouvements auxquels elle a été soumise : le mouvement des hommes et l'industrialisation.

de
100
à
1000
t/h

CENTRALES MOBILES ET INSTALLATIONS SEMI-FIXES

pour la fabrication de graves traitées



AUXILIAIRE ENTREPRISES



DOSAGE · MANUTENTION · STOCKAGE · MELANGE

SOCIETE AUXILIAIRE-ENTREPRISES

37 - SAINT-BENOIT-LA-FORÊT

Tél. 47.58.91.11 → 31

Le mouvement des hommes lorsqu'il est, comme souvent, réduit à la notion du Nord « Terre d'invasion » fait peu de cas des véritables significations que l'on peut tirer de siècles d'histoire :

- Le Nord-Pas-de-Calais a toujours été une région de passage, de circulation et d'échanges.
- Le Nord-Pas-de-Calais a toujours été une région d'accueil.

Sur le premier aspect nous revenons, parce qu'il fonde en partie les ambitions régionales. Pour le second, il suffit de rappeler le formidable courant d'immigration qui marqua une époque de l'exploitation minière et qui, aujourd'hui se retrouve dans bien des patronymes régionaux.

Si la première marque indélébile de cette région a été les influences engendrées par le mouvement des hommes, la seconde est, sans doute, *l'industrialisation*.

Là encore que d'erreurs commises lorsqu'on songe à l'industrialisation du Nord-Pas-de-Calais, on imagine immédiatement le Bassin minier, Roubaix, Tourcoing, la Sambre, demain le littoral du Nord... Certes, tout cela existe, mais pour comprendre la région, mieux vaut retenir de l'industrialisation l'image d'une chape qu'a recouvert nos deux départements avec des points forts, mais surtout, avec une multitude de petits centres et de petites bourgades industrielles. L'activité textile fut au siècle dernier et au début de ce siècle l'exemple le plus significatif de cette « couverture régionale ». Entre le textile, la mine, la sidérurgie-métallurgie et la verrerie, c'était toute la région qui était industrielle.

Si, plus récemment, les concentrations d'entreprises ont provoqué l'assoupissement de bien des bourgs, ignorer la marque laissée par les activités industrielles en tout point de cette région, c'est ignorer la mentalité et sous-estimer les capacités de zones trop rapidement qualifiées de « rurales », alors que le Nord-Pas-de-Calais a très longtemps connu, en certains de ses secteurs, le mariage aujourd'hui tant prôné de l'industrie et du monde rural. Flandre-Lys, le Cambrésis, l'Avesnois en demeurent les meilleures illustrations.

Sans doute cette caractéristique régionale est-elle pour quelque chose dans le choix traduit par l'expression « la réalité du Nord-Pas-de-Calais est faite d'activités ». Parce que cette région a été celle de la juxtaposition de formidables concentrations industrielles mais également celle de la diffusion de l'industrie dans l'espace, le voyageur est frappé par l'omniprésence des activités, qui a pu faire dire de cette région qu'elle est celle du travail. Cela demeure et, plus que partout ailleurs, la perte d'un emploi est dans cette région fortement ressentie. L'histoire du mouvement syndical est là pour l'attester, mais aujourd'hui encore, il n'est pas vrai qu'il existe un « marché du

travail régional » ou que la région est « un vaste et même bassin de main-d'œuvre » pour reprendre des expressions regrettables mais « consacrées ». Une mauvaise conjoncture dans le textile, des décisions de déplacements de la sidérurgie, une politique de fermeture des Houillères et c'est par milliers que se pose le problème de l'emploi. Aussi, c'est en grande partie pour eux-mêmes que le Bassin Minier, la Sambre, la Métropole doivent trouver leurs solutions : pour séduisante qu'elle soit, la théorie des « vases communicants » entre les parties de la région ne résiste ni à un examen des besoins réels, ni à la diversité régionale.

reconnaître le rôle fondamental des villes

Enfin, entrevoir la réalité du Nord-Pas-de-Calais, c'est reconnaître le rôle fondamental des *villes* dans l'organisation régionale. Symbolisée par les beffrois, la notion des libertés communales est profondément ancrée et si, parfois, les beffrois s'observent de proche en proche, la tutelle administrative et la centralisation sont très généralement ressenties comme un carcan insupportable. Là encore, il ne s'agit pas d'un phénomène propre à ce qui serait, sous d'autres cieux, une vallée ou un front de mer urbanisés ; ce profil urbain du Nord-Pas-de-Calais, si souvent étudié et décrit, fait que c'est la région tout entière qui est automatiquement concernée. (Cette région pour laquelle, reconnaissons-le, une ville de 15 000 habitants est une petite ville et pour laquelle fut inventée la notion de conurbation).

Pour moi, ces trois caractéristiques fondent la réalité régionale. Il n'est pas nécessaire d'épiloguer sur la Loi du 5 juillet 1972 pour en remarquer tout de suite les insuffisances. La diversité de la réalité régionale, requiert, entre autres, le suffrage universel ; la volonté et l'action des villes exigent la suppression de la tutelle et l'accroissement des transferts de moyens de l'Etat aux Collectivités Locales (statut qui, à l'image de la commune et du département, devrait être reconnu à la région).

De quelle utilité peut donc être cette région pour laquelle en revendiquant plus de moyens on revendique une part accrue de responsabilité.

En dépit des limites qui lui étaient assignées, le Conseil Régional a voulu, en définissant et en adoptant son budget, définir des *ambitions régionales*.

**des ambitions
nouvelles
pour l'action
de l'établissement
public
régional**

Ces ambitions régionales ont été élaborées dans un cadre que l'on peut schématiser de la façon suivante : la Région entend avoir une action complémentaire et aider les collectivités locales d'une part, et, d'autre part, la Région ne doit pas se substituer à l'Etat.

Autant le premier point est constamment sous-jacent dans les textes de la Loi et des Décrets, autant le second ne l'est pas et l'analyse rapide que l'on peut faire de l'ensemble des budgets régionaux montre qu'il est rarement concrétisé.

Pourtant, il y a dans ces seules dispositions les bases d'une réhabilitation de l'ensemble de la planification française. Si chaque niveau (commune, département, région) était plus largement responsable de la définition de ses objectifs et de leur mise en œuvre, ne faisant appel au concours des niveaux supérieurs que lorsque par son ampleur ou sa complexité le problème l'exige, il y aurait entre les objectifs et la réalisation des schémas et plans plus de cohérence. La démarche aboutissant aujourd'hui à ne réaliser que les pro-

jets ayant reçu, par le biais des telles techniques, des normes nationales, des subventions individualisées... et des insuffisantes ressources des collectivités, les autorisations du pouvoir central, étouffe littéralement toute initiative locale ou régionale.

Tendant à appliquer des principes nouveaux, le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais a donc fixé, après consultation du Comité Economique et Social, des ambitions nouvelles pour l'action de l'Etablissement Public Régional.

Le développement de la *formation permanente* (en particulier pour le personnel des collectivités locales), la promotion de la *recherche* (recherche médicale, informatique communale), l'amélioration du *cadre de vie* et de l'*image de marque* du Nord-Pas-de-Calais, apparaissent à l'évidence comme s'éloignant des pentes traditionnelles qui auraient entraîné la région à investir dans le téléphone, les routes... Si ces priorités sont concevables dans des régions de très grande étendue géographique, couvrant de nombreux départements,

L'ASSOCIATION
POUR LE SEL AU SERVICE
DE LA VIABILITE HIVERNALE

ASSELVIA

est à votre disposition
pour tous les problèmes
concernant
l'utilisation des fondants
pour la viabilité hivernale

ASSELVIA →

53, rue des Mathurins 75008 Paris - 266.33.42

elles pouvaient être modifiées pour le Nord-Pas-de-Calais.

La région contribuera en outre à la solution de ses deux « points noirs » les plus évidents : la situation en matière de Santé et les problèmes posés par l'Eau (alimentation et traitement) dans une région industrielle et urbaine.

Enfin, en créant un Fonds d'Intervention et d'Aménagement du Territoire (F.I.A.R.) et en lui affectant une part importante de son budget d'investissement (35 %), le Conseil Régional a voulu se réserver une souplesse d'action qui n'existe que de façon trop limitée au niveau des Collectivités.

**avec
l'adhésion
du plus
grand
nombre**

Limites aux dispositions relatives au budget de l'Etablissement Public Régional l'examen des ambitions du Nord-Pas-de-Calais conduirait à en avoir une impression tronquée. Telles qu'elles sont définies par la Loi, les compétences de la Région sont largement aussi importantes en matière de participation à la planification. Reconnaissons en ce domaine que seule la préparation du VII^e Plan — dans le cadre de procédures revues permettant une plus large consultation des régions avant le choix des grandes options et lors de leur traduction en objectifs et priorités — sera susceptible de connaître réellement les ambitions des régions.

Des débats qui se déroulèrent jusqu'à présent au sein du Conseil Régional on peut retenir que les contacts, relations et échanges avec les régions étrangères voisines, le développement de la Métropole et l'accès de la Région au « tertiaire », la volonté de doubler le développe-

ment industriel, d'un effort considérable en faveur du cadre et de la qualité de la vie... figureront sûrement au titre des ambitions du Nord-Pas-de-Calais.

La reconnaissance de la diversité régionale et le fait que l'affirmation de priorités ou d'ambitions régionales excluent le saupoudrage systématique me conduisent à cette troisième idée, à savoir que la Région Nord-Pas-de-Calais ne se fera qu'avec l'adhésion du plus grand nombre. Cette adhésion pour être obtenue exige un effort considérable d'information. Encore faut-il s'entendre sur la signification de ces termes. Sans doute convient-il de faire largement appel aux supports tels que la Presse et la Télévision ; il faut cependant savoir que la meilleure information nécessite du temps, des moyens et une disponibilité des « décideurs ».

Cette simple énumération des conditions d'une bonne information qui suppose que les choix soient clairs et la démarche (planification ou priorités d'aménagement) justifiée, qui sous-entend des « aller-retours » fréquents entre ceux qui arrêtent les décisions et ceux qui contribuent à l'expression des besoins, montre combien nous sommes encore loin du but.

La tutelle aboutit aujourd'hui à la confusion des responsabilités, la sophistication des méthodes et le jargon technocratique conduisant à la soumission de la responsabilité à une rationalité souvent formelle. Sans doute, la valeur fondamentale d'un aménagement régional doit-elle être de savoir préserver les spécificités au sein de la région et de réaliser cet aménagement en sachant périodiquement le remettre en cause. Nul n'a le droit, aujourd'hui, de figer l'an 2000 et celui qui le prétend, connaîtra inévitablement des déceptions.

Dans ce cadre, la tâche des aménageurs est considérable et difficile. Il n'est pas bon que se prolonge ou s'accroisse la tendance actuelle à la prise de décision par des techniciens. Le rôle des techniciens est d'offrir aux élus l'éventail des choix établi en fonction des grandes orientations qui leur sont données, d'en évaluer la crédibilité, d'en exposer les contraintes.

Il appartient aux élus d'arrêter les décisions.

Pour parvenir à réaliser ce qui n'aurait jamais dû cesser d'être, il faudra revoir la répartition des compétences techniques et remettre en cause les grands corps d'Etat.

Prôner leur suppression n'est pas nécessairement la solution. Pour ma part, je préférerais pourtant que soient affectées à chaque niveau de décision, commune, département, région, état des capacités techniques identiques, dépendant dans le respect de légitimes garanties, d'exécutifs élus. Seules de telles dispositions assureraient un véritable dialogue entre les différents décideurs, seules elles permettraient de revaloriser à la fois le rôle de l'élu et celui du Technicien.

**participer
à l'aventure
d'un milieu
spécifique**

Faire une région, c'est participer à l'aventure d'un milieu spécifique et mouvant, c'est construire et adapter chaque jour, c'est créer la capacité de changement. La Loi, reconnue « évolutive », devra sans doute être rapidement revue ou complétée. Elle ne sera rien sans une profonde modification des responsabilités préalable à une évolution des mentalités.

En présentant le cas de la Région Nord-Pas-de-Calais, j'ai voulu montrer combien une image pouvait être fautive et la façon dont la Région pouvait être interprétée comme une tentative d'évolution. Savoir reconnaître « l'identité régionale » est un des paris de ces prochaines années, un pari difficile, n'oublions pas qu'il remet en cause 150 ans de traditions françaises.

Pierre MAUROY
Député-Maire de Lille,
Président du Conseil Régional.

une région de 4 millions d'habitants



Zone de transition entre le Bassin Parisien et la grande région humaine et économique qu'irriguent vers leur delta commun le Rhin, la Meuse et l'Escaut, la Région du Nord et du Pas-de-Calais appartient tout à la fois à l'espace français dont elle est demeurée pendant plus de deux siècles la marche frontière la plus vulnérable et aux bas-pays de l'Europe du Nord-Ouest auxquels elle s'apparente par de nombreux traits.

Cette position géographique lui a valu, à de nombreuses périodes de l'histoire, de subir bien des vicissitudes et des souffrances dont elle porte encore l'empreinte mais aussi de participer à une vie économique et culturelle intense qui a contribué à fixer sur son territoire une population importante et dynamique.

Plus de 3 900 000 habitants, soit 7,5 % de la population de la France, vivent sur une superficie qui représente 2 % du territoire national. La région du Nord-Pas-de-Calais a donc une densité de population de 308 habitants au kilomètre carré, comparable à celle des grands pays industriels de l'Europe — Grande-Bretagne, Pays-Bas, Belgique, Allemagne Fédérale —, alors que la densité de la population française est inférieure à 100 habitants au kilomètre carré.

Comme ses voisins de l'autre côté de la frontière, la région du Nord et du Pas-de-Calais se signale également par un taux d'urbanisation particulièrement élevé qui atteignait 86 % lors du recensement de 1968 alors que la moyenne française, en

très forte progression par rapport à 1962, était de 70 %.

A la même époque la région comportait :

- 4 agglomérations de plus de 200 000 habitants,
- 14 agglomérations de plus de 40 000 habitants,
- 33 agglomérations de plus de 10 000 habitants,
- 57 agglomérations de plus de 5 000 habitants,
- 107 agglomérations de plus de 2 000 habitants.

Ce paysage urbain dense et diversifié, où le Nord-Pas-de-Calais puise sa vitalité, constitue aujourd'hui un des problèmes majeurs de la région. La révolution industrielle du 19^e siècle dont il a été le berceau et qui

**un taux
d'urbanisation
de 86 %**



qu'ils soient **blancs** ou **noirs**
les revêtements
c'est l'affaire de
BEUGNET
le challenger
de l'industrie routière

l'a façonnée à son image a eu en effet pour conséquence de faire exploser le réseau de villes qui quadrillaient le centre de l'espace régional : dans le Bassin Minier, siège la poussée démographique la plus brutale. Une ancienne place forte comme Lens, qui ne comptait que 3 000 habitants en 1850, était un siècle plus tard le centre d'une agglomération de 300 000 habitants. Dans les banlieues de Lille, Roubaix et Tourcoing, où l'industrie textile est massivement implantée, dans les vallées sidérurgiques de la Sambre et de l'Escaut des phénomènes comparables ont été enregistrés, produisant les mêmes effets.

Cela ne s'est pas fait sans dommages pour le site, pour les hommes et pour la vie sociale en général : cadre de vie trop souvent dégradé par une industrie lourde, grosse consommatrice d'espace, sous-qualification d'une population active qui trouvait à s'embaucher à un âge très jeune, insuffisance des équipements collectifs et individuels ; la situation n'est pas différente de celle que connaissent les grandes localisations industrielles voisines de l'Angleterre ou de la Wallonie, de vieille tradition manufacturière.

La région du Nord en a eu progressivement la révélation d'une situation qui comportait les germes d'une décadence et, en 1960, les perspectives d'une crise grave se sont faites plus précises : outre la disparition progressive de ses houillères qui menaçait de prendre la dimension d'un séisme social dans les zones minières, il lui fallait également compter sur les effets de la concentration de l'industrie textile et sur la conversion de la sidérurgie dont le déplacement vers le littoral risquait de compromettre l'équilibre économique et social de sa partie orientale, vers Maubeuge et Valenciennes.

C'était il y a moins de 15 ans. Depuis la Région a fait l'inventaire de ses faiblesses : elle a aussi pris conscience des formidables atouts qui sont les siens dans ce dernier quart du vingtième siècle et qu'il s'agit pour elle de savoir exploiter. Au terme d'un débat approfondi elle a donc défini une stratégie de développement fondée sur la mise en valeur de sa façade maritime sur la mer la plus fréquentée du globe, la

conversion industrielle et urbaine — notamment dans les parties les plus touchées par la récession —, la promotion de l'agglomération lilloise au rang de métropole d'équilibre et de centre d'attraction des activités tertiaires supérieures.

Le bilan de ce qui a été fait est déjà impressionnant car il fait apparaître qu'au cours de ces dernières années les tendances qui conduisaient à la décadence ont été inversées.

Avec 3 925 000 habitants le Nord-Pas-de-Calais est en voie de franchir le seuil de 4 000 000 d'habitants prévus par le Commissariat au Plan

à l'échéance du 1^{er} janvier 1976. Les jeunes continuent à tenir une place de choix dans cette population — 36,5 % de moins de 20 ans au recensement de 1968 contre 32,2 % pour la France entière — et le taux de natalité de 18,9 ‰ reste supérieur à la moyenne nationale (16,6 ‰). Quant à la population active qui était de 1 337 000 personnes en 1968 elle était évaluée à 1 388 000 personnes au 1^{er} janvier 1973, en accroissement de 51 000 personnes. Ceci semble vérifier les hypothèses faites au moment de l'élaboration du VI^e Plan qui concluait à une augmentation globale de 100 000 emplois nouveaux de 1968 à 1976.

le poids relatif des houillères continue de décroître

Les facteurs qui expliquent cette évolution favorable vont bien dans le sens des objectifs recherchés :

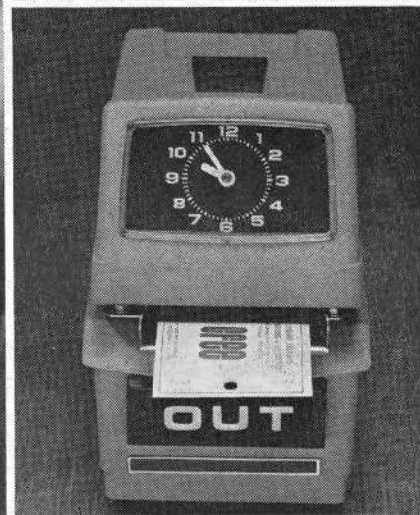
- l'augmentation du nombre des emplois offerts dans la région était attendue en premier lieu du secteur tertiaire insuffisamment développé jusqu'à une époque récente ; or, précisément la proportion de population active qui en relève est passée de 41 % en 1968 à 44,5 % au 1^{er} janvier 1973.
- la nécessité d'accompagner la croissance de l'emploi dans les différents secteurs géographiques d'une diversification des activités qui y sont représentées était jugée unanimement souhaitable : de fait le poids relatif des Houillères continue de décroître tandis que les implantations nouvelles, dans l'industrie automobile notamment, outre leurs effets directs sur l'emploi, ont des

retombées favorables sur de nombreuses branches comme le bâtiment, les travaux publics et les services qui s'en trouvent renforcées ; ceci contribue à équilibrer le secteur secondaire.

D'une manière plus générale l'agriculture ainsi que la pêche et les charbonnages continuent à perdre des emplois — 17 900 au 1^{er} janvier 1971 au 1^{er} janvier 1973 — tandis que les industries diverses, le bâtiment et le secteur tertiaire en créaient pendant le même temps 52 300 emplois dont 32 600 pour le seul secteur tertiaire.

La situation actuelle est donc relativement favorable mais elle n'est pas exempte pour autant d'incertitudes et d'insuffisances : elle demeure en effet tributaire d'une conjoncture qui s'est révélée favorable durant ces dernières années, mais dont on ne peut assurer qu'elle le demeurera ; de surcroît cette situation

parking!



Les équipements C.F.E.E. permettent le contrôle automatique des usagers d'un parking public ou privé. Le Département "Trafic et Stationnement" de C.F.E.E. met à votre disposition une gamme complète d'équipements permettant de solutionner tous les problèmes de contrôle (péage, comptage et alarme). C.F.E.E. vous apporte le concours expérimenté d'un "bureau d'études européen", au courant des techniques les plus récentes et possédant les références les plus nombreuses.

AUTOMATISME DE CONTROLE POUR PARKINGS

- lecteurs de cartes d'abonnés
- distributeurs de tickets horodatés
- récepteurs de monnaie ou de jetons
- barrières automatiques
- détecteurs de véhicules
- cabines de péage
- caisses enregistreuses
- comptage - guidage

- horodateurs avec ou sans calcul automatique du prix

Réduisez votre personnel
Supprimez toutes fraudes
Rentabilisez vos investissements
en utilisant un
automatisme de contrôle C.F.E.E.

prix et documentation sur demande à CFEE 90 rue danton - 92300 levallois - tél. 757.11.90

nom _____

adresse _____ tél. _____

recherchons distributeurs pour la province

CFEE

90 rue danton
92300 levallois
tél. 757.11.90



Ville nouvelle de Lille-Est :
des conditions de vie plus satisfaisantes.

évolue surtout de façon trop inégale dans les différentes zones de la région qui ne profitent pas toutes de la même manière de la croissance générale. C'est ainsi que dans le département du Nord le littoral se développe rapidement, notamment à Dunkerque, et que l'arrondissement de Lille enregistre un bilan très positif grâce aux activités tertiaires qui compensent très largement la régression du textile : l'augmentation globale de l'emploi régional, observée de 1968 à 1972, est due pour près des 3/4 à ces deux zones. Dans le département du Pas-de-Calais par contre la situation demeure préoccupante, spécialement dans le Bassin Minier où les Houillères fermeront en 1975 leur dernier siège encore en activité dans la zone de Bruay ainsi qu'à Lens, qui a subi ces dernières années une hémorragie de population active qu'il est urgent d'enrayer.

Enfin il faut bien constater que le solde migratoire régional demeure déficitaire, quoique beaucoup moins fortement que par le passé, et que le sous-emploi féminin persiste : le

taux d'activité des femmes de plus de 15 ans atteint à peine 30 % alors que la moyenne nationale est de l'ordre de 36 %. Un effort soutenu reste donc à faire en ce sens non seulement sur le plan quantitatif mais également sur celui de la qualité des postes de travail offerts sur le marché de l'emploi.

En termes d'aménagement les signes tangibles d'une évolution conforme aux aspirations de la région se sont également multipliés depuis quelques années.

Pour se confirmer l'expansion de l'économie du Nord-Pas-de-Calais devait s'appuyer sur l'aménagement territorial de la région : assurer « son unité par l'intégration de ces différentes zones qu'il s'agit de rendre étroitement solidaires et réaliser son ouverture sur l'extérieur », tels étaient bien les objectifs du schéma d'aménagement régional approuvé en 1971.

Ce qui a été réalisé ou entrepris en ce domaine répond bien semble-t-il à cette préoccupation fondamentale.

un cadre de vie sans cesse amélioré

Depuis novembre 1972 la liaison entre la métropole lilloise et Dunkerque est désormais assurée dans de bonnes conditions par l'autoroute A 25 ; entre Lens et l'autoroute A 1 la distance horaire a été réduite dans des proportions considérables grâce à la mise en service de la « Rocade Minière » dont le prolongement vers l'Ouest jusqu'à Aix-Noulette est en cours de réalisation ; l'Est de la région également se trouve désormais très bien relié à Paris et à Bruxelles par l'autoroute A 2 en attendant de l'être à Lille. Enfin lorsque l'autoroute A 26 reliant Calais à A 1 sera achevée en 1978 et qu'aura été réalisée la voie rapide tant attendue entre les autoroutes A 1 et A 2 qui doit désenclaver l'Est du Bassin Minier la région sera quadrillée par un réseau routier parmi les plus denses de France qui la mettra en relation directe avec les grands centres de l'Europe du Nord, Gand, Anvers, Bruxelles, Rotterdam et la Ruhr.

La réalisation à Dunkerque d'un

complexe industriel et portuaire à l'échelle de l'Europe, la mise en service du tunnel sous la Manche, si le principe de ce projet n'est pas remis en cause, achèveront de rendre à la région du Nord et du Pas-de-Calais sa vocation naturelle de zone d'échanges et de communication.

Toutefois ces perspectives de reconversion et de progrès n'ont de sens que si, grâce à elles, des conditions de vie plus satisfaisantes s'ouvrent à l'ensemble de la population. Dès lors la tâche du Comité Economique et Social et de la Région apparaît clairement : assurer l'emploi et de meilleures classifications dans un cadre de vie sans cesse amélioré, enrichi d'équipements sociaux et culturels de qualité.

Pierre DELMON
Président du Comité
Economique et Social
de la Région
Nord-Pas-de-Calais.

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



CGEE ALSTHOM

SUCCURSALE DU NORD
220, rue Jean-Jaurès - VILLENEUVE-D'ASCQ

TOUTES INSTALLATIONS — ELECTRIQUES —

Equipements d'usines - Postes de transformation
Tableaux et Armoires - Centrales thermiques
Lignes et réseaux - Eclairage public
Raccordements caténares

SOCIÉTÉ ANONYME DES ENTREPRISES

Léon BALLOT

au Capital de 15.000.000 de F.

TRAVAUX PUBLICS

155, bd Hausmann, 75008 PARIS

Compagnie générale de travaux d'hydraulique

SADE

SONDAGES - FORAGES PIeux DE FONDATIONS

4, rue Gambetta
59 - SAINT-ANDRÉ
Tél. 55.24.69

BUREAU D'ETUDES TECHNIQUES

T.N.A.B. - S.E.T.H.Y.P.

INGENIERIE BATIMENT INFRASTRUCTURE
ETUDES DE TRAVAUX D'HYGIENE PUBLIQUE

Le Mansard - Quartier d'Encagnane

AIX-EN-PROVENCE Tél. : 27.62.58
PARIS, 23, rue Saint-Flacre Tél. : 231.19.19

Nancy - Toulon - Béziers - Perpignan

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

vers une expérience de planification

Le schéma d'aménagement de la région Nord-Pas-de-Calais définit à grands traits et à très long terme les principes d'une organisation générale du peuplement, l'émergence de nouvelles solidarités sous-régionales, la place de la Région dans l'Europe du Nord-Ouest, les grands équipements d'infrastructu-

re nécessaires pour affermir le parti retenu et accompagner le développement économique. Ensemble des actions d'affectation et de mise en valeur d'espaces physiques et sociaux, l'aménagement peut ainsi contribuer au cadrage d'une politique de développement régional.

par Gérard DUPRE

Sous-Préfet
Chef de la Mission
économique régionale.

et Alain MASSON

Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées,
Directeur de l'OREAM Nord.

la prospective doublement réductrice de tensions

Cependant le *consensus* que traduit ce schéma d'aménagement à long terme ne peut être que fragile. Si l'imagination de solidarités futures est assez puissante pour calmer des inquiétudes présentes pour estomper et transcender les antagonismes du moment, ces derniers peuvent réapparaître, très vivaces, dès qu'il est nécessaire de prendre une décision de portée régionale. De plus la construction spéculative que constitue le schéma comporte une large part de mythe, dont il ne faut certes pas sous-estimer l'effet mobilisateur sur l'opinion ; mais dont l'effet est souvent d'esquiver au nom de ce qui, après-demain, pourrait être la réalité, le débat indispensable sur les moyens à mettre en œuvre dans l'immédiat.

La prospective est ainsi doublement réductrice de tensions. Ces dernières n'en sont pas pour autant supprimées et la mise en œuvre effective d'un schéma d'aménagement leur permet de s'affirmer de nouveau à l'occasion des décisions ponctuelles multiples que cette concrétisation suppose.

La planification à moyen terme, de son côté, programme des actions sectorielles, oriente l'activité des services publics, fixe le montant de certains investissements. Son but est de réduire ou de prévenir les tensions et les inadaptations, d'assurer un équilibre entre les secteurs sociaux et économiques, d'accompagner la croissance et de favoriser l'auto-développement, d'inscrire les orientations purement régionales dans les grandes options nationales, et enfin de rechercher une plus grande efficacité.

Cependant le PRDE, document d'ailleurs difficile d'accès et d'utilisation mal aisée pour les non initiés, est un outil insuffisamment performant. Il se limite à l'affectation prévisionnelle des seuls investissements de l'Etat, alors que l'activité du secteur privé est primordiale dans une région en pleine mutation, alors que les problèmes d'organisation, de gestion et d'animation sont essentiels pour le fonctionnement de « l'entreprise Région ». De plus, les choix qu'il propose entre types d'équipements reflètent souvent des rapports de force entre appareils

administratifs, au lieu de traduire des priorités politiques exprimées clairement au niveau régional ou local.

Pour lever ces obstacles et pour faciliter l'articulation entre les démarches complémentaires de l'aménageur et du planificateur, il est apparu nécessaire de concevoir une approche nouvelle dite de *planification stratégique* capable de réduire progressivement le hiatus existant entre aménagement à très long terme et planification sectorielle à court terme.

Les principes de cette démarche ont été définis en commun par la Mission Régionale et l'OREAM appuyées en cela par la DATAR et bénéficiant pour ce faire du concours d'un bureau d'études. Les principes en sont les suivants :

- Opérer un *cadrage à moyen terme* (10-15 ans) faisant coïncider les horizons de l'aménagement et du développement. Ce cadrage serait l'occasion de mettre en lumière les dépendances existant entre l'économique et le spatial et d'harmoniser les objectifs. Il assurerait un bon degré de fiabilité aux prévisions tout en s'affranchissant des pesanteurs inertielles du présent.
- Concevoir une *planification permanente* traduite dans un plan glissant ceci afin de faciliter une gestion systématique et toujours actualisée permettant d'ajuster objectifs et actions et d'analyser les effets des décisions prises.

L'existence d'un tel outil faciliterait l'élaboration des plans quinquennaux successifs, aucune « démobilisation » ne venant interrompre la démarche du planificateur.

- Assurer une *planification sélective* fondée sur quelques grands dossiers régionaux interministériels, s'appliquant à l'espace ou à des fonctions collectives, concrétisant des politiques intégrées régionales, traduisant des objectifs clairs.
- S'orienter vers des actions de type *stratégique* permettant de concilier les stratégies propres des groupes économiques sociaux et politiques et tenant compte de la politique menée par les acteurs nationaux, étrangers ou multinationaux influents que la région ne saurait ignorer.

Placé au centre des débats régionaux, le caractère évolutif de ce plan économique et spatial lui conférerait la qualité de processus permanent de réflexion régionale. Cette réflexion serait alimentée par un système d'information, véritable tableau de bord, permettant d'apprécier continûment le déroulement des programmes et la réalisation des objectifs, permettant de gérer « l'entreprise Région » quitte à procéder aux ajustements nécessaires notamment pour parer aux effets non prévus.

Deux grandes étapes de cette démarche ont été franchies. La *première* a abouti à la présentation d'un « diagnostic » énumérant les dossiers régionaux jugés importants et pour lesquels des politiques cohérentes devront être définies ultérieurement. La *seconde* permet de dégager pour les sept dossiers retenus :

- une *tendance* spontanée d'évolution de la situation observée et le cas échéant une contre-tendance.
- des *enjeux* liés aux inflexions que les acteurs pourraient souhaiter apporter aux directions d'évolution *révélées* par les tendances.
- une esquisse des diverses *stratégies* envisageables pour engager des politiques régionales visant à concrétiser le schéma d'aménagement régional approuvé, en fonction des éléments précédents.
- une sélection des actions à entreprendre pour engager les stratégies proposées.

Il convient de signaler que jusqu'à ce stade les travaux ont été menés au sein de l'administration par une équipe restreinte de techniciens sans que l'Etablissement Public Régional récemment créé n'ait pu être consulté. La consistance des dossiers souffre obligatoirement de cette absence temporaire de dialogue entre techniciens et représentants des forces politiques et économiques. Ceci tient plus à l'usage qui a ainsi été fait de la méthode que de la méthode elle-même. Cependant des difficultés apparaîtront sans doute dès l'engagement du dialogue. En effet la définition des *stratégies* exige une attitude très ouverte des décideurs, une explicitation claire des enjeux et de l'attitude des acteurs qui n'ira pas sans contrarier les habitudes et les nécessités politiques immédiates.

un outil puissant de gestion démocratique

Par ailleurs toute démarche sélective a ses limites et l'on ne peut envisager de négliger totalement la programmation classique des équipements collectifs sous prétexte que tel d'entre eux ne figurerait pas dans un dossier stratégique régional.

Une *troisième* étape est actuellement engagée. Il s'agit de poursuivre la réflexion entreprise sur la nature et le contenu d'un plan glissant à 15 ans, d'ébaucher la description de l'organisation administrative et poli-

tiques aptes à assumer la gestion régionale, de réfléchir sur le contenu du système d'information à mettre en place, de proposer les indicateurs ayant valeur de « clignotants » régionaux et facilitant le contrôle du développement régional.

Ce travail sera limité dans l'immédiat à un seul dossier, celui du bassin minier. Ce test permettra de cerner précisément le contenu du dossier et les moyens de sa gestion. Il aura également valeur didactique puisqu'aussi bien il ne peut être envisagé de poursuivre plus loin la démarche sans y associer les forces politiques et économiques représentées à l'Etablissement Public régional.

La poursuite et l'extension de la démarche de *planification stratégique* au sein d'une structure de réflexion élargie aux forces vives de la région devrait permettre :

- de mieux définir les dossiers importants et de préciser leur contenu
- d'analyser les répercussions des stratégies régionales sur les procédures de programmation
- d'engager une réflexion parallèle globale sur les services collectifs nécessaires et leur programmation
- d'organiser la circulation des informations indispensables entre acteurs régionaux et administrations
- d'établir une première ébauche de plan glissant à 15 ans qui serait l'occasion de débats fondamentaux concernant l'avenir de la région
- enfin de mettre en place un organe de gestion régional ayant en charge le système d'information et de contrôle.

Cette tentative pour rapprocher les techniques d'aménagement et de planification sectorielle et pour dépasser le stade de la programmation classique type PRDE est ambitieuse. L'enjeu n'est pas seulement technique. La formulation claire des vraies alternatives, les débats au fond sur l'évolution de la société, que cette démarche suppose, peuvent faire de la planification stratégique un outil puissant de gestion démocratique, à condition toutefois que s'y engagent résolument, à côté de l'administration, les élus et les forces vives socio-économiques de la région.

l'aménagement d'une région urbaine et rurale

Le Schéma d'aménagement de la région Nord-Pas-de-Calais avait obtenu un large consensus avant son approbation par le CIAT, le 17 février 1971. Présent sur tous les bureaux, il joue depuis son rôle de « cadre de référence » lors des grandes décisions régionales.

Une mission plus active peut désormais être dévolue à l'OREAM, gardienne du schéma : assurer progressivement la concrétisation des objectifs que celui-ci assigne à la région. Ceci suppose la mise en œuvre d'une véritable

stratégie régionale. C'est dans cette perspective que l'OREAM propose de concentrer ses efforts sur sept grands dossiers régionaux, pour lesquels des actions semblent opportunes, urgentes et possibles.

Deux de ces dossiers — Planification stratégique - Aménagement du littoral Calais-Dunkerque — font l'objet d'articles séparés. Nous définirons les objectifs poursuivis dans les cinq autres — Amélioration du cadre de vie - Transports - Impact du Tunnel sous la Manche - Transformation du Bassin minier - Aménagement rural.

amélioration du cadre de vie

Traumatisée par la première révolution industrielle, le cadre de vie de la région risque maintenant d'être affecté par les conséquences, à cet égard souvent néfastes, du redéveloppement économique et de la croissance urbaine. Ajouter sans précaution aux séquelles de l'industrialisation passée, les contraintes du développement moderne semble inacceptable socialement et dangereux économiquement.

En effet :

- les revendications des populations, encore timides à cet égard dans la région, ne peuvent que s'affirmer dans l'avenir. Il faut d'ailleurs s'en réjouir si l'on admet qu'il s'agit d'un courant culturel dont la population du Nord-Pas-de-Calais ne peut être absente.
- La région doit progressivement s'intégrer économiquement au vaste ensemble constitué par

l'Europe du Nord-Ouest. Elle entretiendra des rapports de concurrence avec des régions qui ont su, déjà, minimiser les effets de la croissance sur le cadre de vie ou s'emploient activement à améliorer celui-ci.

- Le développement économique du Nord-Pas-de-Calais exige une sophistication progressive du secteur industriel, un développement de la recherche et de l'innovation, une forte croissance du secteur tertiaire. Si les cadres issus de la région la quittent en trop grand nombre et si l'émigration qui doit l'enrichir concerne essentiellement des actifs insuffisamment formés, ce redéveloppement risque d'être retardé sinon compromis.

Améliorer « l'image de marque » de la région est donc une nécessité économique. S'il convient de « tor-

par Alain MASSON

Ingénieur en Chef
des Ponts et Chaussées.

dre le cou » à des images d'Epinal caduques ou stupides, qui présentent la région comme un purgatoire, il convient surtout :

- de sensibiliser l'ensemble des populations au problème afin que chacun se sente concerné par l'amélioration du cadre de vie, afin que le goût du détail bien traité l'emporte sur le laisser-aller.
- de réaliser des actions exemplaires qui dénotent aux yeux de tous la volonté du Nord-Pas-de-Calais d'effacer les séquelles du passé : de se placer résolument à l'avant-garde du progrès.
- de présenter progressivement la région pour ce qu'elle est : une région de grande espérance, où une population active et accueillante doit réussir la grande mutation économique qu'elle s'est fixée.

Dans cette optique l'OREAM envisage de faire des propositions concrètes aux instances régionales tout en poursuivant l'étude d'un « schéma des espaces de récréation de plein air et de tourisme » et l'étude du Parc de la Deûle, vaste ensemble de loisirs (2 500 ha) à l'échelle des besoins des deux millions d'habitants de l'aire urbaine centrale.

transports

A l'amélioration des conditions de vie de la grande masse de la population, à la nécessité d'économiser l'énergie, s'ajoute dans la région une autre justification au développement des systèmes de transports en commun : il s'agit de l'organisation du peuplement en « Aires

urbaines ». Multipolaire, l'aire urbaine doit permettre la constitution d'une unité de marché de grande taille suscitant des économies d'échelle, alors même que chaque agglomération reste de taille moyenne, voire modeste.

Cette conception suppose une parfaite organisation des transports, capable d'assurer la fluidité des biens et des personnes entre des villes ayant leur propre spécificité au sein d'un réseau complexe.

L'aire urbaine centrale, la plus vaste et la plus peuplée, déborde la frontière belge et s'étend de Courtrai à Arras, englobant tout le bassin minier.

L'objectif assigné à l'OREAM est de mener dans cet ensemble, auquel on a rattaché le Valenciennois et la Vallée de la Sambre, une étude qui doit déboucher sur un « schéma directeur des transports ».

Compte-tenu de la difficulté de modélisation d'une zone aussi complexe, il est apparu indispensable de procéder de manière pragmatique en suscitant des expérimentations dont le suivi permettra d'alimenter la réflexion théorique.

Après un diagnostic de l'offre et de la demande actuelles, le Comité directeur qui suit l'étude sera amené à choisir les opérations pilotes à lancer dès 1975 pour améliorer certaines liaisons sur le plan des horaires, des fréquences, du matériel, du mode, du confort, des liaisons entre modes... Parallèlement, se poursuivra une réflexion sur l'évolution des flux et leur répartition modale. Il convient enfin de signaler l'étude entreprise par l'OREAM, avec la C.R.C.I., la Compagnie consulaire de la métropole et la C.U.D.L., au sujet du tracé de la ligne TGV sur la liaison Londres-Bruxelles.

Il s'agit d'apprécier objectivement les avantages et inconvénients respectifs de deux tracés, l'un passant au sud de Lille, l'autre traversant Lille, en ce qui concerne :

- l'organisation des transports régionaux et locaux
- la localisation des activités tertiaires et la concrétisation des objectifs du SDAU qui couvre les 89 communes de la communauté urbaine de la métropole
- l'impact de cette nouvelle infrastructure sur le développement du tertiaire de haut niveau et notamment décisionnel dans la

métropole d'équilibre, voire dans les autres agglomérations ainsi commodément reliées au réseau international T.E.E.

Le dossier permettra éventuellement de proposer une répartition des charges liées au surcoût du tracé passant par Lille (environ 350 millions F) en fonction du bénéfice que devrait en retirer chacun : Etat, SNCF, Région, CUDL, Ville de Lille...

impact du tunnel sous la Manche

Maintenant que la Communauté Européenne a été élargie, l'ouverture de la région sur l'Europe du Nord-Ouest, perspective réaliste qui fonde les ambitions du schéma d'aménagement régional, doit s'accélérer notamment dès la mise en service du Tunnel sous la Manche.

Placée aux avants-postes, la région Nord-Pas-de-Calais doit pouvoir tirer un profit maximum de cet ouvrage et des infrastructures de transports qui lui sont associées : Autoroute A. 26 et T.G.V. notamment et ceci dans la perspective :

- de favoriser la reconversion de ses activités traditionnelles, de modifier la structure de son tissu industriel, de sélectionner les activités ayant un effet d'entraînement
- de favoriser le développement de son secteur tertiaire, voire quaternaire
- d'assurer la restructuration des zones touchées par la récession en favorisant la naissance de nouvelles solidarités intra-régionales.

Il s'agit en somme, afin de promouvoir une dynamique d'auto-déve-

loppement équilibrée, de définir une politique régionale de développement et d'aménagement face aux décisions des firmes multinationales et à l'entregent des investisseurs. Il s'agit aussi de penser les structures d'accueil à mettre en œuvre face à la concurrence des régions de l'Europe du Nord-Ouest et comme moyen des politiques arrêtées.

L'ambition de définir une telle stratégie régionale exigera à la fois de lourdes études et des débats politiques fondamentaux. Dans un premier temps l'OREAM, appuyée en cela par la CRCI, cherchera à cadrer correctement le problème des retombées du tunnel sous la Manche en définissant ou en analysant :

- un hinterland pertinent de « retombées »
- les activités directement influencées par les coûts de transport
- les politiques des régions concurrentes notamment en matière d'aménagement, d'accueil et d'aide aux implantations industrielles, d'environnement...
- les potentialités du Nord-Pas-de-Calais et notamment les faiblesses et les forces de son tissu industriel, de l'espace régional, de son peuplement...
- la stratégie des firmes en matière de localisation d'activités,

La zone appelée bassin minier appartient déjà, en quelque sorte au passé.

Il n'y a plus d'uniformité économique et sa conversion passe par la création de nouvelles solidarités sous-régionales encore difficiles à définir.

Son unité géographique n'est qu'apparente. Reflet d'un paysage géologique, elle a été modelée par l'activité des hommes et cette même activité s'emploiera demain à la bouleverser.

Son unité « sociologique » risque de ne plus se retrouver bientôt que dans l'existence d'un groupe de retraités. La réussite de la conversion du bassin nécessitera d'ailleurs un apport de « sang neuf » qui hâtera la diversification des groupes sociaux.

Caractérisée par l'existence de cercles vicieux, la situation du bassin minier est comparable à une situation de sous-développement. Seule une action volontaire d'envergure supportée par la collectivité nationale peut permettre de créer les condi-

tions nécessaires à un redéveloppement du bassin. Il s'agit de modifier radicalement le cadre de vie et l'image de marque de l'ancien pays noir :

- par une reconquête systématique du paysage rural et péri-urbain
- par une restructuration et une confortation des centres urbains ayant une vocation de pôles de croissance
- par un renforcement des équipements collectifs et notamment culturels et de loisirs
- par un développement de la formation professionnelle
- par la mise en œuvre d'un plan social notamment en faveur des personnes du 3^e âge.

Toutes ces actions ne peuvent à la fois être menées sur l'ensemble du

bassin. C'est pourquoi l'OREAM étudie avec les collectivités locales concernées les conditions de réalisation d'une opération pilote intégrée, portant sur une zone réduite du bassin, celle de Bruay-Auchel par où a commencé la récession minière (13 communes).

Ayant un caractère interministériel affirmé, l'opération devra en outre faire une large place à l'innovation. Un plan-programme à réaliser rapidement, 6 ans, est en cours d'élaboration.

Ce dossier opérationnel bénéficiera des réflexions menées parallèlement par l'OREAM en matière de cadre de vie et de transports en commun, ainsi que sur les effets liés à l'ouverture du tunnel sous la Manche.

aménagement rural

La région Nord-Pas-de-Calais pour être la première région urbanisée de France après la région parisienne, n'en est pas moins une zone agricole puissante.

L'exode agricole affecte le monde rural ici comme ailleurs. Par contre l'exode rural est arrêté. Le solde migratoire s'avère même positif dans certaines zones, des urbains choisissant délibérément de s'installer à la campagne quitte à consentir des déplacements journaliers importants pour aller travailler en ville.

Cette « contre tendance » manifeste un refus du mode de vie urbain qui se trouve conforter dans le Nord-Pas-de-Calais à la fois par le goût des populations pour l'habitat individuel et la bonne qualité du réseau de communication.

Si certains aspects de cette tendance peuvent être jugés dangereux (protection du paysage rural et de l'architecture authentique des terroirs par exemple) d'autres peuvent apparaître comme éminemment favorables. Il paraît en effet possible d'accentuer encore dans l'avenir les différences existant entre les deux modes de vie en concurrence, tout en favorisant la liberté de choix ainsi ouverte aux populations.

L'analyse du phénomène est en

cours, en relation avec l'A.R.R.E.A.R. Par ailleurs les problèmes soulevés par l'industrialisation du monde rural sont également abordés.

Une étude d'aménagement intégré, équivalente à celle menée dans le bassin minier, est ainsi envisageable en 1975 dans une zone où il apparaîtrait favorable de conforter cette contre-tendance. Il semble que ce périmètre d'aménagement devrait se situer dans la « zone intermédiaire » située entre les deux grandes aires urbaines du littoral et de l'intérieur, zone déjà affectée par le phénomène.

Après une période d'étude qui devait aboutir à la publication du Schéma d'aménagement régional, l'OREAM s'oriente progressivement vers l'action. Il ne s'agit pas pour elle de gérer des réalisations, mais de les susciter et de les orienter en fonction d'une stratégie du développement et de l'aménagement, dont l'objectif est pour le moment la concrétisation du schéma approuvé. Elle le fait déjà en concertation avec nombre de partenaires, elle devra demain se rapprocher plus encore des instances régionales dont la tâche éminente est précisément d'orienter la politique et la stratégie régionale.

des emplois pour aujourd'hui et pour demain :

la politique
de conversion
industrielle



Il y a quelques années encore, la Région du Nord-Pas-de-Calais avait la réputation d'être une région en crise profonde. Bien que demeurent des problèmes très sérieux, et même aigus, notamment dans le Bassin Minier, cette image négative correspond de moins en moins à la réalité globale de la Région. En effet, le redressement entrepris depuis une dizaine d'années a déjà entraîné d'appréciables transformations.

Les problèmes de cette grande région industrielle qu'est le Nord-Pas-de-Calais sont nés de la conjonction de plusieurs phénomènes. Tandis que la récession des mines de charbon s'accélérait, l'in-

dustrie textile était affectée par un vaste phénomène de concentration. Dans le même temps, la sidérurgie, installée près du charbon dans les régions de Maubeuge et de Valenciennes, opérait le glissement général de toutes les sidérurgies vers la mer pour se développer à Dunkerque.

Bref, les piliers mêmes de l'activité régionale se trouvaient ébranlés. Dans les années 1960, on vit le chômage, jusqu'alors quasiment inconnu, atteindre des proportions inquiétantes. Il se produisit alors une prise de conscience, qui donna naissance, à la fin de 1966, à l'Association pour l'Expansion Industrielle de la Région Nord-Pas-de-Calais.

par M. Roger DAVID

Commissaire à la
Conversion Industrielle
pour la Région du Nord.

Ce nouvel organisme avait pour fondateurs la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, le Comité Social et Economique Patronal de la Région (C.I.S.E.), les Houillères du Bassin Nord-Pas-de-Calais, et la Chambre Syndicale de la Sidérurgie. Les principales forces économiques de la Région s'unissaient donc dans la volonté de procurer au Nord-Pas-de-Calais de nouveaux emplois, en y attirant de nouvelles industries.

Certes, des efforts avaient déjà été

accomplis avec succès, notamment dans l'arrondissement de Béthune, frappé le premier par la crise charbonnière. Mais l'heure était venue d'étendre cette action à l'échelle de toute la région. Et, en octobre 1967, l'Etat encourageait cette entreprise en nommant le Délégué Général de la nouvelle Association Commissaire à la Conversion Industrielle, c'est-à-dire interlocuteur privilégié des Pouvoirs Publics pour les problèmes d'industrialisation.

plus affectées par le déclin des activités traditionnelles, c'est-à-dire le Bassin Minier et le Bassin Sidérurgique de la Sambre. Mais les créations d'entreprises nouvelles touchent également le Littoral, la Métropole et les zones à dominante rurale. Car tous les secteurs du Nord-Pas-de-Calais ont besoin de sang nouveau.

La branche industrielle la plus concernée est l'Automobile, qui, avec le montage de voitures et la fabrication de moteurs, de boîtes de vitesses et d'accessoires, a fait une entrée spectaculaire dans le Nord. Depuis lors, certes, la crise énergétique est venue modifier les perspectives de développement de l'industrie automobile. Jusqu'à présent, cependant, les usines du Nord souffrent moins que d'autres, dans la mesure où elles travaillent davantage pour les petites cylindrées. Les objectifs demeurent. Ils seront sans doute atteints moins vite que prévu.

Il reste que la conjoncture présente souligne l'impérieuse nécessité, pour une région, de posséder un potentiel industriel suffisamment varié. C'est dans cet esprit que nous opérons, et les résultats de la politique de conversion industrielle vont assurément dans le sens de la diversification.

Outre l'Automobile, en effet, on a vu l'Aéronautique choisir pour la première fois le Nord, tandis que se développaient l'Electronique, la Mécanique, la Transformation des Plastiques, les Produits de Beauté, la Construction Industrialisée, les Industries Alimentaires, l'Imprimerie, etc... sans oublier le secteur tertiaire.

Ainsi se dessine peu à peu une nouvelle géographie économique du Nord. Tandis que le charbon s'estompe et que le textile, tout en restant puissant, perd en effectifs, apparaissent des branches qui, dans le passé, avaient boudé la région. Dans le même temps se renforcent des activités trop faiblement représentées jusqu'alors. Il s'agit de développer les activités élaborées de manière à réduire l'importance relative de l'industrie lourde ou de première transformation. La conversion industrielle est en définitive l'occasion d'un enrichissement qualitatif.

On notera d'ailleurs que les firmes qui ont tourné les yeux vers le Nord depuis quelques années comptent

vaincre de nombreuses préventions concernant le Nord - Pas-de-Calais

Simultanément, les Collectivités Locales et les Chambres de Commerce et d'Industrie se préoccupaient de promouvoir des zones industrielles, telles celle de Douvrin dans le Bassin Minier ou celle de Seclin au Sud de Lille. Pour aider à l'équipement de ces zones, les Conseils Généraux du Nord et du Pas-de-Calais votaient des crédits spéciaux, tandis que les municipalités consentaient à exonérer de la patente les industries nouvelles.

Aujourd'hui, le Nord-Pas-de-Calais offre aux investisseurs une gamme de plus de cinquante zones industrielles équipées. Et des solutions peuvent toujours être bâties sur mesure en dehors des zones prévues lorsque celles-ci ne remplissent pas les conditions requises.

Les Administrations régionales, de leur côté, ont appuyé la nouvelle politique industrielle mise en œuvre. Les services du Travail et de la Main-d'Œuvre se sont renforcés. L'Organisation d'Etude de l'Aire Métropolitaine (O.R.E.A.M.) a publié un Schéma d'Aménagement à long terme de la Région, tandis que la « Mission » entourant le Préfet de Région poursuivait un important travail de réflexion.

Le diagnostic étant établi, restait

à appliquer les remèdes. Attirer de nouvelles industries : tel était l'objectif. Pour le rendre crédible, il fallait agir sur deux fronts. A l'intérieur : lutter contre un certain découragement de l'opinion publique. A l'extérieur : vaincre de nombreuses préventions concernant le Nord-Pas-de-Calais, souvent dépeint comme une région triste, exclusivement dominée par l'industrie lourde et peu ouverte à l'innovation. Sur ces deux plans, un réel changement a été obtenu. Les Nordistes croient davantage en leur région, et de nombreux industriels de France et d'ailleurs ont découvert ses atouts.

C'est ainsi que 65 500 emplois ont pu être décidés en sept ans. Le mérite de ce bilan revient notamment à MM. Yvon MORANDAT et Pierre DELMON, qui se sont succédé à la présidence de l'Association pour l'Expansion Industrielle, ainsi qu'à MM. Pierre BILLECOCQ et Jean MATTEOLI, qui ont été les deux premiers Commissaires à la Conversion Industrielle du Nord.

Les emplois nouveaux se créent, bien sûr, progressivement, au fur et à mesure que les usines sortent de terre. A la fin de 1973, 39 000 étaient devenus effectifs.

Il va de soi que ces emplois sont offerts notamment dans les zones les

parmi les plus importantes. Citons, parmi les entreprises françaises : Renault, Peugeot, Chausson, Poclair, l'Oréal, B.S.N., D.B.A., Dassault, Michelin, Camping-Gaz, etc...

L'apport étranger n'est pas moins éloquent. Sur 65 500 emplois décidés, 16 500 environ sont le fait d'affaires non françaises.

Les Américains sont présents avec, notamment, Firestone, Chrysler, Revlon, C.G.C.T. (Groupe I.T.T.), Rank-Xerox, Cutler-Hammer, Levi-Strauss, Film Corporation, Minnesota, Union Carbide... De provenance britannique on note Courtaulds, Lucas, Tioxide, Lee Cooper, Bisch-Marley, Armstrong, Portex, etc... On relève encore des investissements allemands (Schering, Bertelsmann, Fibrit), belges (Solvay, Côte d'Or, Vieille-Montagne), suédois (Ericsson, Mölnlycke) et même japonais (Yoshida).

Il y a, on le voit, quelque chose de changé dans l'industrie du Nord-Pas-de-Calais. Mais la mutation ne fait que commencer. De nouveaux objectifs sont à atteindre.

Une des ambitions présentes est la création d'une unité de vapocraquage (steam-cracking), qui permettrait à la chimie du pétrole d'occuper les positions tenues naguère par la chimie du charbon. La res-

tructuration de l'industrie mécanique apparaît également comme une nécessité, et les besoins en sous-traitance de l'industrie automobile offrent à cet égard une occasion favorable. Est également encouragé, dans une région où l'activité agricole reste importante, un nouvel essor des industries alimentaires.

Ainsi se définit peu à peu une stratégie industrielle du Nord-Pas-de-Calais. Dans cette région, où la récession charbonnière n'est pas achevée, où l'élan démographique est toujours fort, la création d'emplois nouveaux reste une impérieuse nécessité. Mais il ne suffit pas de remplacer un emploi par un autre. La conversion industrielle doit déboucher sur une modification profonde du visage économique de la région.

Pour réussir cette mutation, le Nord-Pas-de-Calais dispose d'atouts incontestables. D'abord sa situation géographique au cœur de l'Europe industrielle du Nord-Ouest. Ensuite la quantité et la qualité de sa main-d'œuvre. Enfin ses équipements, qui sont en pleine révolution : il n'est que de voir les autoroutes nouvelles, le développement tertiaire dans l'agglomération lilloise, l'essor du port de Dunkerque, la mise en œuvre du Tunnel sous la Manche...

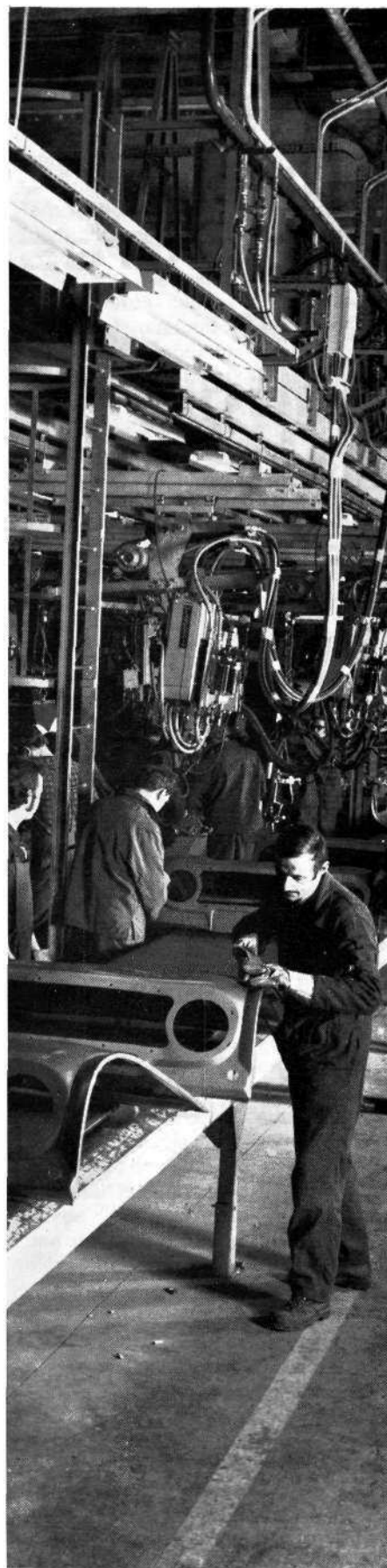
une permanente capacité d'adaptation

Le Nord-Pas-de-Calais bouge. Il a repris confiance. Mais son redressement ne se poursuivra pas sans une action persévérante et une permanente capacité d'adaptation à un contexte économique particulièrement mouvant. C'est pourquoi l'Association pour l'Expansion Industrielle peut résumer ainsi ses objectifs :

- Prospecter en France mais aussi à l'étranger. Parmi les 8 573 emplois décidés en 1973, 3 870 sont d'origine étrangère. Ce n'est pas un hasard. Nous avons eu de nombreux contacts aux U.S.A. il y a quelques mois. Nous en aurons bientôt d'autres en Allemagne. Et d'autres missions de ce type sont programmées.
- Créer de l'emploi, pour les hom-

mes comme pour les femmes, mais aussi, dans toute la mesure du possible, préserver celui qui est menacé. Cette action de sauvegarde, déjà importante, tend aujourd'hui à s'amplifier.

- Poursuivre une politique d'industrialisation, mais aussi, et de plus, favoriser les investissements tertiaires.
- Attirer de grandes entreprises, mais aussi promouvoir les P.M.E. et l'artisanat, notamment par le développement de la sous-traitance.
- Conforter les grands pôles d'activité de la région, mais aussi aider les zones semi-rurales à fixer leur main-d'œuvre grâce à des industries appropriées.



■ Usine Renault à Douai.

réflexions critiques sur les structures et le budget de la région

La loi du 5 juillet 1972 créant les régions — n'oublions pas que la région n'existait alors qu'implicitement, à travers le « préfet de la région » que le décret de 1964 avait placé à la tête de chaque circonscription d'action régionale — n'avait été acceptée qu'à regret par les « régionalistes ». Pour eux qui voulaient une collectivité territoriale dont les affaires seraient réglées par une assemblée élue pour cela et un exécutif désigné par cette assemblée (ainsi

qu'en témoigne la résolution, dont j'ai été le rapporteur, adoptée par le Conseil National des Economies Régionales en son congrès de Deauville en octobre 1969), le rejet du projet de réforme soumis au référendum en 1969 ne signifiait pas rejet par la majorité du corps électoral de l'idée régionale mais renvoi du projet devant le Parlement, ce qui n'interdisait pas l'ambition, tout en assurant une préparation plus minutieuse.

**aucune ambition interdite
à la nouvelle institution**

La déception devant l'établissement public qui allait se mettre en place a donc été vive, même parmi ceux qui approuvèrent la loi du 5 juillet 1972 pour qu'une étape soit enfin marquée dans une évolution qui était engagée depuis trop longtemps pour ne pas être gravement compromise par un nouveau retard. Il convenait alors de ne pas passer de la déception au désintérêt, afin de ne pas porter un nouveau coup à l'idée régionale, de faire au contraire feu de tout bois, et de se saisir de la nouvelle institution pour en exploiter toutes les possibilités.

Ces possibilités sont certaines, car si la région est un établissement public, soumis au principe de spécialité — tout ce qui n'est pas explicitement de sa compétence dans le texte de fondation lui est interdit — sa mission est suffisamment large pour qu'aucune ambition ne soit interdite à la nouvelle institution.

Cette mission est en effet de contribuer au développement économique et social de la région, essentiellement il est vrai par des études et

des propositions de meilleure utilisation des ressources des collectivités locales, de leurs groupements ou de l'Etat, car ses interventions financières propres se trouvent forcément limitées, à la fois par la loi qui impose aux ressources fiscales annuelles un plafond de 25 francs par habitant, et par l'origine de ces ressources qui proviennent d'une surimposition de 2 taxes d'Etat et surtout de la fiscalité locale. Il y a là vraiment un frein au développement de l'action des établissements publics régionaux, mais on a justement fait remarquer que leurs budgets, ne comportant pas d'autres dépenses de fonctionnement que celles nécessaires à la bonne marche des assemblées régionales, sont essentiellement des budgets d'investissement et peuvent se comparer aux mesures nouvelles contenues dans les budgets des Conseils généraux,

Cette mission sera remplie et ces moyens seront mis en œuvre par trois acteurs : le Conseil Régional, composé d'élus, qui délibère, le Comité Economique et Social, préala-

par le Recteur
Guy DEBEYRE,

Conseiller d'Etat,
Président du Comité Régional
d'Expansion Economique
Nord-Pas-de-Calais,

Vice-Président du Conseil National
des Economies Régionales
et de la Productivité.

blement consulté, et le Préfet de région qui instruit les affaires et exécute les délibérations. Ce partage des responsabilités me semble appeler les remarques suivantes :

Il n'est plus guère besoin aujourd'hui de rompre des lances en faveur de l'association à la vie institutionnelle régionale des forces socio-économiques, professionnelles et culturelles. La prise en compte des préoccupations économiques, sociales, culturelles, ne peut qu'enrichir la vie locale politique et administrative. Un Conseil Economique et Social s'imposait donc. S'il faut s'interroger, c'est sur les conditions dans lesquelles ce comité, dans chaque région, pourra jouer pleinement son rôle, qui est à l'évidence d'être le creuset de l'imagination régionale. Car il a deux handicaps à surmonter : sa composition qui risque de disperser l'attention de l'assemblée en particulier du fait de la minoration de la représentation des salariés au profit d'activités dont la vocation est tout de même trop spécialisée, et, en second lieu, sa mission elle-même, qui est d'être consulté sur les affaires de la compétence de l'établissement public régional et sur celles qui sont soumises au Conseil régional dans le cadre de la préparation et de l'exécution du plan et des avis à donner sur l'utilisation des crédits d'Etat dans la région. Cette consultation, préalable aux délibérations du Conseil régional, doit-elle être comprise comme une consultation « de détail », avec l'espoir qu'en ca'quant strictement la vie du Comité sur celle du Conseil, on lui confère un rôle parallèle plus propre à affirmer l'assemblée consultative aux côtés de l'assemblée délibérante ? N'y a-t-il pas risque ainsi de paraître ralentir, et non enrichir, les travaux du Conseil régional qui rapidement sera tenté de se limiter à une consultation formelle, alors qu'une assemblée consultative ne peut avoir d'autre autorité que celle que lui reconnaît l'assemblée délibérante en prenant en considération ses avis. C'est pourquoi il me paraît nécessaire que les Comités Economiques et Sociaux Régionaux s'efforcent de prendre du champ par rapport au détail des travaux des Conseils régionaux pour se consacrer aux grandes orientations, aux problèmes nouveaux, à la réflexion prospective. Le législateur n'a pas fait du C.E.S. une

assemblée délibérante. Il y a danger pour lui à vouloir faire comme si il l'était.

Il ne fait aucun doute que la loi créant la région et les décrets relatifs à son fonctionnement font du Conseil régional l'instance majeure de la nouvelle institution. Alors que dans les décrets de 1964 la C.O.D. E.R., consultée au stade de l'élaboration du plan et simplement tenue au courant de son exécution, dépendait pour son fonctionnement exclusivement du préfet et avait vu son rôle réduit à une simple ratification de choix opérés préalablement en dehors d'elle, la loi de 1972 donne au Conseil régional des compétences plus larges que la maîtrise du budget propre de l'établissement public : dans ses articles 8 et 9, elle dispose que le Conseil régional aura des avis à émettre après délibération, qu'il participera aux études d'aménagement ainsi qu'à la préparation et à l'exécution du Plan, notamment en élaborant des rapports d'orientation générale, et qu'il se prononcera sur l'utilisation des crédits de l'Etat dans la région. C'est à ce niveau que se posent les problèmes : car il est vrai qu'une assemblée majeure ne peut élaborer un rapport d'orientation générale, ni délibérer en vue d'émettre un avis sans y consacrer le temps nécessaire en collecte et en analyse des informations, ou encore en consultations.

**des rapports
susceptibles
de recueillir
un avis
favorable**

Bien sûr, les affaires sont instruites par le préfet de la région qui doit utiliser à cette fin exclusivement les services de l'Etat sous ses ordres. Mais est-il de bonne pratique que le contrôlé prépare le rapport par lequel le contrôleur va le contrôler ?

C'est pourquoi les Conseils régionaux qui l'ont voulu ont créé un cabinet ou un secrétariat, à l'occasion du vote des crédits de fonctionnement du Conseil régional lors de la discussion budgétaire. Malheureusement, cela s'est fait dans des conditions incertaines, par suite d'une interprétation étroite de la notion de fonctionnement.

Pourtant, la mise en place de services auprès des assemblées régionales est d'autant plus nécessaire que la règle pour les conseillers régionaux est de cumuler les mandats, leur désignation procédant d'un mandat obtenu dans la quasi-totalité des cas au scrutin uninominal majoritaire, qui veut qu'il faut déjà avoir un mandat pour avoir des chances d'être élu. Ainsi, les conseils régionaux se trouvent composé d'hommes, et exceptionnellement de femmes, souvent surchargés de travail, et leur mise en place n'a que rarement été l'occasion de prise de responsabilités par des hommes nouveaux.

Il est vrai que dans les faits l'existence de ce cabinet régional pose le problème de l'exécutif de la région. Il est incontestable que les textes donnent, en cas de conflit, le dernier mot au Conseil régional dont les délibérations sont exécutoires de plein droit, sous réserve d'une seconde lecture, ou de nullité prononcée par décret en Conseil d'Etat. Ce qui veut dire, selon un mécanisme bien décrit par le préfet de région O. Philip, que les préfets ne présenteront au Conseil, pour les ultimes délibérations en séance publique, que des rapports susceptibles de recueillir un avis favorable. Pourquoi alors ne pas transférer au Conseil régional le pouvoir juridique du préfet de la région, celui-ci ayant alors une mission de contrôle qui pourrait s'exercer, comme l'avait proposé le Congrès de Deauville du C.N.E.R. en 1969 « principalement sur les actes juridiques et portera soit sur la légalité, soit l'opportunité des décisions prises. Dans le premier cas, l'intervention de l'autorité de contrôle peut aboutir en cas d'irrégularité grave à l'annulation de l'acte ; dans le second cas l'intervention est moins énergique et ne peut conduire qu'à exiger de l'Assemblée une seconde délibération après laquelle cette Assemblée, avertie des dangers cou-

rus, garde le dernier mot, mais à ses risques et périls. Maîtresse de son destin, elle en est aussi entièrement responsable ».

La mise en place de ce contrôle aura pour effet de maintenir une certaine unité de vue dans la gestion décentralisée, pour éviter les abus locaux et pour assurer la sauvegarde des intérêts nationaux, la liberté d'action des Conseils régionaux ne pouvant être restreints par une disposition législative expresse.

Le Président de la République ayant annoncé sa volonté de poursuivre et de développer la régionalisation en perfectionnant les institutions créées par la loi de 1972 plutôt que par une refonte générale des textes, c'est dans ces trois directions qu'il me semble être utile d'agir :

- à l'occasion du réexamen des modes de scrutin, une désignation des conseillers régionaux permettant l'élection d'hommes et de femmes moins chargés de tâches diverses, et rapprochant la masse des citoyens des réalités régionales : le mieux serait le suffrage direct avec scrutin de liste.
- la mise en place d'un exécutif élu par le Conseil régional, avec son corollaire : le passage d'une partie des services régionaux de l'Etat sous son autorité, mais non à la charge du budget régional, sauf transfert correspondant de ressources d'Etat.
- l'attribution au préfet de la région d'une mission de contrôle sur l'activité du Conseil régional.

Les problèmes de fonctionnement ainsi réglés dans le sens d'une certaine décentralisation, reste bien entendu posée la question des compétences de la Région et du même coup celle de ses ressources. Il est évident que les collectivités locales ont de plus en plus le sentiment de devoir payer — c'est-à-dire prélever des impôts — sans avoir la responsabilité réelle de leurs actions du fait des dépenses obligatoires, du système des subventions, de l'absence de maîtrise des coûts de fonctionnement consécutifs aux investissements réalisés, etc... Dans le cadre actuel, il est en définitive difficile à un établissement public régional de faire autre chose que ce qui revient normalement à la collec-

tivité nationale, compte tenu que la nouvelle institution s'est mise en place sans qu'il soit procédé à une redistribution des compétences entre les communes ou leurs groupements, les départements, les régions et l'Etat. Les Conseils régionaux qui — comme celui du Nord-Pas-de-Calais — ont marqué leur volonté de ne pas se substituer à l'Etat, de n'intervenir que là où l'échelon régional est nécessaire, par exemple en évitant le système des aides automatiques aux communes pour pratiquer le concours sélectif à celles des collectivités qui apporteront la preuve de l'intérêt régional des opé-

rations pour lesquelles un soutien est demandé, s'engagent en réalité dans l'expérimentation du système administratif qui devrait être celui d'un pays unitaire moderne comme la France : la décentralisation, dont le principe veut que toute activité publique intéressant soit le territoire communal, soit les habitants de la commune et qui ne serait pas expressément attribuée à une autre collectivité territoriale (groupement de communes, département, région) ou à l'Etat ressortirait à la compétence communale, et que la collectivité nationale exerce sur les collectivités décentralisées non une tutelle, mais un contrôle.

volonté par fidélité à une tradition historique

Cette décentralisation entraînera en se développant une refonte du système fiscal. Pour nous en tenir au niveau régional, il est évident qu'une plus large part de certains impôts d'Etat devra être affectée aux régions, avec faculté pour celles-ci d'en moduler le taux, dans des limites et des circonstances à préciser, et qu'un fonds de péréquation nationale soit institué.

La loi de 1972 ayant prévu le transfert de tâches actuellement assurées par l'Etat et des ressources correspondantes, cette évolution est donc possible. Se fera-t-elle ? Cela suppose une double volonté : — de la part du gouvernement car cette évolution suppose des ruptures dans les façons de faire des administrations centrales que seule l'autorité des mi-

nistres peut garantir, — et de la part des élus régionaux, dont on voit bien des signes au cours de cette première année de fonctionnement des Conseils.

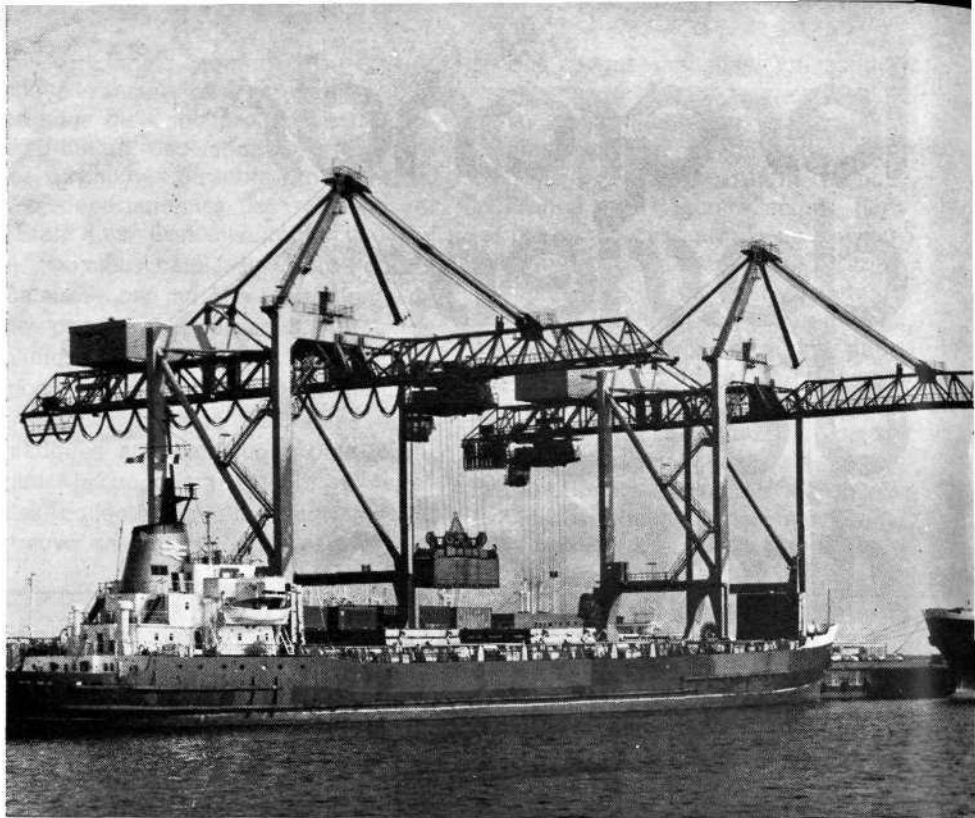
Que cette volonté se manifeste en particulier dans le Nord-Pas-de-Calais, qu'on me permette de dire que ce n'est ni particularisme provincial folklorique, ni sentiment moindre d'appartenir à la communauté nationale, mais au contraire volonté, par fidélité à une tradition historique qui veut que les hommes de cette région s'efforcent de traiter eux-mêmes de leurs affaires, aux heures sombres comme aux plus heureuses, de contribuer le plus largement possible à la vie du pays, à sa modernisation et à son rayonnement. ■

les grands dossiers d'une stratégie régionale



aménagement du littoral Calais- Dunkerque

sa place
dans la compétition
européenne



« Dans un rayon de 300 à 350 kilomètres autour de la région, se trouve concentrée une population de plus de 65 millions d'habitants supérieure à celle de l'Allemagne de l'Ouest, du Royaume Uni ou de la « Mégalopolis Est » des Etats-Unis. Cette zone est traversée par la mer la plus fréquentée du globe et dispose d'un ensemble extraordinaire de ports de dimensions mondiales ou européennes : Rotterdam, Londres, Anvers, le Havre, Rouen, Dunkerque, Amsterdam. Elle est irriguée par des bassins fluviaux qui la mettent en communication avec l'Europe entière (Rhin, Meuse, Escaut, Seine). Elle comprend plusieurs régions urbaines qui, par leurs dimensions, la qualité de leurs équipements et de leur rayonnement, sont parmi les plus

puissantes du monde : Région de Paris (plus de 8 millions d'habitants), Région londonienne (plus de 12 millions d'habitants), Ensemble Ruhr - Dusseldorf - Cologne (plus de 7 millions d'habitants), Randstadt hollandais (5 millions d'habitants), ensemble Anvers - Gand - Bruxelles - Charleroi (près de 5 millions d'habitants). Dans la partie continentale de cette zone, moins de 30 % de la population de la Communauté Economique Européenne ⁽¹⁾ réalise sur 16 % du territoire du Marché Commun plus de 40 % de sa production industrielle. La valeur ajoutée par tête y est supérieur de 40 % à celle réalisée dans le reste de la Communauté. » ⁽²⁾

par M. GORY,
Ingénieur des Mines,
Chef du Groupe de Coordination
pour l'Aménagement du Littoral.

(1) la C.E.E. à 6 membres de l'époque de la création du Livre Blanc.

(2) « Livre Blanc » de l'OREAM-Nord - février 1968.



Port autonome de Dunkerque, le terminal à conteneurs des lignes Harwich et Felixstowe.

C'est le contexte qui donne aux opérations en cours sur le littoral Nord leur véritable spécificité : dans la tendance mondiale au développement des sites industrialo-portuaires, la plaine littorale Calais-Dunkerque présente en effet des atouts exceptionnels : on y trouve à la fois la possibilité de créer de très vastes zones industrielles au bord de quais accessibles à des navires de 300 000 tonnes, en rivage de l'un des passages maritimes les plus fréquentés du globe, au point de pénétration maximum des navires de très fort tonnage, et le meilleur site possible de liaison par tunnel entre la Grande-Bretagne et le Continent, franchissement à grand débit de la Manche destiné à être utilisé par un trafic à très forte croissance. La plaine littorale Calais-Dunkerque représente ainsi un atout très important dans la compétition européenne.

D'autres éléments marquent et marqueront d'ailleurs de plus en plus l'évolution économique de tout cet ensemble :

1° *L'extension du Marché Commun à 9 membres et son renforcement progressif.* L'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché Commun valorise en particulier la zone littorale Calais-Dunkerque.

2° *Le développement du commerce international* et le rôle croissant des ports comme source de matières premières et lieu de première transformation.

3° *La puissance économique de la Région du Nord* qui, sur les bases du schéma d'aménagement peut mieux prévoir et organiser son renouveau en utilisant ses atouts démographiques et industriels.

Sur le littoral Nord, déjà riche en activités — et en difficultés —, tout n'est pas possible. Si l'éventualité d'une gigantesque concentration industrielle, aspirant les potentialités des zones proches et accablant ses habitants sous le poids des contraintes de la croissance, n'est pas irréaliste, on lui préférera la perspective d'une croissance mesurée aux créations d'emploi nécessaires pour éviter une spécialisation excessive dans les industries de base et au rythme acceptable pour ne pas compromettre les conditions de vie et d'emploi.

La proximité d'une région puissante autorise à la fois l'espoir de maîtriser la croissance du littoral et d'en faire un objectif préférentiel de ses programmes d'équipement.

Ce contexte autorise donc de grandes ambitions pour le développement du littoral Nord. Il ne s'agit

pas, répétons-le, d'une opération en site vierge : tant Dunkerque que Calais ont une économie variée. Aussi bien les atouts de ces deux ports ne se sont-ils pas révélés subitement. Avant même l'expansion des années 1960, Dunkerque était une agglomération industrielle et portuaire dynamique. Depuis 1960, elle a connue une poussée exceptionnelle, et c'est dans une situation déjà tendue par une croissance rapide qu'intervient la création d'une zone industrialo-portuaire d'une dimension exceptionnelle.

Le Calaisis, aux industries plus variées mais moins puissantes, a souffert récemment de la régression de certaines d'entre elles. Il n'en dispose pas moins d'une gamme étendue d'activités dont certaines sont très dynamiques. Les investissements anglais y sont déjà importants, et l'on peut prévoir que le débouché du Tunnel y attirera des créations d'emploi nombreuses, provoquant peut-être une véritable mutation industrielle.

**pour un
aménagement
de
l'espace**

La croissance attendue, qui est du même ordre de grandeur que celle prévue à Fos, mais qui constitue ici une étape nouvelle du développement d'un potentiel humain et économique déjà diversifié et dynamique, ne va pas sans poser de nombreux problèmes.

L'ampleur de cette évolution peut susciter de légitimes appréhensions : pourra-t-on maîtriser une telle mutation ?

Le développement industriel et portuaire en cours ne se présente pas, en effet, comme une mutation impo-

sée pour des raisons nationales, mais brutale, voire déconcertante, pour les responsables locaux. Il existe une base industrielle et urbaine, une forte organisation administrative, locale et régionale.

C'est ce qui justifie l'espoir d'offrir à l'industrialisation et à l'urbanisation en cours une perspective de qualité urbaine et de polyvalence économique indispensable à l'équilibre de l'agglomération puissante qui s'annonce.

Une première esquisse de cohérence du développement du littoral a été présentée par le Schéma Régional d'Aménagement. Elle exprime les ambitions et de la Région et des Agglomérations concernées, en traçant les grandes lignes d'une répartition des tâches et d'une affectation de l'espace :

« La plaine littorale de Calais à Dunkerque est de toutes les zones du Nord-Pas-de-Calais celle où l'unité de site est la plus marquée. Ancien delta de l'Aa barré par le cordon dunaire, elle ne s'est consolidée dans sa forme actuelle qu'à une époque récente, comme les côtes belge et néerlandaise semblables. L'implantation humaine à partir du XII^e siècle y a pris la forme d'une colonisation voulue et organisée. (...)

« Le développement qui s'annonce d'un très grand port européen, avec l'implantation d'industries lourdes qui lui sont liées, y pose des contraintes aiguës et oblige plus que jamais à concevoir un aménagement planifié, à l'échelle du site et des équipements gigantesques qui vont y trouver place (...) La Communauté de destin qui doit désormais unir ces deux villes autour d'un port unique fait de cet ensemble Calais-Dunkerque le point d'application prioritaire d'une politique concertée d'aménagement...

L'organisation de l'espace proposée est la suivante :

1. — vocation industrielle et portuaire de Calais à Dunkerque, à l'exception du groupe de villes historiques entourant l'embouchure de l'Aa (Gravelines, Grand-Fort-Philippe et Petit-Fort-Philippe).

2. — aménagement touristique à l'Est de Dunkerque jusqu'à la frontière (rejoignant la côte belge déjà très équipée pour les loisirs) comme à l'Ouest de Calais (prolongement



Nouvel avant-port de Dunkerque : la jetée ouest, le premier appontement pétrolier, la jetée nord.

vers le Boulonnais et la côte d'Opale).

3. — au Sud, une seconde bande est-ouest centrée sur Bourbourg, devrait voir sa vocation agricole confirmée: c'est la plaine des wateringues, naturellement peu propice à l'urbanisation, qui doit faire tampon entre les industries polluantes de la côte et les urbanisations possibles plus au Sud.

4. — sur le pourtour de la plaine littorale enfin, une série de sites se prête en effet aux implantations urbaines, par la qualité du sol et du paysage.

« Pour la Région Nord-Pas-de-Calais, conclut alors le Schéma Régional, l'accord sur cette stratégie exprimée par un schéma du littoral Calais-Dunkerque, est d'importance primordiale. Cette zone représente un des deux points forts du pôle de développement que le Nord-Pas-de-

Calais entend devenir. Le complexe industriel et portuaire, outil d'importance internationale, essentiel aux objectifs de la région, doit s'édifier avec l'accord des villes qui, l'entourent comme du monde rural directement concerné. »

On voit toute l'importance que doit revêtir le développement des deux agglomérations existantes de Calais et de Dunkerque pour la cohérence économique et spatiale du littoral. Elles constitueront solidairement la pièce maîtresse d'un développement qui vise à la polyvalence et à la diversification des activités, ainsi qu'à la qualité de l'environnement et du cadre de vie.

Or un développement de qualité sur le littoral exigera, si l'on veut éviter qu'il ne se réduise à une lutte incertaine entre la poussée industrielle et l'élévation du niveau de la vie et des exigences des populations,

une parfaite maîtrise appuyée sur une concertation des acteurs, sur une analyse lucide des contraintes et sur des moyens techniques efficaces.

le dispositif administratif

Le dispositif administratif mis en place vise à favoriser la prise de responsabilité des collectivités locales par l'élaboration d'un projet cohérent et réaliste.

L'effort de regroupement des collectivités locales est remarquable : la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD) a été la première communauté urbaine volontaire de France ; les communes rurales des périmè-

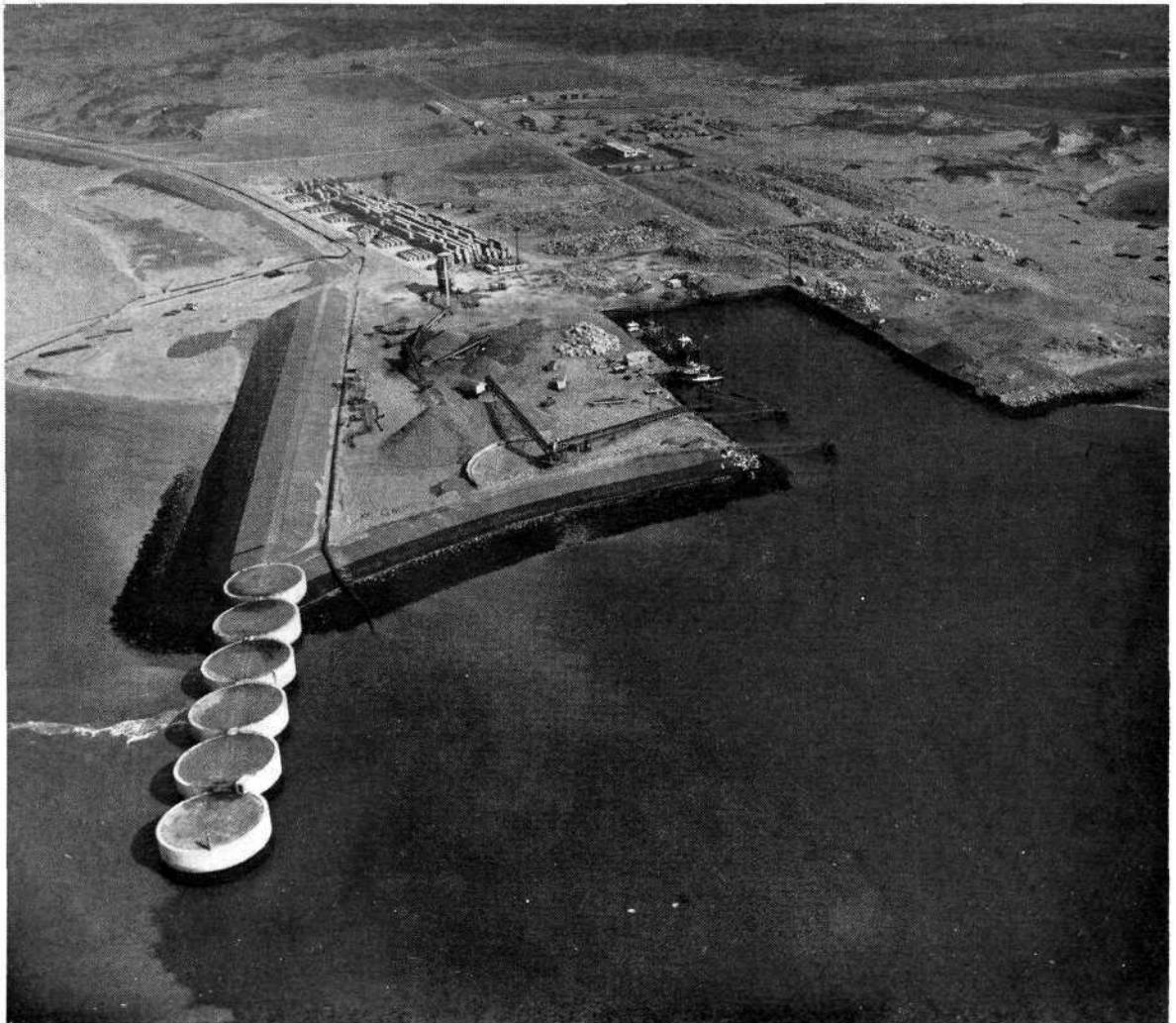
tres du SDAU de Dunkerque, du SDAU de Calais et du Plan d'Aménagement Rural de la région d'Audruicq ont constitué 7 syndicats — SIVOM ou Syndicats d'études —, et l'ensemble — 7 syndicats, CUD, Ville de Calais, plus les deux Chambres de Commerce et les deux Chambres d'Agriculture — s'est constitué en « syndicat mixte d'études Calais-Dunkerque » (SECADU). Il reste à souhaiter qu'au delà des soucis d'équilibre se dégage une volonté d'aménagement.

L'administration n'a pas mis en place d'organisme « ad hoc » : les structures classiques, départementales et régionales, continuent à assumer leurs tâches habituelles. Cependant un groupe de travail interministériel (analogue à celui de Fos, et présidé par M. l'Ingénieur général Saigot) permet au Préfet de Région d'évoquer au niveau national les problèmes exceptionnels. Ce dernier est représenté sur place par un chargé

de mission résidant à Dunkerque. On a pensé ainsi éviter la superposition des échelons inutiles.

un problème d'orientation de la croissance

Le problème qui se pose tant aux collectivités qu'aux administrations est essentiellement *politique* : un certain nombre de *choix* doivent être formulés. Ils ne peuvent l'être que dans le cadre d'une collaboration entre les deux agglomérations du littoral. Ils ne peuvent l'être aussi qu'en prenant conscience des contraintes spécifiques d'une crois-



L'entrée
du
nouveau
port
de
Dunkerque

sance « à marches forcées ». Cette croissance sera en effet bien supérieure à celle qu'exigerait la satisfaction des demandes d'emploi nées de la seule croissance démographique spontanée. Elle se fera donc par appel aux marchés national et international de la main-d'œuvre disponible.

Chiffrés dans le seul cadre du périmètre de son SDAU, la croissance de Dunkerque apparaît saturée par la croissance industrielle, qui suffit à l'entraîner à un rythme élevé : 550 à 600 000 habitants en l'an 2000 supposent un taux moyen annuel d'accroissement démographique de 3 à 3,5 % pendant 25 ans.

Il est d'ailleurs permis de se demander s'il est raisonnable de prévoir que des industries viennent s'implanter à Dunkerque en créant des emplois bien au delà de ce qui correspond à la croissance spontanée de la population industrielle : bien au contraire, les usines ont de plus en plus tendance à aller vers la main-d'œuvre. Celles qui viennent à Dunkerque, le font parce que le site portuaire présente pour elles un avantage décisif pour les coûts de transport. Ce sont en général des productions de base très automatisées, à faible main-d'œuvre (ex. de Lafarge, CFR, EdF). Dans le cas d'une usine contrainte de créer plusieurs milliers d'emplois, comme Usinor, le coût social est considérable.

Dans ces conditions il semble bien que l'ordre de grandeur des prévisions avancées ci-dessus soit un maximum : pour que son économie atteigne 65-70 000 emplois industriels en l'an 2000, la population de Dunkerque devra croître à un rythme élevé (qui comportera par périodes des pointes d'extrême tension) compte tenu de la probable croissance des besoins en tertiaire et de la probable diminution du taux d'activité.

On ne peut cependant l'oublier : une agglomération de cette importance et de ce dynamisme verra nécessairement se développer (elle est déjà née) une vive revendication de croissance tertiaire.

Or une hypothèse ambitieuse de croissance tertiaire se traduirait, soit par une accélération de la croissance au delà du tolérable, soit par un frein à la croissance industrielle. Il est possible d'espérer une croissance de la qualification des emplois,

l'apparition d'échelons de conception, d'innovation, de commandement, de transactions... etc — et il est même très souhaitable de déployer tous les efforts possibles dans ce sens —, mais il n'est pas possible d'espérer dans le cadre du seul Dunkerque que des activités tertiaires numériquement importantes deviennent une des bases de l'économie de l'agglomération.

Il est donc nécessaire de chercher à échapper à une croissance saturée pendant 25 ans et plus par la seule croissance industrielle.

Ce problème se pose déjà maintenant, et l'on voit des industries se développant autour du nouvel avant-port de Gravelines chercher à recruter leur main-d'œuvre, et à loger celle qu'elles font venir, dans l'agglomération calaisienne, où existent des possibilités de croissance urbaine sans tensions excessives.

C'est d'ailleurs semble-t-il dans des perspectives de solidarité concertée qu'il faut chercher la solution au problème posé par la croissance dunkerquoise.

Il semble bien en effet que les perspectives de développement de Calais et de Dunkerque soient remarquablement complémentaires. En outre, répartie sur une population plus importante, la croissance devient moins tendue, et la masse même de cette population approche plus facilement le seuil critique où apparaissent certaines activités tertiaires tant désirées.

Calais semble effectivement promis également à un brillant avenir : dans les années 1980 Calais sera relié par trains très rapides à Londres, Paris et Bruxelles, et l'on voit déjà des investisseurs anglais anticiper sur cette échéance en s'implantant sur le littoral français : on a pu ainsi annoncer en 1973, pour une dizaine d'implantations, un millier d'emplois nouveaux, dont environ 3/4 créés par des décideurs étrangers. Si les perspectives à long terme sont délicates à établir, il semble raisonnable de prévoir que les emplois créés à Calais correspondront en l'an 2000 à une population de 250 à 300 000 personnes.

800 000 habitants à l'horizon 2000

C'est donc une population urbaine de plus de 800 000 habitants qui vivra sur le littoral à l'horizon 2000, plus même si l'on y compte Saint-Omer. L'unicité du site, la faiblesse des distances et l'importance du développement condamnent ces villes à souffrir des contraintes qu'elles s'engendrent réciproquement, si elles ne les poussent pas à organiser un développement commun.

Les chiffres annoncés pour la population des deux agglomérations en l'an 2000, soit plus de 800 000, doivent donc être compris comme les chiffres de la population induite par les industries localisées sur chaque SDAU. Il reste à étudier l'organisation spatiale de l'urbanisation du littoral à cette échéance, urbanisation

qui regroupera une population de l'ordre d'un million d'habitants.

On peut d'ailleurs se demander s'il n'en sera pas dans une certaine mesure pour les activités comme pour les habitants : il est possible que certains établissements, classés dans les prévisions comme croissance de l'industrie dunkerquoise, se localisent dans le Calaisis, et inversement que certaines activités considérées par ailleurs comme induites par le Tunnel se localisent à l'Est de l'Aa.

Il resterait enfin à assurer la traduction d'une volonté de maîtrise de la croissance économique en une maîtrise de la croissance urbaine. Ceci implique, au delà d'une simple coordination, la définition d'une politique de développement.

une région, un port : un avenir Dunkerque

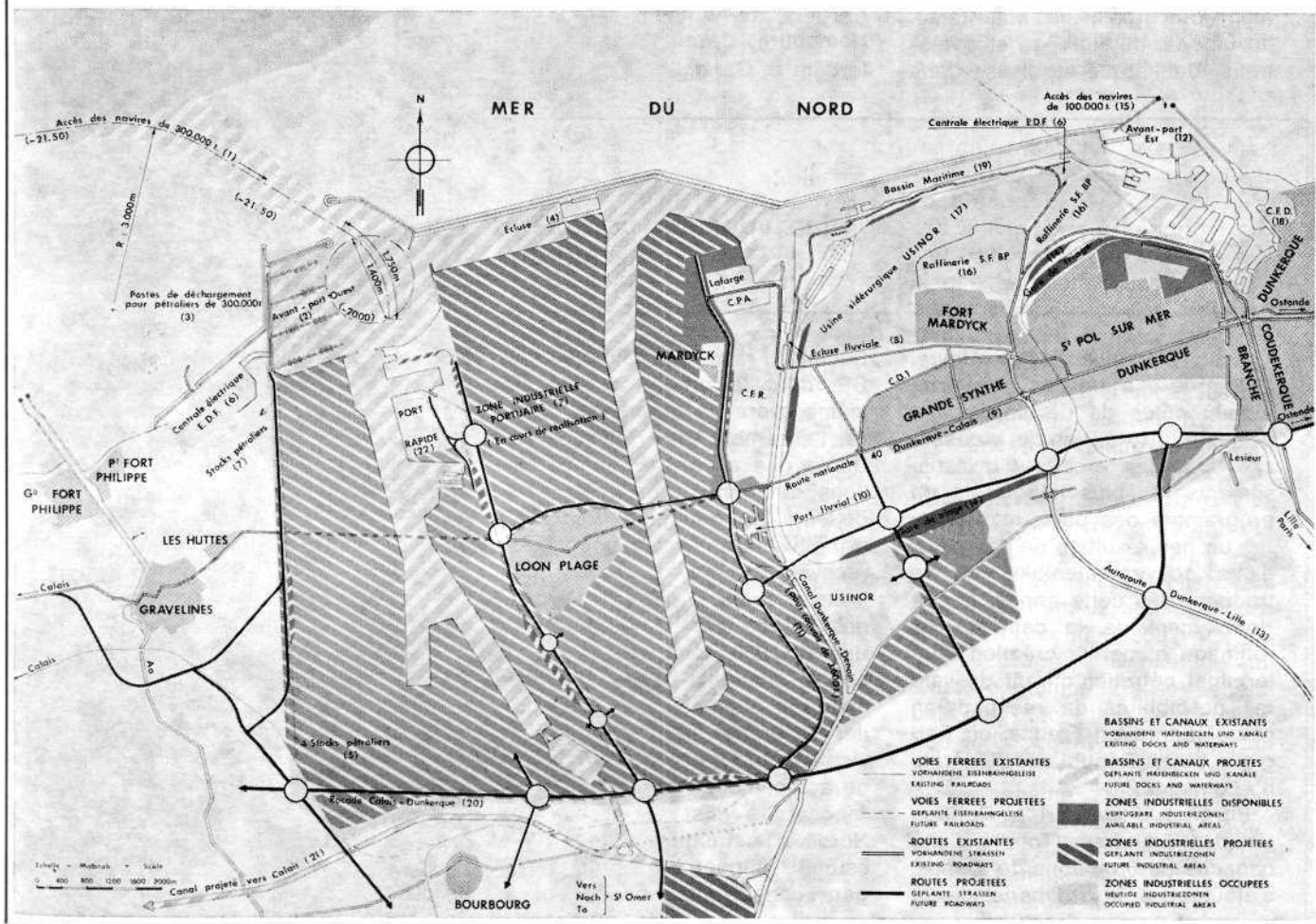
par Robert BŒUF
I.C.P.C.,
Directeur du
Port Autonome de Dunkerque.

Voici deux ans environ, un grand hebdomadaire économique traitait son numéro spécial : « Le Nord redémarre ».

L'une des conditions essentielles de la réussite du gigantesque effort nécessaire à ce redémarrage est l'ouverture de la région au-delà des frontières sur le monde extérieur, avec un outil adapté à toutes les formes du commerce international, en un mot un grand port maritime français, et c'est là le rôle de Dunkerque.

Le Port Autonome de Dunkerque est déjà

équipé, et le sera mieux encore dans un avenir imminent, pour répondre aux besoins de cette région à haute densité de population et aux puissantes capacités industrielles à laquelle il fournit essentiellement pétrole, acier, matériaux de construction et marchandises diverses et permet de vendre outre-mer ses productions et fabrications, de plus en plus diversifiées. Autre qualité essentielle : l'excellence de ses relations — autoroutières, ferroviaires et fluviales — entre le port et son hinterland.



un géant de la sidérurgie

Les grands ports maritimes voient transiter par leurs quais les produits les plus divers, mais chacun a, en général, une dominante.

Dunkerque fut le premier le port de la sidérurgie sur l'eau. Sa capacité actuelle de production d'acier est de 8 millions de tonnes par an, chiffre particulièrement significatif comparé aux 25,7 millions de tonnes du total français pour 1973. Son équipement assure la réception des minerais nécessaires à ses besoins propres, mais aussi l'alimentation d'autres hauts-fourneaux, ceux du Nord, de la Lorraine et même de la Sarre.

Avec 11.700.000 tonnes de minerai de fer importés essentiellement du Brésil, de Mauritanie, du Libéria, de Norvège et d'Australie, Dunkerque se classe dans

le groupe de tête des grands ports minéraliers mondiaux, et il demeure, bien entendu, et de très loin, le premier de sa catégorie en France. Il doit à la sidérurgie d'avoir multiplié par huit son trafic total d'avant-guerre, passant d'une stagnation autour de 4 millions de tonnes annuelles à une progression continue qui lui a fait atteindre le total de 32 millions de tonnes, en 1973, soit 15 % de mieux qu'en 1972.

Dunkerque se classe ainsi au troisième rang des ports français, derrière Marseille et Le Havre, devant Nantes - Saint-Nazaire, Bordeaux et Rouen, et à la quatrième place sur les rives continentales de la Mer du Nord, derrière Rotterdam, Anvers et Hambourg, devant Brême, Amsterdam et Gand.

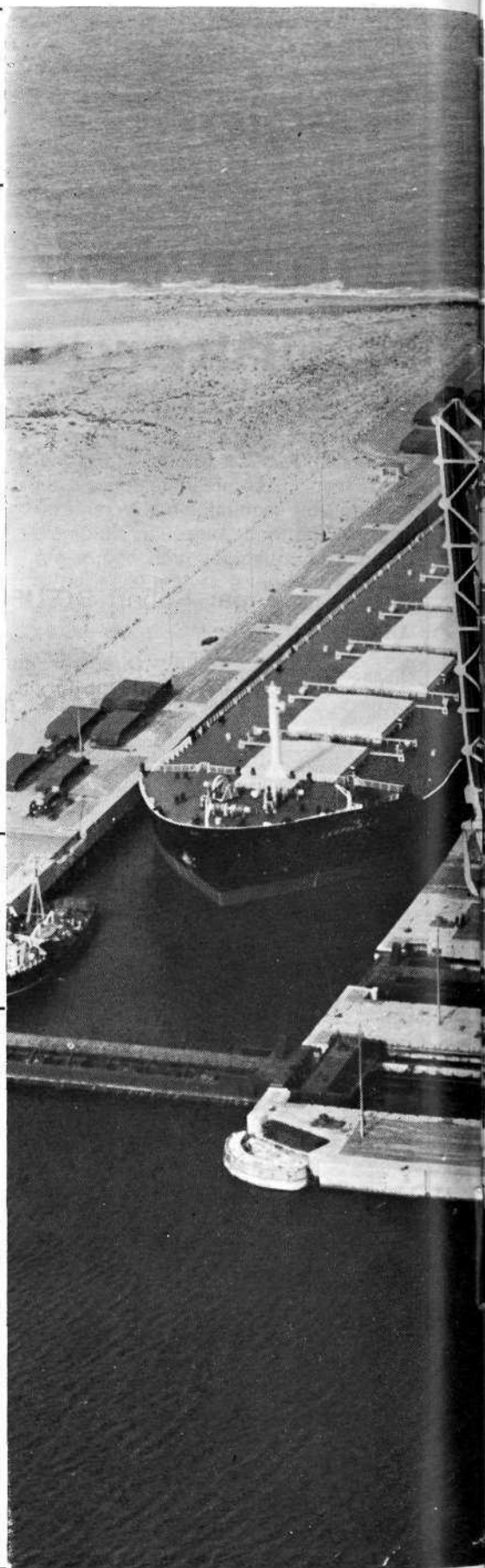
une vocation pétrolière qui s'affirme

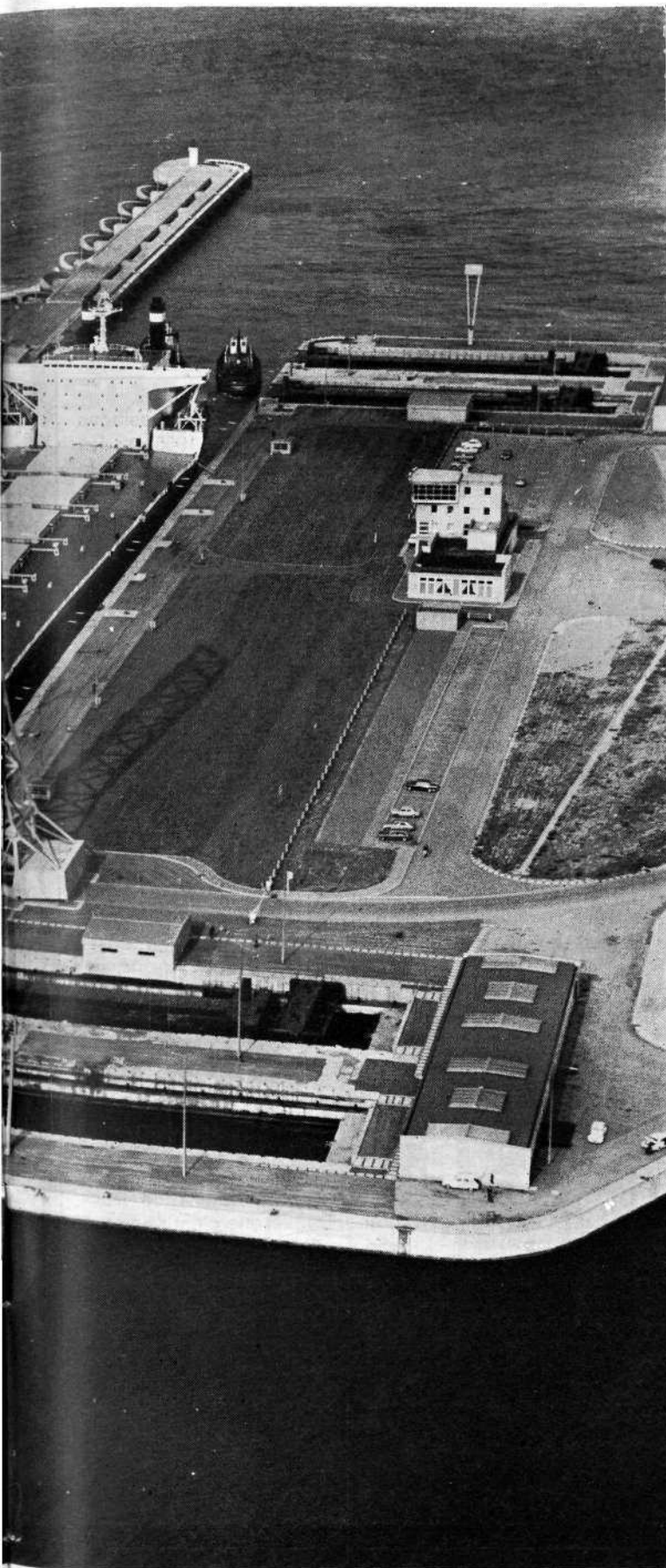
Avec Marseille et Le Havre, Dunkerque est l'un des trois principaux pôles de développement portuaire du VI^e Plan qui y consacre donc les crédits d'investissements les plus importants du programme des ports maritimes.

L'un des résultats de ces décisions gouvernementales va se traduire, dès cette année, par le doublement de la capacité de raffinage et par la création d'un terminal pétrolier offrant de vastes possibilités de réexpédition par oléoducs en France, en Belgique ou en République Fédérale d'Allemagne.

En effet, d'une part, la Raffinerie des Flandres (Total), d'une capacité de 6 millions de tonnes, s'ajoutant à la raffinerie de la

Société Française des Pétroles BP, dont la production est du même ordre de grandeur, portera l'ensemble du raffinage de Dunkerque au niveau de 12 millions de tonnes, soit environ le dixième du raffinage français ; le nouvel avant-port, conçu pour recevoir des navires de 22 mètres de tirant d'eau, c'est-à-dire des 300.000 tonnes classiques ou des 450.000 tonnes « élargis », pourra accueillir à ses appointements la presque totalité du millier de grands pétroliers en service aujourd'hui ou en commande actuellement. Les faibles profondeurs à l'Est de la Mer du Nord ou la situation au fond d'un estuaire gênent les ports étrangers concurrents et donnent à





L'écluse
Charles-de-Gaulle
pour navires
de la classe
des 100 000
tonnes.

Dunkerque, une chance et une exclusivité que l'histoire lui avait souvent refusées mais que la géographie lui apporte, enfin, à l'heure de la technique et de la rentabilité.

un courant continu de marchandises diverses

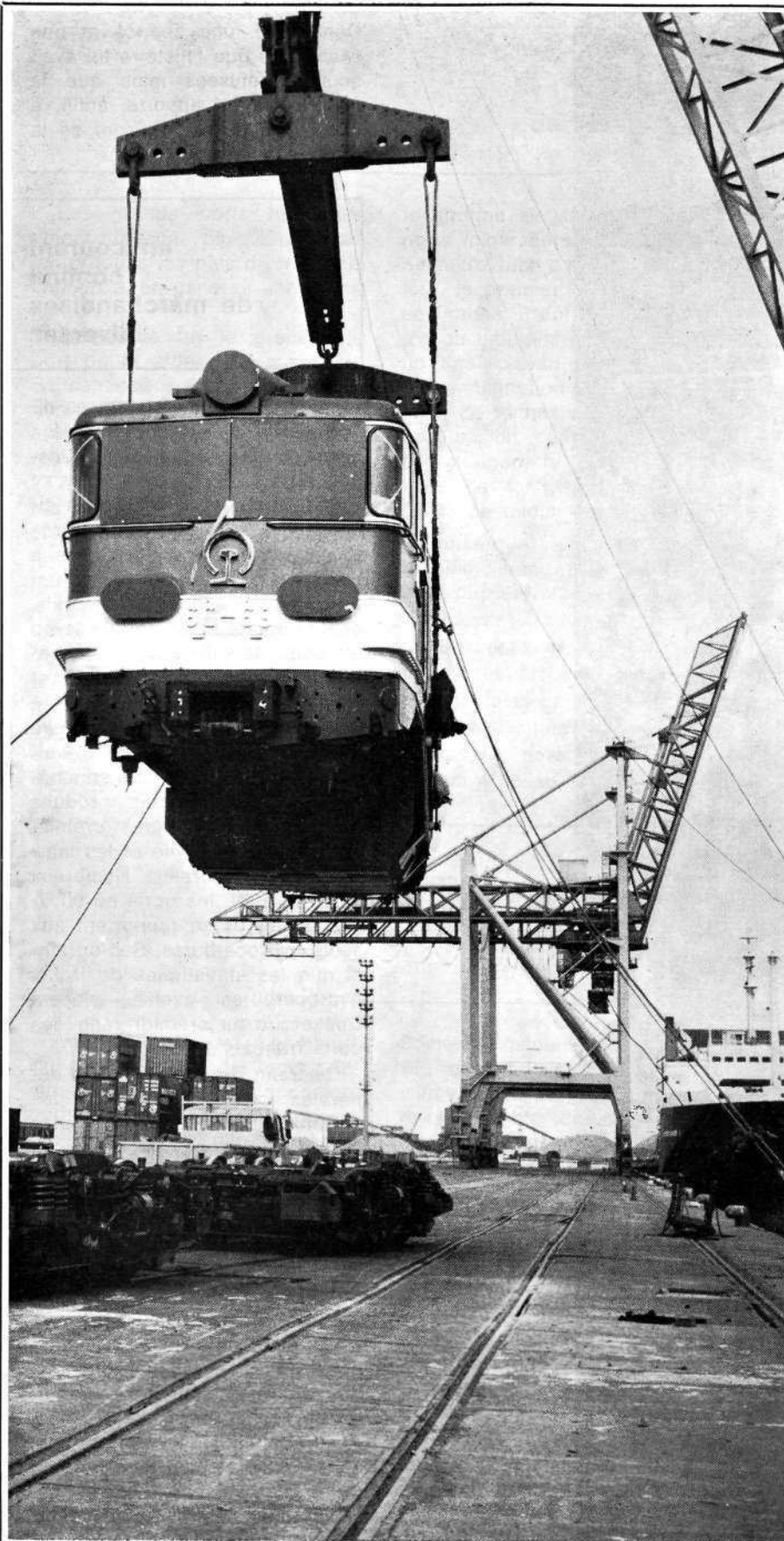
Le trafic des marchandises diverses par Dunkerque intéresse avant tout la région Nord-Pas-de-Calais.

Les céréales, le sucre, les ciments, les engrais manufacturés et les produits métallurgiques à l'exportation, se croisent, à l'importation, à côté des minerais, des charbons et du pétrole. avec les bois, les sables, les phosphates, les graines oléagineuses et les textiles.

La caractéristique essentielle du port de Dunkerque est d'avoir gardé un équilibre dans son trafic général entre les produits pétroliers, les matières premières de la métallurgie et les marchandises générales. Nombreux sont, en effet, les ports où 90 % des échanges se rapportent aux seuls hydrocarbures. Sait-on ainsi que les statistiques de trafic, hydrocarbures exclus, placent Dunkerque au premier rang des ports français ?

Ce trafic de marchandises générales, celui qui fait vivre les entreprises portuaires et toutes celles situées en amont ou en aval, selon le sens du transit, va prochainement connaître un nouvel élan.

La révolution apportée par le conteneur dans la technique des transports, commencée voici dix ans, a profité à Dunkerque qui s'est longtemps classé second port de France dans ce domaine. Son trafic « conteneurs » connaîtra un nouvel essor avec l'ouverture prochaine d'un port rapide, sans écluse et bien desservi, qui attirera certainement des courants commerciaux nouveaux. Les armateurs seront, en effet,



Dunkerque, port des colis lourds.

inévitablement tentés par la rentabilité que permettent le gain de temps sur les accès et la bonne qualité des manutentions.

un grand aménageur de zone industrielle

Dans le cadre des dispositions de la Loi du 29 juin 1965 sur les ports maritimes autonomes, le Port Autonome de Dunkerque a entrepris la création et l'aménagement d'une vaste zone industrielle portuaire, accrochée aux nouvelles installations desservies par l'avant-port Ouest.

Avec ses 8.000 ha, elle constitue un pôle d'attraction exceptionnel pour les investisseurs industriels qui désirent bénéficier soit des avantages maritimes du nouveau port, soit de l'aménagement du port actuel ouvert aux navires de 100.000 tonnes.

Le Port Autonome est attentif à deux considérations, que les industries qui s'implantent dans cette zone industrielle aient besoin de la mer et soient aussi diversifiées que possible. D'autre part, chacune d'elles doit apporter sa participation pour la défense de l'environnement.

Ainsi la région Nord-Pas-de-Calais ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui, encore moins ce qu'elle sera demain, sans son ouverture maritime sur le monde extérieur par son port de Dunkerque. Dunkerque c'est non seulement une plaque tournante du trafic entre la France, la Grande-Bretagne et les pays de l'Europe du Nord, mais, de plus en plus, un carrefour pour le commerce européen avec les cinq continents.

La région se trouve donc solidaire de l'avenir du Port de Dunkerque, dont elle doit récolter les fruits d'un courant de trafic de dimension internationale.

le tunnel sous la Manche et ses conséquences sur les infrastructures

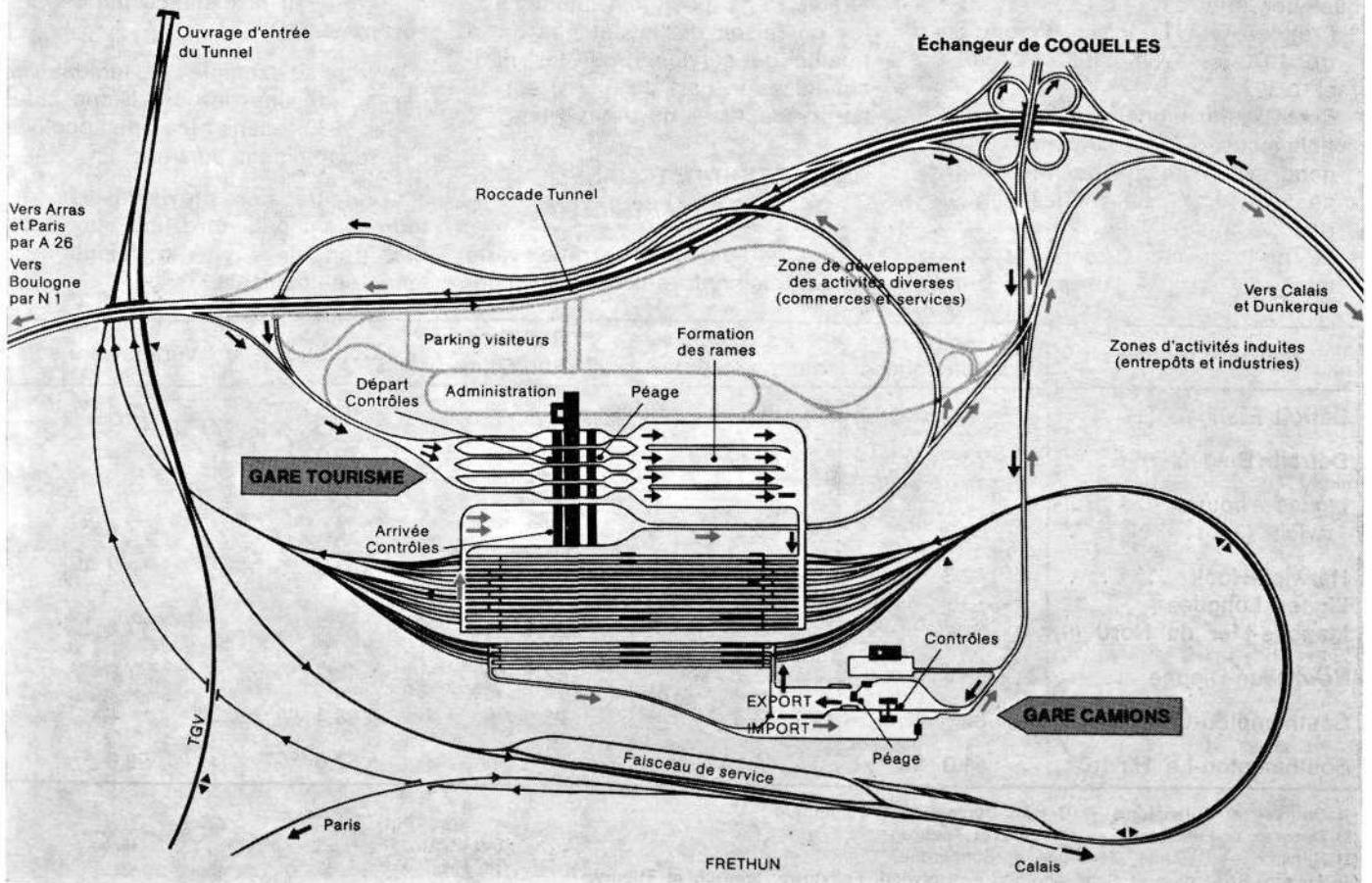
par R. MACE
délégué au tunnel sous la Manche

La mise en service du Tunnel sous la Manche, prévue pour 1980, conduira à une modification importante des courants de trafic trans-Manche.

Pour faire face à ces nouveaux courants de trafic, les Gouvernements Français et Britannique ont prévu d'accélérer la réalisation des infrastructures routières et ferroviaires conduisant au débouché du tunnel.

A plus longue échéance les réseaux groupés dans l'U.I.C. ont examiné un plan de développement du réseau à grande vitesse tenant compte du tunnel.

Schéma possible des installations terminales françaises



le tunnel et le trafic trans-manche

PREVISIONS DE TRAFIC

Les études économiques ont été faites en 1972, suivant deux hypothèses :

— l'une correspondant à des taux

d'accroissement annuel de produit national brut de la Grande-Bretagne et des principaux pays du Continent respectivement égaux à 3,5 % et à 5 % pour la période 1973-1990.

— l'autre supposant une réduction des 20 % de ces taux d'accroissement.

Les tableaux ci-dessous résument les résultats de ces études.

HYPOTHESE 1				
Catégorie de transport	Année 1980		Année 1990	
	Trafic du Tunnel	Trafic total trans-Manche	Trafic du Tunnel	Trafic total
1. Passagers sans voiture	9.300.000	40.000.000	15.000.000	77.000.000
2. Passagers automobilistes	6.500.000	9.600.000	14.500.000	20.000.000
3. Marchandises	5.200.000	15.000.000	10.800.000	28.000.000

HYPOTHESE 2				
Catégorie de transport	Année 1980		Année 1990	
	Trafic du Tunnel	Trafic total trans-Manche	Trafic du Tunnel	Trafic total
1. Passagers sans voiture	8.800.000	35.000.000	13.200.000	59.000.000
2. Passagers automobilistes	5.800.000	8.700.000	11.000.000	15.600.000
3. Marchandises	4.400.000	12.900.000	7.900.000	20.000.000

Les études ont mis en évidence quelques faits essentiels :

- Pratiquement le trafic double entre 1970 et 1980 puis entre 1980 et 1990.
- Ce trafic du tunnel provient essentiellement du détournement, l'engendrement n'étant que de l'ordre de 5 à 10 %, suivant les catégories de trafic.
- La part du tunnel dans le trafic total, qui est de l'ordre du quart

pour les passagers sans voitures, atteint 75 % pour les automobilistes en raison des avantages de la qualité de service. Pour les marchandises la part du tunnel est de l'ordre de 40 % du trafic total.

ANALYSE DU DETOURNEMENT LIGNES MARITIMES

Le détournement de trafic varie considérablement selon les diffé-

rents itinéraires, le taux diminue en général avec la distance par rapport au tunnel.

A titre d'exemple le tableau ci-dessous résume les prévisions faites pour 1980, dans les perspectives d'un doublement du trafic.

Connaître ces prévisions de détournement peut être utile aux autorités portuaires pour la définition de leurs équipements.

Lignes Maritimes	Automobiles accompagnées	Passagers sans véhicules	Roll/On Roll/Off	Conteneurs	Véhicules neufs
Détroit Français (1)	73 %	76,7 %	60,6 %	52,8 %	73,4 %
Détroit Belge (2)	73,5 %	61,5 %	55,7 %	60,9 %	—
Lignes courtes d'Harwich (3)	62,3 %	56,9 %	36,3 %	40,6 %	77,8 %
Harwich-Hook	62,3 %	48,1 %	28,2 %	54,4 %	4,4 %
Lignes Longues Manche-Mer du Nord (4)	—	—	28,1 %	21,7 %	77,8 %
Newhaven-Dieppe	68,9 %	51,1 %	62,1 %	43,2 %	47,8 %
Southampton-Cherbourg	38,5 %	44,5 %	23,9 %	38,4 %	—
Southampton-Le Havre	51,3 %	48,1 %	59,0 %	57,6 %	99,6 %

(1) Douvres et Folkestone — Calais, Boulogne et Dunkerque.

(2) Douvres et Folkestone — Ostende et Zeebrugge.

(3) Harwich — Ostende, Zeebrugge et Dunkerque.

(4) Anvers, Rotterdam et Scheveningen — Harwich, Felixtowe, Ipswich et Tilbury.

LIGNES AERIENNES

Le coefficient global de détournement sera de l'ordre de 16 %, ce qui s'explique par l'importance des vols charter pour les vacanciers britanniques (qui représente 60 % du trafic voyageur).

Comme pour les lignes maritimes le détournement varie suivant les lignes considérées. De l'ordre de 80 % pour la région Nord, il atteint 45 à 50 % pour Paris-Bruxelles (ce qui représente pour Paris 5 à 6 % du trafic). Pour les autres pays de la C.E.E., le détournement prévu est de 5 % pour l'Italie, 10 % pour la

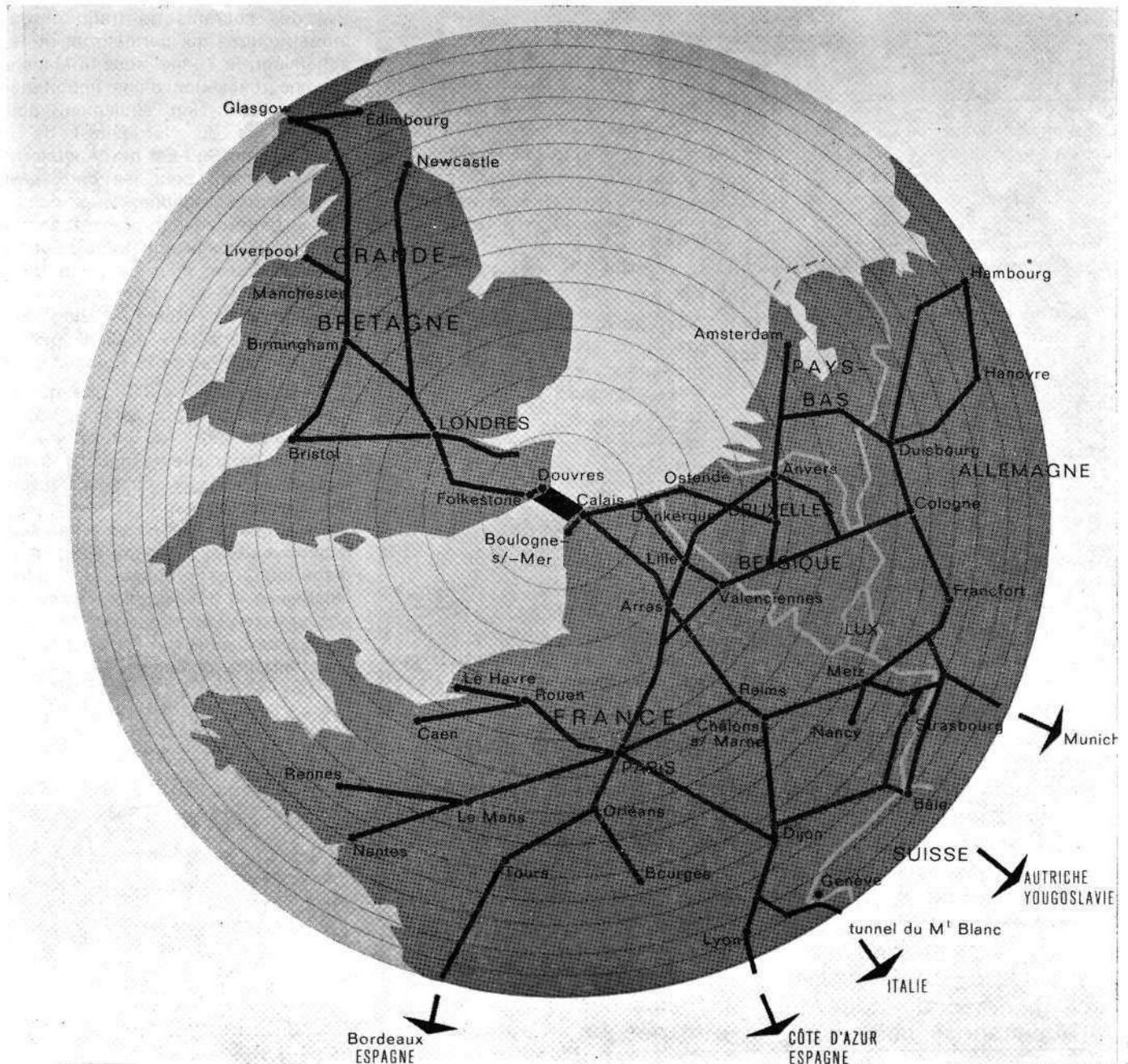
Hollande, 8 à 15 % pour l'Allemagne, etc...

D'une façon générale on peut donc dire que l'influence du tunnel décroît très vite à mesure qu'on s'éloigne de son débouché ; les conséquences sur les différentes infrastructures sont donc marginales en dehors de la région Nord de la France et de la Belgique. Elles ne peuvent modifier de façon essentielle les investissements prévus en dehors de ces zones, ce qui semble confirmé par les responsables des autres pays européens dans les différentes réunions internationales consacrées au Tunnel.

influence sur les infrastructures

A L'HORIZON 1980

Par le traité, signé le 17 novembre 1973, les Gouvernements Français et Britannique se sont engagés à réaliser les infrastructures nécessaires pour répondre aux besoins du trafic du tunnel et notamment à faire le nécessaire pour qu'en 1980 soient réalisés :



— au point de vue routier :

• côté France : l'autoroute A26 Calais-Arras-Dijon assurant la liaison du tunnel avec le réseau autoroutier français, et la voie express Calais-Dunkerque,

• côté Grande-Bretagne : l'auto-route M 20 Londres-Folkestone.

— au point de vue ferroviaire :

• côté France : essentiellement l'amélioration de la liaison Calais-Paris (de façon à pouvoir réaliser ce trajet en 130 minutes) et Calais-Lille.

• côté Grande-Bretagne: construction d'une ligne nouvelle Londres-Tunnel au gabarit européen, permettant ainsi aux trains continentaux d'atteindre Londres.

ULTERIEUREMENT

La réalisation des infrastructures routières suivra le développement du trafic et les plans d'aménagement prévoient la liaison autoroutière vers Boulogne et la construction de l'auto-route E5 vers la Belgique.

Au point de vue ferroviaire il est envisagé de réaliser le TGV nord, reliant Paris à Londres par le Tunnel en 2 h 40. Ce TGV s'intégrerait dans un réseau de trains à grande vitesse reliant les villes les plus importantes de l'Europe dont le schéma a été étudié par l'UIC. On ne peut cependant indiquer de date prévisible pour cette réalisation.

la carte
de l'Europe
transformée
par cette
opération

retombées économiques sur la région de Calais

La mise en service du Tunnel, en créant un point privilégié de passage pour une partie importante du trafic trans-Manche, doit permettre le développement d'activités induites dans la région de Calais, tant pour les passagers que pour les marchandises.

La Chambre de Commerce de Calais, dans le but de tirer le meilleur parti possible de cette situation, a décidé de constituer avec les Chambres de Commerce voisines de Boulogne, Dunkerque et Saint-Omer un groupement interconsulaire chargé d'étudier, promouvoir et gérer la zone d'activités induites et différents schémas possibles d'aménagement sont actuellement en cours d'étude à partir des trafics escomptés.

Bien que les résultats définitifs de ces études ne soient pas encore connus on peut indiquer que les activités suivantes sont actuellement envisagées :

1°) une zone de commerce et de services, analogue à celle que l'on peut trouver dans les ports et aéroports, située au voisinage de la gare terminale tourisme et qui sera utilisée par les passagers, les visiteurs et sans doute une clientèle régionale attirée par les facilités prévues.

2°) un complexe routier au voisinage de la gare terminale poids lourds, apportant à cette clientèle les services analogues à ceux d'une gare routière.

3°) une zone industrielle et d'entrepôts pour les industries intéressées par les échanges Grande-Bretagne-Continent, voire par une pénétration en Europe pour les industriels non originaires du Marché Commun.

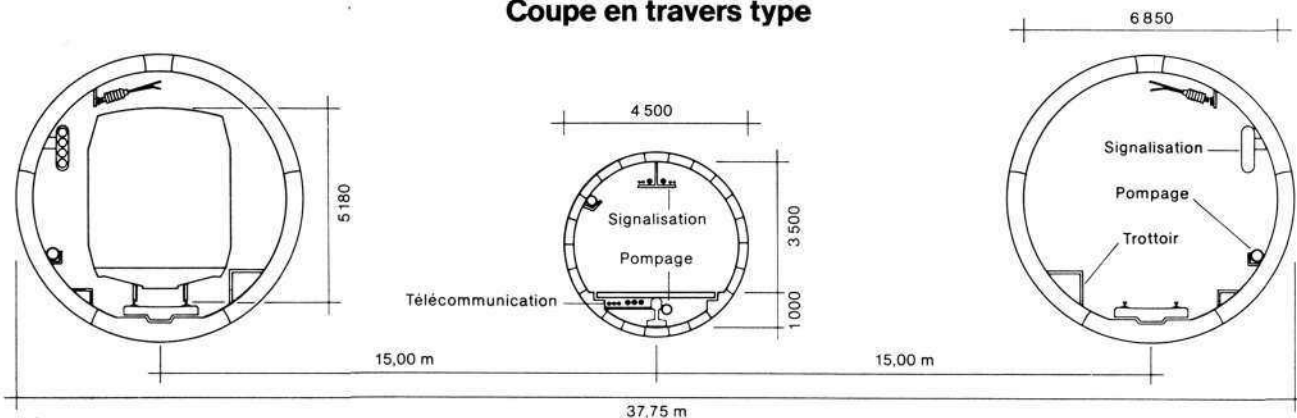
En participant à l'aménagement de ces zones les Chambres de Commerce trouveront une compensation à la réduction de leurs activités portuaires traditionnelles.

Considérée dans la seule perspective des courants de trafic et des infrastructures qui permettront de les acheminer, le Tunnel sous la Manche est une réalisation d'une importance considérable. Non seulement pour les régions du Nord-Ouest de la France et du Sud-Est de l'Angleterre, non seulement pour les deux pays qui pourront multiplier leurs échanges et renforcer leurs liens économiques, mais aussi pour toute l'Europe du Nord-Ouest, pour ce vaste triangle industriel et urbain qui va de Birmingham à Brême et de Hambourg à Paris, en passant par la Ruhr et par l'Est de la France.

C'est la carte de l'Europe qui va être transformée par cette opération d'aménagement du territoire à l'échelle de plusieurs nations à qui la sagesse et les sentiments conseillent d'associer leur destin.

Le lien ainsi créé ne sera pas seulement matériel ; il contribuera à la disparition des préjugés, des particularismes et des isolationnismes qui obscurcissent encore chez de nombreux Européens la conscience de leurs intérêts communs.

Coupe en travers type



La Rociade-Est,
grande voie structurante,
mise en service juillet 1974

la ville nouvelle de Lille-Est



par Michel COLOT,
Directeur de l'E.P.A.L.E.

Il y a cinq ans commen-
çaient les premiers travaux
sur le site de la Ville Nou-
velle de Lille-Est. Et déjà
ce qui n'était jusqu'alors
qu'un grand dossier de la
Métropole et de la Région
du Nord commence à de-
venir réalité. La Ville Nou-
velle a commencé de faire
sentir sa présence et son
rôle dans le mouvement de
développement régional.
Parce qu'il s'agit d'une opé-

ration d'aménagement et
d'urbanisme rassemblée
sur 2 000 hectares, on peut
y lire peut-être plus direc-
tement que dans le cas
d'actions plus étendues sur
le territoire régional les
principales lignes de force
d'une politique d'aména-
gement désormais engagée :
restructuration urbaine, ré-
novation du cadre de vie,
conversion économique et
sociale.

En réalité, Lille-Est peut apparaître comme une fausse ville nouvelle; si, en effet, on entend par ville nouvelle une entité urbaine indépendante ou autonome, Lille-Est ne répond nullement à cette définition. Sa forte insertion dans le contexte métropolitain et régional en fait plutôt un grand quartier, à vocations spécifiques, d'une agglomération millionnaire. Il ne s'agit pas, par cette opération, de former un pôle de fixation de la croissance urbaine, mais bien d'organiser le développement correspondant à la croissance démographique de la Métropole du Nord, à la restructuration de la zone centre-est et à ses besoins en matière d'équipements universitaires, sportifs et de loisirs.

A la région du Nord, Lille-Est apporte un nouvel outil de développement, une plate-forme d'enseignement supérieur et de recherche susceptible d'aider à la naissance d'activités nouvelles, notamment tertiaires, et à la conversion des activités industrielles traditionnelles. A cet égard des réalisations comme le Centre d'Etudes et de Recherches Technologiques des Industries Alimentaires, le Centre de Recherche et des Enseignements Supérieurs Textiles, les laboratoires de Recherche de la Société INTISSEL, le programme de bureaux de la Société I.C.P. sont significatives de cette volonté d'élargir les possibilités d'implantation d'activités de recherche appliquée ou de développement, comme celle d'activités tertiaires. La ville nouvelle dispose pour cela d'au moins deux atouts importants: celui de la concentration de telles activités dans un environnement adapté, et celui de leur localisation sur un secteur bien relié au reste de l'agglomération et bien situé dans le réseau international de communications.

Enfin, la Ville Nouvelle de Lille-Est répond à une aspiration profonde de la population du Nord, qui est de refaire dans cette région un cadre de vie trop longtemps altéré par l'industrialisation et le développement urbain anarchiques. C'est la prise en compte de cette aspiration et des modes de vie de cette population qui fait considérer avec une particulière attention dans la ville nouvelle les problèmes de l'habitat et des espaces publics. Le Nord est une région urbaine, où la vie en ville bénéficie



Le hameau Saint-Sauveur en bordure du parc urbain.

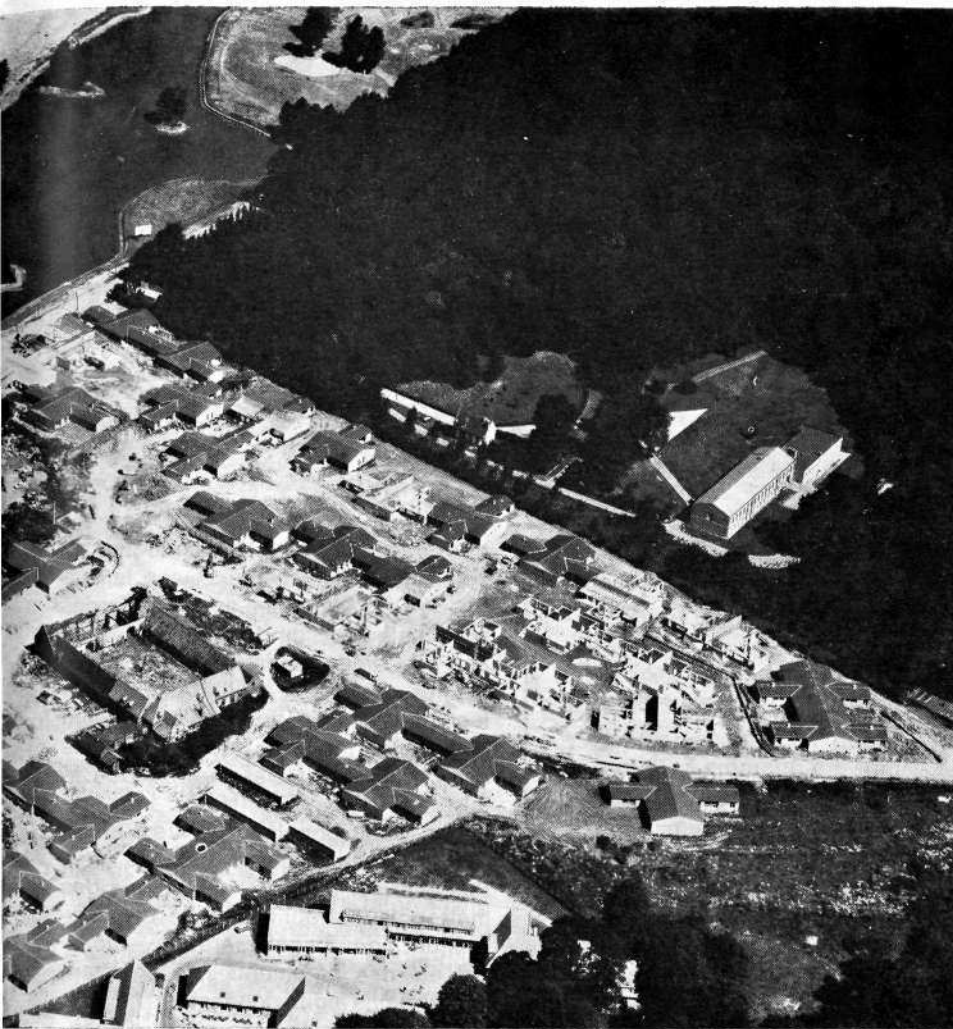
d'une longue tradition. Il s'agit aujourd'hui de restaurer le milieu urbain pour permettre à cette tradition de s'épanouir à nouveau.

Les cinq premières années du développement de la Ville Nouvelle de Lille-Est, décidée en 1967, correspondent au lancement et à la réalisation d'un programme d'aménagement arrêté pour la durée du VI^e Plan. Ce programme prévoyait trois axes principaux de travail: la création des grandes infrastructures à l'échelle de la ville nouvelle, la réalisation de quelques grands équipements métropolitains, et la mise en chantier des premiers quartiers.

Grande voie structurante, la Rocade-Est assure la continuité de l'Autoroute A 1 (Paris-Anvers) dans l'agglomération lilloise en même temps qu'elle assure les grandes liaisons internes à la ville nouvelle. Sa réalisation s'achève actuellement ouvrant effectivement la ville nouvelle au ré-

seau international. D'autres grandes voies de liaison avec Lille (Bd de Tournai) et Roubaix (Bd de Roubaix) sont ou seront prochainement en service. En matière d'assainissement, la mise en place du système séparatif qui a été detenu est largement avancée. Une station d'épuration est en construction, tandis qu'une cinquantaine d'hectares de plans d'eau (sur cent prévus) sont creusés pour collecter les eaux de pluie. Ce parti permet en outre d'offrir au parc urbain central des activités nautiques.

La plupart des grands équipements sont lancés. Le stade omnisports de 20.000 places sera achevé au printemps prochain; l'ensemble universitaire littéraire et juridique ouvrira ses portes à plus de 10.000 étudiants à la prochaine rentrée universitaire; la mise au point du système de transport en site propre « VAL » s'achève en vue de la mise en service d'une ligne expérimentale dès 1976 puis d'un réseau complet de métro auto-



matique sur l'ensemble de l'agglomération.

D'autres équipements importants en sont à des stades divers d'avancement : la construction de la salle de spectacles vient de commencer alors que celle du central téléphonique de 30.000 lignes est achevée et que celles de l'hôtel de ville et du centre commercial principal débiteront l'an prochain.

Pour ce qui concerne les quartiers d'habitat, leur aménagement est soumis à plusieurs contraintes et ambitions. C'est d'abord la nécessité de faciliter l'intégration des nouveaux quartiers et des quartiers anciens où vit déjà une population de 38.000 habitants. Cette nécessité, comme l'intérêt de s'appuyer sur les structures d'accueil existantes pour aider la population nouvelle à s'insérer dans la ville, a conduit à réaliser initialement des hameaux très liés à l'habitat ancien : Moulin d'Ascq, Saint-Sauveur, la Croisure.

C'est dans le même esprit qu'ont été entrepris les premiers quartiers comme celui de Triolo et celui du Château. Qu'il s'agisse de ces quartiers ou de ceux du Pont de Bois, de la Cousinerie, de l'Hôtel de Ville qui ont tous démarré, les efforts se portent précisément sur deux aspects inséparables de l'aménagement : le logement, l'environnement ou le cadre de vie. Le peu de relief du terrain naturel oblige à rechercher la création d'un environnement à la fois protecteur à l'égard des diverses nuisances urbaines et expressif du souci constant dans la région de permettre simultanément l'intimité familiale et les diverses formes de la vie collective. Ainsi les mouvements de terre, les plantations, la couleur des immeubles, le mobilier urbain, le traitement des espaces de circulation conjuguent leurs effets pour traduire de manière perceptible et chaude une aspiration fort enracinée dans un pays réputé — bien à tort — froid.

Quant au logement, ce qui peut se voir actuellement sur le site manifeste que l'objectif n'est pas formel, ni celui de l'avant-garde. Il est d'apporter une qualité manifeste de service dans la gamme de choix la plus étendue possible. La ville nouvelle de Lille-Est présente de fait une grande variété de densités de logements allant de 7 à 200 logements à l'hectare. Cette caractéristique, associée à la dimension souvent limitée des opérations (150 à 200 logements en moyenne), et au mélange des catégories et statuts de logements crée un paysage urbain constamment renouvelé.

Cinq mille logements environ sont actuellement lancés, et pour une part habités. Les divers équipements d'usage quotidien (scolaires, sportifs,...) y sont naturellement associés, généralement situés directement sur la voie piétonnière principale qui structure chaque quartier.

quelques particularités d'importance

A bien des égards, Lille-Est diffère des autres villes nouvelles françaises. Elle présente en tout cas quelques particularités d'importance et qui facilitent le processus de développement : sa taille qui ne dépassera pas une population de 100.000 habitants environ ; sa localisation sur un territoire déjà rassemblé en quasi-totalité en une commune unique, Ville-neuve d'Ascq ; sa réalisation enfin dans le cadre de la Communauté Urbaine de Lille qui permet à l'opération décidée par l'Etat de pouvoir être aussi effectivement assumée par la Métropole du Nord.

Dans une région qui change et qui s'est ressaisie, Lille-Est apparaît comme un signe que le Nord n'entend plus seulement bien produire, mais aussi bien vivre. Heureusement, Lille-Est n'est pas une action isolée, ni même un phare ; d'autres « dossiers » témoignent de la même volonté.

Chacun connaît les grandes lignes du problème posé par la reconversion des grandes régions industrielles du XIX^e siècle, et en particulier du Bassin Minier du Nord - Pas-de-Calais. Nous chercherons ici à les rappeler ou à les préciser. Mais, la façon dont cette reconversion s'opère, avec ses espérances, ses attentes et ses pesanteurs, est encore plus importante que les chiffres.

la reconversion du ba

L'historique des études

C'est dans les années 1960 que le Bassin Minier a pris conscience de son avenir. En 1963, la part du charbon dans la demande énergétique devenait inférieure à celle du pétrole. La diminution des emplois, initialement due aux améliorations de productivité, s'amplifie (34 000 emplois perdus entre 1962 et 1969). L'horizon de la fin de l'exploitation apparaît.

Devant cette perception des problèmes, des premières initiatives sont prises pour étudier le réaménagement du Bassin. Dans le Pas-de-Calais, en 1964, le Service des Ponts et Chaussées monte en liaison avec le Service de la Construction, avec des

crédits du Conseil Général, un Atelier d'Aménagement de la Zone Minière (A.A.Z.M.). Avant la publication de la Loi d'Orientation Foncière, des études de Schéma Directeur d'Aménagement sont entreprises. Bientôt l'ensemble du dispositif que nous connaissons actuellement est monté. L'OREAM Nord est chargé d'établir un Schéma Régional tandis que la fusion des Ministères de la Construction et des Travaux Publics fait de l'A.A.Z.M. une cellule du G.E.P. chargée de l'établissement du S.D.A.U. puis des P.O.S.

Les années 67 et suivantes ont été l'occasion d'une prise de conscience

très forte sur le plan politique du poids du Bassin Minier. Dans la suite de cet exposé, nous parlerons principalement du Bassin Minier du Pas-de-Calais. Sans doute les problèmes se posent-ils d'Auchel à Valenciennes. Cependant, ils se sont posés plus tôt et de façon plus forte dans l'Ouest du Bassin (Pas-de-Calais) que dans l'Est (Nord). La stagnation de la population entre 1962 et 1968, un taux d'activité très bas (parfois inférieur à 30 %), la politique des métropoles d'équilibre et le développement de l'agglomération lilloise ont été des arguments mis en avant par certains pour condamner l'avenir du Bassin Minier. Des plans d'abandon ont été avancés. Mais bien vite, l'impérieuse nécessité d'une reconversion sur place est apparue aux yeux de tous, des instances régionales puis des instances nationales.

Cet objectif, reconnu après que la valeur du patrimoine humain, sociologique, industriel issu de l'histoire ait été mis en lumière, est affirmé dans le Schéma Régional approuvé en 1971 par le C.I.A.T. et le Conseil des Ministres.



Bassin minier Nord-Pas-de-Calais

par MM. de KORSAK, LAUDENBACH, PARÉ

Cette reconversion comprend plusieurs aspects : un plan de redéveloppement économique avec des implantations industrielles qui laissent subsister encore un déficit d'emploi — un plan de réorganisation de l'espace.

Sur ce deuxième point également, une solidarité est née. En 1971, l'Association des Communes Minières s'est constituée, recouvrant l'ensemble du Bassin Minier du Nord-Pas-de-Calais. Il s'agit d'un mouvement politique de regroupement pour aborder les problèmes spécifiques légués par les Houillères Nationales du Bassin Minier du Nord et du Pas-de-Calais (HBNPC) : réhabilitation du logement, réaménagement du patrimoine H.B.N.P.C. (cités, carreaux de fosse, terrils, voies ferrées, équipements divers, etc...)

Parallèlement aux décisions qui se préparent sur le plan opérationnel et qui seront développées plus loin, les études d'aménagement se poursuivent.

Le S.D.A.U. du Bassin Minier du Pas-de-Calais, en cours d'approba-

tion, reprend les idées essentielles du Schéma Régional :

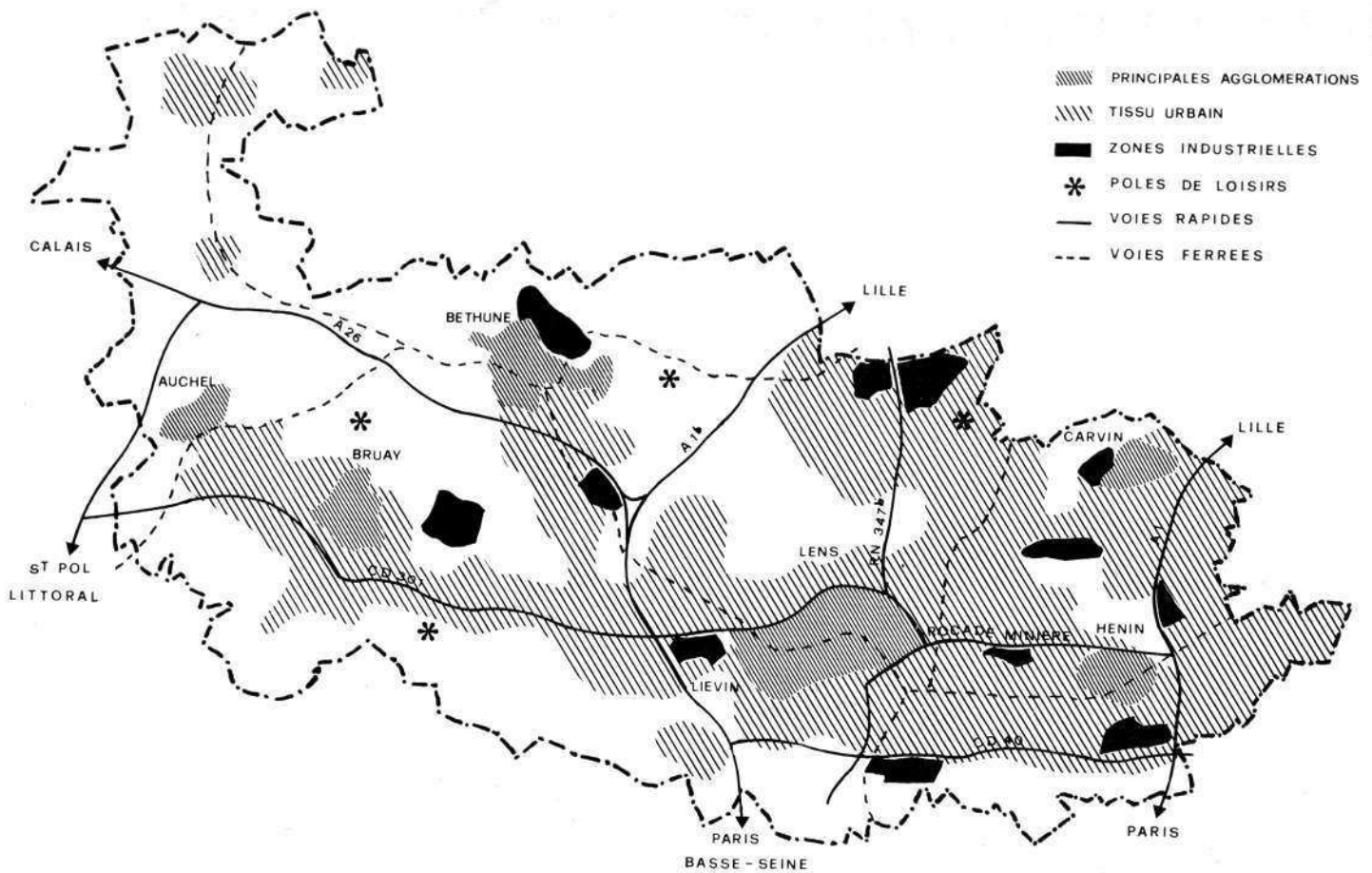
- ralentissement de l'exode de population : de 667 000 habitants en 1968, la population pourrait passer à 750 000 en 1985.
- développement d'un quadrillage routier et autoroutier : autoroute A.26 (liaison Calais-Bassin Minier-Reims) — A1 bis (Lille-Bassin Minier-Amiens) — Rcade minière (axe structurant Est-Ouest)
- développement de grandes zones industrielles d'intérêt régional (ZI de Douvrin : 300 ha implantation de Renault-Peugeot — ZI de Ruitz, de Harnes, de Liévin.)
- structuration du continuum urbain actuel en s'appuyant sur les pôles existants : Lens-Liévin ; Béthune ; Hénin ; Bruay. Cette politique s'est affirmée à la suite du refus de la création de pôles nouveaux (villes nouvelles). Elle se fonde sur un souci de réalisme, de préservation de ce qui existe.

- réhabilitation de l'environnement : création d'un réseau de coupures vertes avec quelques pôles d'intérêt régional dont l'un est déjà réalisé (Base Départementale de Loisirs d'Olhain).

Contrairement aux autres S.D.A.U., celui du Bassin Minier du Pas-de-Calais n'est établi que pour l'horizon 1985. Cela correspond à l'achèvement prévu de l'extraction charbonnière. Les responsables se sont mis d'accord pour faire le point d'ici 1985 afin de voir comment le développement pourra se poursuivre. Mais cette disposition révèle bien que, sur le plan de la stratégie et de la programmation, l'essentiel est la reconversion sur place dans les quinze premières années. Toute année perdue rendra cette reconversion plus difficile du fait de l'exode des jeunes et d'un vieillissement de toutes les structures.

Comment évoluent les études ? Les schémas de secteur et les P.O.S. (plus de 100 communes doivent en être dotés sur le Bassin Minier Pas-de-Calais) en forment l'essentiel.





Mais d'autres thèmes doivent également être approfondis. Nous en citerons trois qui apparaissent comme urgents, encore que la méthodologie soit partiellement défailtante :

- études financières : les communes du Bassin Minier sont d'une façon générale pauvres. Ceci est dû aux ressources modestes de la population. L'indice de richesse vive n'est que la moitié de l'indice correspondant à ces villes de taille analogue. Au regard de cela, ces communes ont des programmes d'investissement très importants pour rattraper un retard accumulé en matière de viabilités diverses, d'espaces verts, d'équipements, etc... Les charges de fonctionnement vont également augmenter car progressivement les H.B.N.P.C. cèdent leur voirie et divers équipements aux communes comme il sera expliqué plus bas. Jusqu'où pourront aller les communes ? On a bien l'impression

que la saturation financière est proche si ce n'est dépassée. Il est urgent d'avoir une vision prospective en ce domaine.

- études en matière de logement : le patrimoine immobilier (H.B. N.P.C. ou non) a été bâti pour une part importante entre les deux guerres, avec des conditions de confort insuffisantes. Plusieurs politiques seront appliquées simultanément : amélioration de l'habitat (en particulier sur les cités minières) et renouvellement du parc par rénovation. Mais, l'équilibre entre ces deux politiques à un horizon lointain sur le plan économique et social (pour qui réhabiliter et pour qui rénover ? comment ?)
- études en matière de transport en commun : le Bassin Minier est caractérisé par une structure Est-Ouest de Valenciennes à Béthune-Auchel. Il existe un réseau ferré dense avec des voies

S. N. C. F. importantes (Paris-Lens - Béthune - Dunkerque et liaisons vers Lille) et des voies industrielles H.B.N.P.C. Ce réseau industriel suit les lignes de force du développement urbain : ils ont été en effet créés parallèlement. Pour ne pas plaquer sur cette structure une autre issue d'un développement uniquement routier, il semble important de renforcer le rôle du chemin de fer pour les déplacements internes au Bassin Minier. Ce problème est étudié bien sûr dans un cadre régional par le C.E.T.E. Mais si des mesures expérimentales devaient voir le jour dans les années à venir, ce pourrait être dans l'utilisation de la voie principale Lens-Hénin-Lille. Dans l'avenir comment s'effectuera l'interaction entre restructuration des centres et politique de développement volontaire de la voie ferrée et d'une façon générale des transports en commun ?

La permanence d'un mode de vie et des comportements est également un facteur important, encore qu'il faille aborder cet aspect avec précaution. La mine attachait la famille de mineur de façon très forte, par le travail, par l'habitat, par la vie de quartier, par les modes d'achat. Il reste que la mobilité est faible sur le plan résidentiel en particulier. Une autre caractéristique était l'attachement du mineur pour son jardin (cela reste vrai pour les plus âgés) : l'apport de ressources permettait que la femme ne travaille pas au dehors. Sur le plan spatial, cela se traduit par une grande imbrication entre villes et campagnes avec des comportements voisins.

En période de stabilité structurelle, cette imbrication ne posait pas trop de difficultés. Mais pour diverses raisons le monde de l'urbain l'emporte : les jeunes sont moins attachés à leur jardin, ses infrastructures et les développements urbains perturbent les zones agricoles périphériques. L'habitat est extrêmement lâche. Sans doute cela est-il dû à la maison individuelle, traditionnelle dans le Nord. Mais l'essentiel réside dans tous les espaces perdus (ou utilisés à des fins autres que l'habitat) insérés dans les quartiers : les terriils occupent dans le Pas-de-Calais une surface au sol de 600 ha sans parler des autres décharges — les zones d'habitat sont écartelées par de multiples voies ferrées et faisceaux de triage — quantité de terrains industriels abandonnés ne sont que lentement récupérés du fait des multiples servitudes qui les grèvent. Dans les dernières années, les principales opérations d'urbanisme se sont situées apparemment à proximité des centres mais les effets de restructuration ne se sont pas encore fait sentir sauf pour Lié-

vin. Cinq ZUP ou ZAC sont en cours d'achèvement ou en chantier, dont la taille est de l'ordre de 2 000 logements (Béthune - Lens - Avion - Liévin - Hénin). Le reste de la construction se fait pour l'essentiel sous forme de logement aidé en lotissement. Quelques sociétés H. L. M. (groupe « Maison Familiale de Cambrai » — Coopartois) détiennent une influence à caractère dominant. Quels que soient les efforts de ces sociétés pour résoudre la crise du logement, il est certain que dans l'avenir il est urgent que les Municipalités aient la maîtrise de leur développement en particulier par une politique de réserves foncières ambitieuse. Ceci dépasse certes le cadre de la reconversion. Mais comme la masse d'investissement disponible pour transformer le Bassin Minier est en définitive réduite, il est nécessaire de l'utiliser au mieux, en particulier dans le domaine du logement.

Enfin, puisque le problème de la reconversion du Bassin Minier tient en particulier à l'existence des H.B.N.P.C., il faut en faire mesurer le poids par quelques chiffres. Ces chiffres concernent le Pas-de-Calais :

150 000 emplois en 1946
90 000 emplois en 1960
59 000 emplois en 1968
34 000 emplois en 1972

Le parc de logements H.B.N.P.C. est de 72 000 (sur un total de 100 000 environ dans l'ensemble du Bassin Nord - Pas-de-Calais). L'essentiel de ce parc est réparti en cités minières. Il y a eu plusieurs périodes : les logements construits avant 1914 sont souvent vétustes — les logements construits entre les deux guerres sont plus vastes et la conception s'inspire souvent des cités-jardins. Enfin, après la nationalisation, plusieurs cités ont été construites en préfabriqué lourd.

A ce problème des cités, s'ajoute celui de la voirie : plus de 1 000 km de voies dont les 3/4 environ dans le Pas-de-Calais. C'est donc un ensemble de réfection de chaussées, de création de réseaux inexistantes ou défectueux (eau, assainissement, éclairage public) qu'il faut donc envisager.

Les H.B.N.P.C. sont également un propriétaire foncier important. Outre l'assise des cités qui représente par-

la situation actuelle

Avant de passer en revue les mesures qui commencent à se mettre en place, il faut dégager les grandes lignes des tendances actuelles.

Sur le plan démographique d'abord. Entre 1962 et 1968, la population est passée de 660 000 à 667 400 habitants. Cette très faible croissance d'ensemble cache des zones en perte de vitesse particulièrement nettes dans l'Ouest du Bassin Minier. Malgré l'absence de sources d'information sûres, il semble qu'il y ait eu sur le plan de la population une reprise depuis 1968. Mais cela n'empêche pas une aggravation de la situation de l'emploi. Le tableau suivant résume l'évolution récente. On voit apparaître des taux d'activité très faibles mais aussi un développement du secteur tertiaire longtemps sous-représenté du fait de la faiblesse des ressources et de la vie extrêmement cloisonnée provenant de la structure des cités minières.

	Secteur Ouest	Secteur de Béthune	Secteur de Lens	Secteur d'Hénin
Population 68 ...	149 000	84 700	300 000	126 000
Population 72 ...	143 000	87 100	310 000	132 000
Emplois 72 ...				
secondaire ...	12 300	10 900	24 300	11 000
H.B.N.P.C. ...	5 600	170	20 000	7 700
tertiaire ...	14 100	13 200	32 500	12 900
Taux d'activité 72 .	29 %	32 %	29 %	30 %

fois plus de 75 % du nombre total de logements (Bruay-en-Artois par exemple), elles possèdent de nombreux terrains industriels : carreaux de fosse, lavoirs, cokeries, centrales, etc... Sans compter les décharges et terrils, plus de 2 000 ha sont ainsi susceptibles d'être libérés dans les

dix à quinze ans à venir. Bien que les H.B.N.P.C. revendent certains carreaux désaffectés directement à de nouvelles entreprises, le réaménagement de cet ensemble ne se fera sans une intervention spécifique. C'est ce qui sera étudié dans la dernière partie de cet article.

le Ministre de l'Intérieur à M. Pierson, Inspecteur Général de l'Administration a, en juin 1970, cerné ce vaste problème et dressé les premiers bilans :

- 292 km de chaussée à refaire totalement,
- 146 km de chaussée à renforcer,
- 636 km de chaussée à entretenir,
- 275 km de voies à éclairer,
- 474 km de voies à assainir.

Une première estimation du coût de remise en état des voies et réseaux divers a été avancée : 284 000 000 F.

Des études plus fines, de difficiles négociations avec les représentants des collectivités locales et des différents départements ministériels ont finalement abouti le 3 août 1972 à l'adoption, par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, de mesures radicales en faveur de la remise en état des voiries et réseaux divers des cités minières du Nord-Pas-de-Calais :

- un nouvel article budgétaire sur le chapitre 65.52 était créé en vue de la remise en état de la voirie et des réseaux divers des cités minières.
- un taux dérogatoire de 100 % était institué en faveur de ces travaux au bénéfice des collectivités locales
- un système de convention tripartite — collectivités locales, H.B.N.P.C., Préfet — destiné à définir les conditions techniques, financières et juridiques de transfert de ces voiries et réseaux divers des H.B.N.P.C. aux Collectivités locales était officialisé.

Ces mesures ont constitué le point de départ d'un programme technique de reconstitution de voirie et réseaux divers selon les normes d'un cahier des charges approuvé par les Collectivités locales : environ 30 000 000 F ont déjà été obtenus pour les programmes 1973 et 1974 permettant le rodage des nouvelles procédures et l'engagement physique des opérations. Des programmes annuels de l'ordre de 20 000 000 F devraient être atteints rapidement pour entraîner des répercussions sensibles sur le terrain : de nouvelles procédures destinées à définir des programmes pluriannuels concertés entre les collectivités locales, les H.B.N.P.C. et l'Administration sont en cours de mise au point.

les mesures de reconversion

C'est en approuvant le 10 février 1971 le Schéma Régional Nord-Pas-de-Calais que le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire a tracé les grands axes de la politique à mener pour restructurer la zone minière, à savoir :

- classement des réseaux des H.B.N.P.C. dans le domaine public
- lancement d'un vaste programme de rénovation du patrimoine immobilier des H.B.N.P.C.
- création d'un nouvel environnement
- développement de véritables centres urbains.

Il s'agit là de différents aspects d'une politique globale dont la mise en œuvre au sein de l'Administration nécessitait la création d'organismes nouveaux : c'est la raison d'être du groupe de travail interministériel pour la restructuration de la zone minière du Nord et du Pas-de-Calais, créé par décision ministérielle du 17 février 1972 et dont le secrétariat est assuré par la D.A.T.A.R. Ce groupe interministériel est relayé au niveau local par un groupe de travail régional, présidé par le préfet de Ré-

gion, et qui associe, en sus des Administrations intéressées, les représentants de collectivités locales et ceux des H.B.N.P.C. Enfin, une Conférence des Organismes d'Etudes et de Programmation de la Zone Minière (COEPZOM) réunit, sous l'autorité du chef du Service régional de l'Équipement, tous les organismes chargés d'études devant concourir à la restructuration de la zone minière : service des Mines, OREAM, G.E.P. des deux départements Nord et Pas-de-Calais, Direction de l'Aménagement du Bassin des H.B.N.P.C.

C'est dans ce cadre nouveau que s'élabore un ensemble de mesures destinées à créer des conditions favorables à la reconversion du Bassin Minier : nous passerons en revue chacune de ces mesures séparément, d'abord pour en simplifier l'exposé, ensuite parce que leur approche a été progressive et a abouti à des résultats inégaux, mais il ne faut pas perdre de vue la nécessaire convergence de toutes ces mesures vers une transformation sensible et globale du cadre de vie des habitants actuels et futurs du Bassin Minier.

la normalisation des voiries et réseaux divers

On a déjà insisté ici sur l'importance et la diversité du patrimoine immobilier des Houillères : plus de 20 000 ha, dont la moitié supporte des installations industrielles et des cités. A l'intérieur de ce patrimoine figurent notamment plus de 1 000 kilomètres de voirie, comportant tou-

tes les servitudes d'une voirie urbaine depuis l'éclairage public jusqu'à l'enlèvement des ordures ménagères. C'est le problème du transfert de ces voiries et réseaux divers aux collectivités locales qui a été historiquement abordé, puis résolu en premier : un rapport demandé par

la rénovation des logements

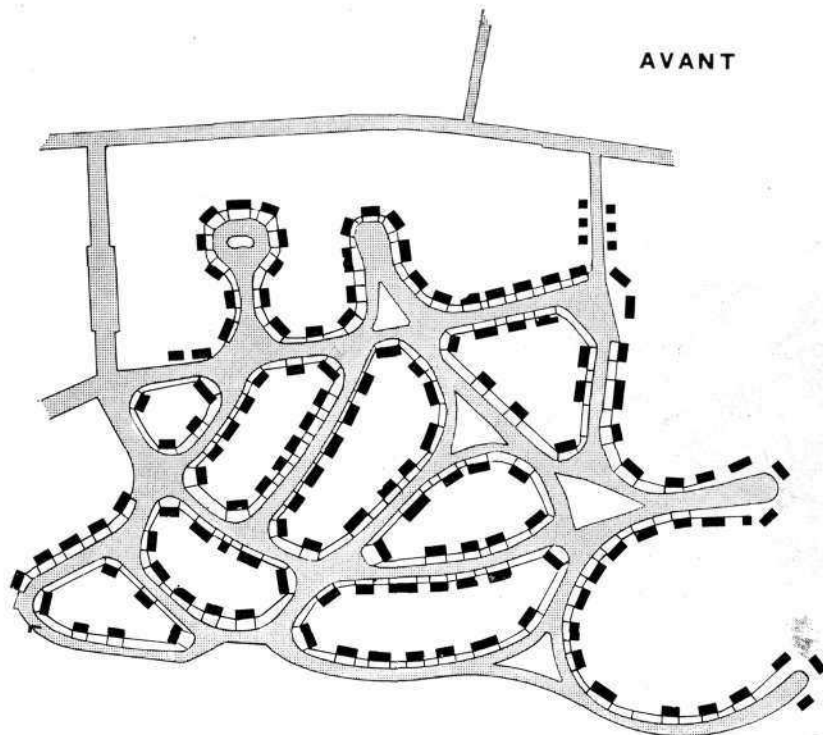
Les 115 000 logements que possèdent les H.B.P.N.C. sont de qualité très hétérogène. Si l'on y excepte les logements provisoires, les logements « en dur », de l'ordre de 100.000, ont été classés en trois catégories principales :

- 22 000 sont compris dans des cités s'inscrivant correctement dans les documents d'urbanisme et ne relèvent que d'une politique normale d'entretien.
- 60 000 sont également compris dans des sites favorables à l'habitat mais doivent être améliorés tant au niveau de la cellule elle-même que de son environnement
- 18 000 enfin doivent être rasés à plus ou moins long terme.

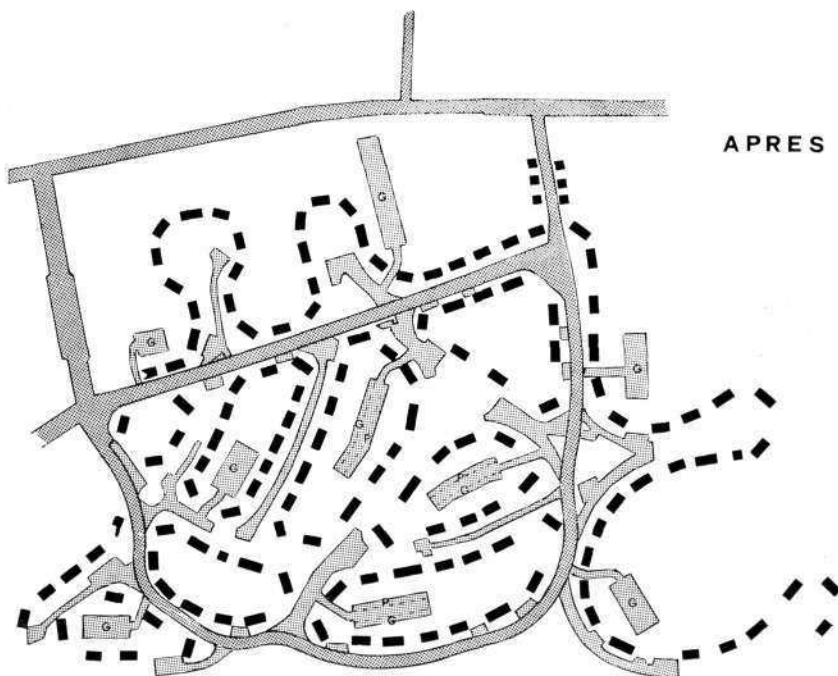
La rénovation de ces quelques 60 000 logements s'avère l'élément de la politique de restructuration le plus délicat à mettre en œuvre en raison de ses implications diverses sur les plans financiers, techniques et humains, car il s'agit d'adapter l'habitat de la zone minière à l'évolution démographique et professionnelle de la population, ainsi qu'à celle des normes de confort.

De plus, la plupart des procédures d'aides au logement (prêts H.L.M., ANAH, Crédit Foncier) ne sont pas applicables aux H.B.N.P.C. mais exigent l'intermédiaire de sociétés immobilières, provoquant ainsi un accroissement sensible des délais administratifs, et surtout une défiance des ayants droit et des élus face à un système susceptible de battre en brèche le statut du mineur et de son droit au logement gratuit.

C'est dire si le démarrage du programme de rénovation est lent et son bon aboutissement encore incertain : sur les 2 200 logements initialement prévus au programme 1973, moins de 900 seront finalement engagés avec beaucoup de retard. Le programme 1974 verra se développer une formule nouvelle de restauration



CITE FOCH
HENIN



Rénovation des cités :
transformation de plan-masse

« légère » des logements (eau chaude sur l'évier, W.C. intérieurs raccordés, mais pas de salle d'eau) dont l'intérêt reste encore à démontrer.

Dans ce domaine des efforts sensibles restent à produire en vue de trouver de nouvelles procédures administratives mieux adaptées et d'augmenter les aides financières de l'Etat. Des solutions techniques exis-

tent, tant au niveau du logement lui-même que de son environnement : amélioration des dépendances, création de garages, cheminements piétonniers, polychromie des façades, espaces verts collectifs, solidité du gros œuvre... Il serait donc regrettable de ne pas les utiliser au mieux des intérêts de leurs occupants actuels et futurs.



la création d'un nouvel environnement

L'exploitation minière a gravement perturbé le paysage urbain : terrils, carreaux de mines désaffectés, zones affaissées et inondées... En sus des procédures classiques d'amélioration de l'environnement par création d'espaces verts publics, il convient donc de trouver des mécanismes administratifs et financiers destinés à reconquérir ces zones dégradées, étroitement imbriquées dans le tissu urbain.

L'année 1974 a vu la mise sur pied de deux opérations-pilote de grande envergure :

- la création d'un parc urbain à Lens-Avion
- la réutilisation d'une ancienne gare d'eau à Denain et sa transformation en zone de loisirs.

Ces opérations seront subventionnées à 75 % par l'Etat grâce à l'intervention du F.I.A.T. D'exceptionnel, ce financement doit devenir normal et s'appliquer à un programme concerté de reconquête systématique des espaces en déréliction par suite de l'exploitation minière.

Là aussi des innovations administratives et financières sont à trouver en vue d'accélérer sensiblement le rythme des réalisations concrètes : de nouvelles méthodes de comptabilisation du patrimoine foncier H.B.N.P.C. doivent notamment être développées, afin de soulager à court terme les efforts financiers de l'Etat et des Collectivités Locales.

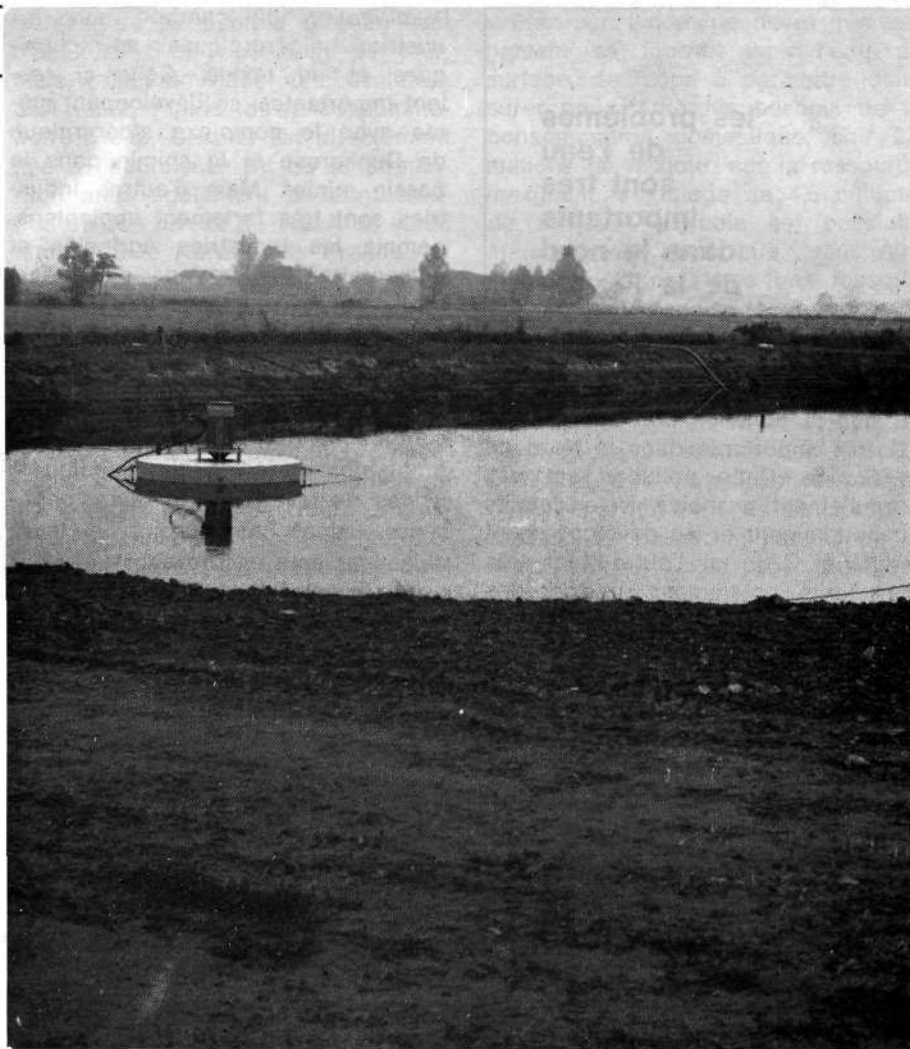
le développement de véritables centres urbains

Il s'agit là du domaine le plus ambitieux et qui doit constituer l'aboutissement d'une politique globale tendant à favoriser la centralité de certains pôles urbains du Bassin Minier : c'est dire si, dans ce domaine, les réflexions doivent encore être poursuivies afin d'élaborer des programmes d'actions et des plans de financement adaptés à la situation actuelle du Bassin Minier et au but poursuivi.

Rénovation urbaine des centres, développement des transports en commun, création d'emplois secondaires et tertiaires, développement de la formation professionnelle sont, parmi d'autres, des domaines d'action dont la convergence peut seule aboutir au résultat escompté. Des actions horizontales et volontaristes doivent donc être montées comme envisagé à l'heure actuelle dans le secteur de Bruay sous l'impulsion de l'OREAM.

Cette opération pilote doit déboucher sur un véritable programme d'action, liant contractuellement l'Etat, les collectivités locales et les H.B.N.P.C., regroupant et confortant les différents secteurs d'actions explorés : V.R.D., logement, environnement. La reconversion du Bassin Minier Nord-Pas-de-Calais doit être globalement opérationnelle dans les années 1976-1980 si l'on veut que les volontés convergentes de l'Etat et des Collectivités locales de voir revivre sur place le Bassin Minier se traduisent sur le terrain. Dans la négative, il sera trop tard pour redresser le processus irréversible de sous-développement qu'accompagnera inévitablement la phase ultime d'arrêt de l'extraction charbonnière dans le Nord-Pas-de-Calais.

la politique de l'eau



La loi sur l'eau du 16 décembre 1964 peut être considérée comme le texte essentiel quant à la définition d'une politique de l'eau dans notre pays. Elle tend à prendre en considération les intérêts souvent opposés des utilisateurs de l'eau et elle organise une véritable décentralisation au niveau des six bassins hydrologiques qu'elle crée.

La région Nord - Pas-de-Calais fait partie du bassin Artois-Picardie. La politique de l'eau dans ce bassin est définie par le Comité de Bassin, au sein duquel sont représentés les Collectivités locales, les usagers de l'eau et les Administrations. Cette politi-

que est mise en application par les Administrations, qui se concertent au sein de la Mission Déléguée de Bassin (figure 1), et par l'Agence de Bassin qui intervient essentiellement au plan financier.

Un Livre Blanc sur les problèmes de l'eau, paru en 1973, a précisé les grandes options retenues jusqu'à l'horizon 2000. Très schématiquement, le but est d'apporter à chacun les quantités d'eau dont la collectivité reconnaît qu'elles lui sont nécessaires, avec la qualité voulue, dans les meilleures conditions économiques et quelle que soit sa position géographique dans le bassin.

par J. BODELLE

Ingénieur en Chef des Mines,
Directeur de l'Agence de Bassin
Artois-Picardie

**les problèmes
de l'eau
sont très
importants
dans le nord
de la France**

Il n'est pas surprenant de constater que la pollution des cours d'eau est très importante dans le Nord de la France. Cette pollution est très normalement associée à la densité du peuplement et au développement industriel. L'un et l'autre sont très importants, notamment au Nord des collines de l'Artois (figure 2). La densité de population y atteint 380 habitants au kilomètre carré, soit deux fois plus que dans le bassin hydrographique de la Seine. La concentration industrielle est également très forte. On pense très généralement aux industries extractives, issues de

l'exploitation du charbon, aux industries sidérurgiques et chimiques et au textile. Celles-ci restent importantes, se développent même avec le complexe sidérurgique de Dunkerque et la chimie dans le bassin minier. Mais d'autres industries sont très fortement implantées, comme les industries agricoles et alimentaires (sucreries, distilleries, traitement de la pomme de terre, laiteries, brasseries), comme les papeteries également.

Parmi ces industries, nombreuses sont celles qui sont très polluantes (industries agricoles et alimentaires, usines de lavage de la laine, papeteries, usines chimiques...); et leurs nuisances sont encore aggravées par le fait qu'elles sont anciennes, donc que les usines, construites à un moment où les problèmes de pollution étaient moins aigus, n'ont pas pris en compte la lutte contre ce fléau.

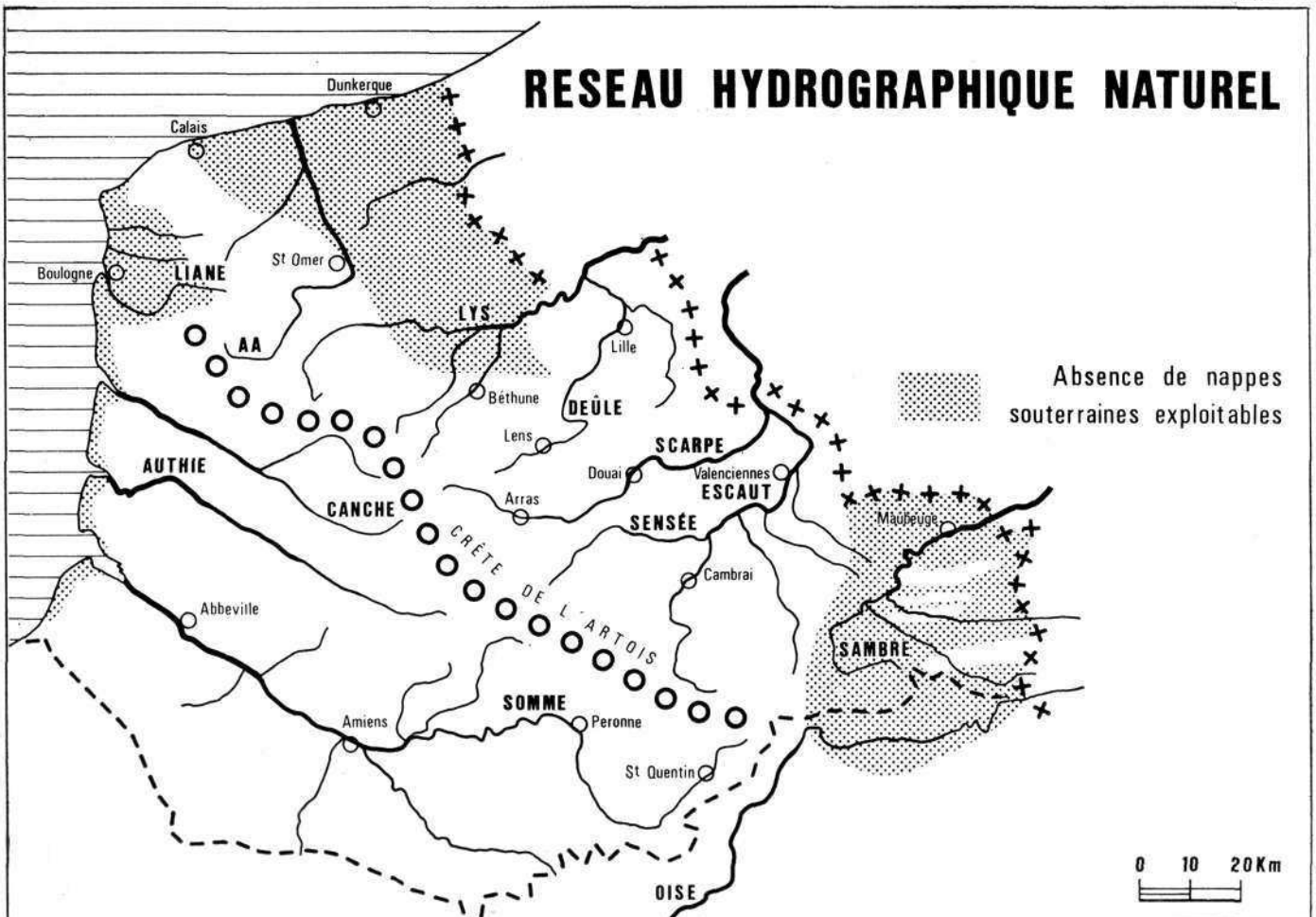
Par ailleurs les débits des cours d'eau du bassin sont très faibles, comparés à ceux des fleuves qui tra-

versent d'autres grandes régions industrielles et évacuent leurs déchets.

Tout ceci conduit à un état de pollution des cours d'eau qui a atteint un niveau très critique : dans plus d'un tiers des cours d'eau la vie du poisson est totalement impossible. Or le poisson est un « marqueur » efficace de la qualité des eaux. Cela entraîne une gêne pour la population, tout particulièrement pendant les périodes d'étiage. Cela rend particulièrement coûteuse l'utilisation des eaux de surface pour l'industrie, tandis que pour certains cours d'eau il n'est pas même question de songer à les utiliser pour une éventuelle consommation domestique ou pour des besoins nobles de l'industrie.

Les nappes souterraines commencent, elles aussi, à être polluées ; par des substances chimiques ou même par des germes. Et l'on sait combien il est illusoire d'espérer une amélioration rapide de la qualité de l'eau d'une nappe, lorsque celle-ci est polluée.

Figure 2



les ressources

Une façon d'évaluer la situation de nos ressources consiste à comparer :

- d'une part les besoins en eau de qualité,
- d'autre part les quantités d'eau susceptibles d'être utilisées comme eau de bonne qualité.

Ces dernières quantités peuvent être calculées en évaluant le volume d'eau de pluies tombant chaque année sur le bassin, et en en retirant le volume qui retourne inévitablement à l'atmosphère (par évaporation ou par évapotranspiration par les plantes).

Par jour, les besoins domestiques et industriels peuvent être évalués à 1,1 million de m³. En contrepartie

la ressource disponible à l'étiage est d'environ 4,6 millions de m³ par jour. Mais il faut envisager une évolution croissante, rapide, de la consommation en eau. Celle-ci est directement liée à l'accroissement de la population, mais également à l'augmentation de son niveau de vie. A ce sujet, d'ailleurs, le Nord de la France est très en retard par rapport au reste de la France, et a fortiori par rapport à certaines grandes villes, avec une consommation moyenne de 50 m³ par habitant et par an. D'ici à la fin du siècle les prélèvements d'eau de qualité pour la consommation domestique atteindront vraisemblablement 2,2 millions de m³ par jour. L'industrie augmentera également ses prélèvements, avec une production de 4 à 6 fois supérieure à la production actuelle. Si elle multipliait également par 4 à 6 ses prélèvements actuels, elle prélèverait de l'ordre de 4 millions de m³ par jour ; et l'on dépasserait ainsi la ressource journalière disponible.

Bien sûr, l'industrie devra très largement se tourner vers l'eau de surface, de façon à permettre d'assurer en priorité les besoins de la consommation domestique, soit 2,2 millions de m³/jour, sur la ressource *maximum*, à l'étiage de 4,6 millions de m³/jour ; et cela est possible. *Mais on voit donc que,, sans être insoluble, le problème des ressources en eau de qualité se pose de façon globale d'ici la fin du siècle.*

Il se pose d'ailleurs déjà, et de façon aiguë, en certains points du bassin, du fait de la mauvaise répartition dans l'espace des ressources. Les très fortes concentrations urbaines et industrielles de la région lilloise, du bassin minier et de la région dunkerquoise provoquent dès maintenant des pénuries locales. Dans le Boulonnais, où la nappe de la craie n'existe pas, la pénurie est également déjà une réalité, et l'on songe très sérieusement à utiliser en grand de l'eau de rivière pour alimenter les populations.

quelques principes directeurs de la politique de l'eau dans le nord de la France

L'eau de qualité est jusqu'à présent fournie, dans la région, par des prélèvements dans le sous-sol : la nappe de la craie est pratiquement toujours présente (sauf dans la région de Boulogne, et dans l'Avesnois, à l'Est de la Sambre). L'eau de nappe a un double avantage : les quantités disponibles sont moins sujettes à des variations annuelles que pour l'eau de surface ; sa qualité est d'autre part nettement meilleure que celle de l'eau de surface.

Ces deux avantages de l'eau de nappe font qu'elle doit être, en priorité, réservée aux usages nobles : consommation domestique, directe ou indirecte (par certaines industries alimentaires) Ce principe a pour corollaire une politique d'incitation à l'économie d'eau de nappe par l'industrie : les recyclages sont encouragés,

de même que l'utilisation d'eau de surface.

La réciproque n'est cependant pas vraie : *il ne faudra pas exploiter systématiquement toutes les nappes souterraines et rechercher uniquement dans celles-ci l'eau destinée à la consommation publique.* Une telle politique conduirait en effet à abaisser de façon généralisée le niveau des nappes et, de ce fait, à supprimer l'alimentation naturelle des cours d'eau par celle-ci. De nombreux cours d'eau disparaîtraient alors.

L'exploitation des nappes devra être intensive là où (figure 3) l'eau de nappe s'écoulerait, si les résurgences en étaient maintenues, dans un réseau de surface pollué et perdrait ainsi définitivement sa qualité, en pure perte. Par contre, dans les parties du bassin où le réseau de

surface est d'une qualité correcte ou peut retrouver rapidement une qualité correcte, il faudra prélever l'eau dans les rivières après qu'elle ait contribué à l'agrément des populations (par la pêche, le canotage ou simplement le fait même de son existence d'eau courante qui contribue si fortement à la qualité d'un paysage).

Une telle politique suppose que l'on arrive à maintenir à l'abri de la pollution ou encore à dépolluer, un certain nombre de cours d'eau ou de canaux. Espérer le faire pour tous les cours n'est pas, *en un premier temps, réaliste.* Il a fallu *établir une priorité* pour certains d'entre eux (figure 3). La priorité la plus faible va aux rivières et canaux de l'ensemble urbain du bassin minier et de l'agglomération lilloise, pour les-

quels l'état de pollution est très grand, et qui drainent les pollutions provenant de la majeure partie des régions très industrialisées du bassin. Cet ordre de priorité n'est pas un abandon des cours d'eau les plus pollués à leur triste sort et une politique du moindre mal. L'espoir demeure de leur faire recouvrer une qualité acceptable, mais le terme en est plus éloigné dans le temps.

Le succès d'une telle politique n'est pas certain. Ce dont on peut cependant être sûr c'est qu'il ne pourra être acquis que si, parallèlement à des efforts de dépollution des effluents urbains ou industriels, une vigilance très grande est apportée à la *localisation des industries nouvelles*, et tout particulièrement des industries polluantes. Quel que soit l'effort d'épuration qui pourra être fait sur ces effluents, une industrie polluante rejettera toujours une pollution résiduelle. Evacuée en amont d'une rivière, cette pollution nuira à l'utilisation de l'eau par tous les autres utilisateurs situés en aval ; rejetée dans un cours d'eau à très

faible débit, elle en rendra la qualité définitivement impropre à des usages nobles ou à la vie du poisson ; rejetée dans le sous-sol, par l'absence d'un cours d'eau proche, elle polluera la nappe.

lutter contre la pollution : les moyens, les actions

Nous ne parlerons que de l'action d'incitation financière menée par l'Agence en soulignant qu'une action réglementaire est menée parallèlement par les autorités administratives. Les moyens de l'Agence de Bassin lui viennent d'une redevance perçue sur tous les pollueurs de façon à permettre une action incitative, par l'attribution d'aides — prêts ou subventions — aux maîtres d'ouvra-

ges qui réalisent des installations d'épuration.

Pour la pollution domestique, la redevance est calculée en fonction du nombre des habitants vivant en agglomération et elle est perçue auprès des communes ou des syndicats de commune. Pour la pollution industrielle, la redevance est proportionnelle au poids de pollution (matières oxydables et matières en suspension) ajouté au milieu naturel pendant la période de pointe de pollution, car les effets nocifs de cette pollution et le coût des investissements nécessaires pour l'éliminer, sont directement fonction de la pollution journalière en période d'activité maximale.

En 1974, les taux suivants sont appliqués dans le Bassin Artois-Picardie :

- 2 F 60 par habitant et par an.
- 14 F 30 par an par kilo de matières en suspension rejeté en un jour.
- 22 F 75 par an par kilo de matières oxydables rejeté en un jour.

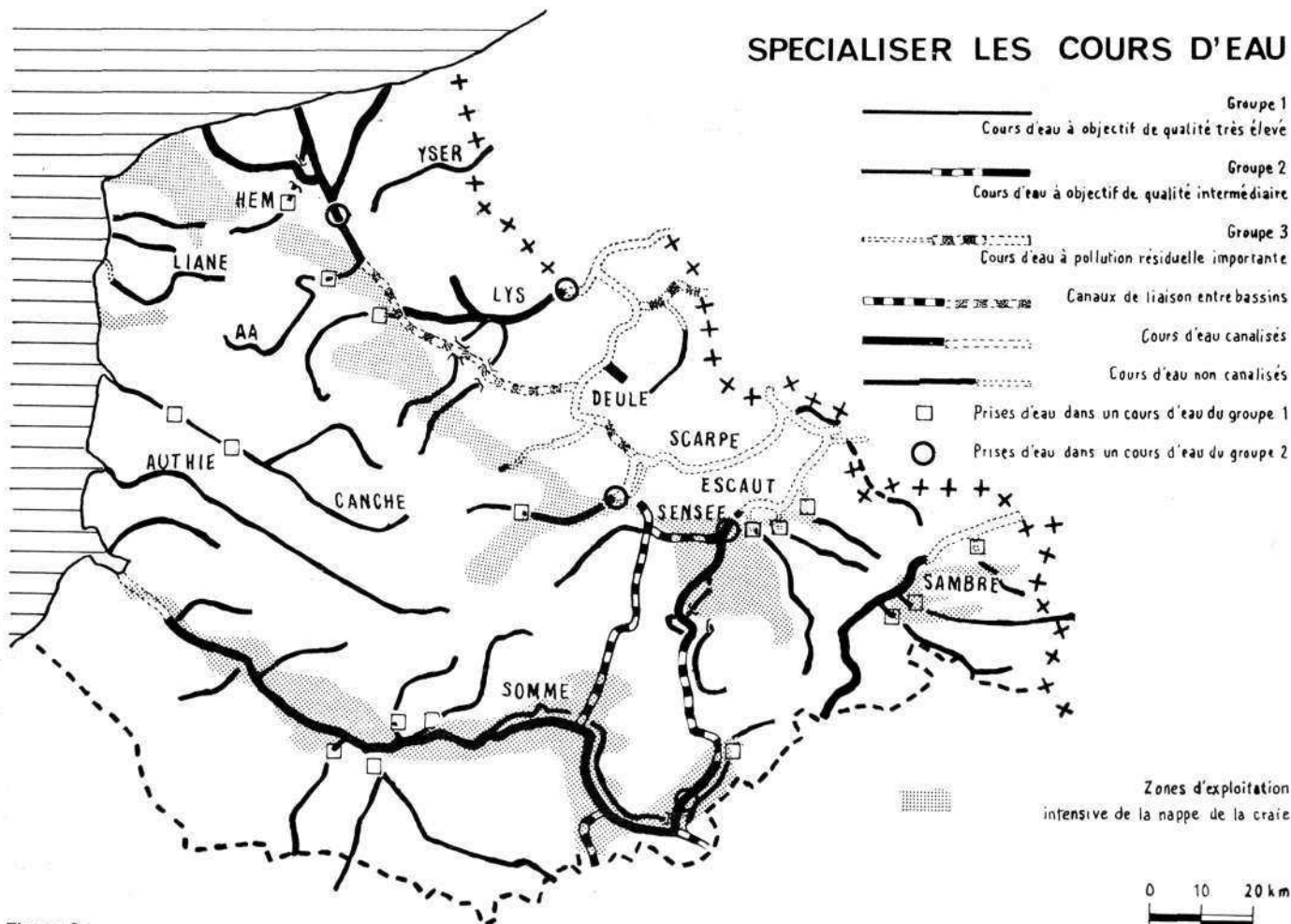


Figure 3

Ces taux sont en fait des taux de base, et ils sont affectés d'un coefficient multiplicateur qui tient compte de la région dans laquelle la pollution est rejetée, et varie de 0,2 à 2. Le coefficient 2 s'applique aux rejets dans le sous-sol, qui rejoignent la nappe ; le coefficient 1,5 aux bassins versants des cours d'eau à protéger en priorité (classés dans le groupe 1 — cf figure 3).

l'épuration des effluents domestiques

Il s'agit en fait des effluents qui transitent par les réseaux d'assainissement des collectivités locales, et qui peuvent comprendre également des effluents d'origine industrielle, tout particulièrement dans les grandes agglomérations industrielles, Communauté Urbaine de Lille et bassin minier.

L'Agence de Bassin joue tout d'abord en la matière son rôle d'incitation économique en apportant une subvention égale à 25 % du coût des stations d'épuration dans la zone d'action non prioritaire, et à 30 % dans les deux autres zones.

Elle joue ensuite un rôle d'aide technique et de programmation. La programmation des stations d'épuration des communes résulte essentiellement de celle des aides de l'Etat, et accessoirement de celle des aides des départements. L'Agence est généralement consultée pour orienter les priorités, tant au stade de la préparation des programmes annuels. Le rôle d'aide technique est très variable selon les cas : il peut se limiter à fournir au maître d'œuvre (le plus souvent les Directions Départementales de l'Équipement ou de l'Agriculture) les renseignements possédés par l'Agence sur la pollution apportée par les industriels raccordés : il peut être au contraire beaucoup plus important lorsque des problèmes techniques délicats se posent, en particulier lorsque les effluents d'origine industrielle sont importants et difficiles à traiter.

l'épuration des effluents des industries non raccordées au réseau d'assainissement

Cette épuration revêt une importance toute particulière puisque dans le Bassin Artois-Picardie la pollution brute correspondante (avant épuration) représente, en matières oxydables, près de 55 % de la pollution brute totale.

Là encore l'Agence de Bassin intervient *financièrement* pour aider à la réalisation de dispositifs d'épuration. Son intervention est toujours modulée en fonction de la zone géographique, et par conséquent de l'urgence qu'il y a à résoudre les problèmes. Mais les dispositions sont, dans le détail, beaucoup plus complexes que pour les stations d'épuration des collectivités locales, de façon à tenir compte de tous les cas particuliers qui se présentent. L'aide normale est une subvention égale à 50, 40 ou 33 % du montant hors-taxes du projet, en fonction de la zone géographique. Cette aide n'est apportée qu'aux établissements « anciens », c'est-à-dire en fonctionnement au 1^{er} janvier 1969. Pour les autres l'aide se fait sous forme d'un prêt d'un montant variable selon que

l'Agence juge l'implantation de l'industrie nouvelle conforme ou non aux objectifs définis par le Livre Blanc.

Récemment une politique d'orientation des investissements a été élaborée. Elle vise, par des aides supplémentaires (sous forme de prêts remboursables en trois ans) :

- à favoriser l'épuration en zone prioritaire (bassins versants des cours d'eau du groupe 1 - cf figure 3),
- à coordonner les travaux d'épuration sur des rivières du groupe 2, de façon à arriver dès que possible à un résultat tangible,
- à provoquer l'engagement, de la part de branches d'activités polluantes, de réaliser un minimum de travaux dans un délai donné.

Cette politique se manifeste par la création de « programmes de rivières » et de « programmes industriels », qui viennent en complément des « contrats de branche » signés au niveau national (pâte à papier, sucrerie).

sur le plan technique

L'Agence intervient ici beaucoup plus que pour la construction des stations d'épuration collectives. Il n'est guère de cas, en effet, où l'épuration des rejets d'une industrie ne nécessite pas une campagne de mesure destinée à connaître la pollution produite et ses variations dans le temps.

L'Agence a d'autre part étudié systématiquement les problèmes posés par l'épuration des effluents de certaines industries, très implantées dans le bassin : sucreries, conserveries, usines de lavage de laine, laiteries... et ce en liaison avec les cinq autres Agences.

optimisme ou pessimisme ?

Incontestablement les moyens matériels d'une meilleure gestion des eaux de notre région se mettent en place : la capacité de traitement des stations d'épuration urbaines a pratiquement doublé de 1969 à 1974 ; les industriels ont investi dans la lutte anti-pollution près de 35 millions de francs en 1973.

De graves difficultés demeurent cependant. Au plan des ressources tout d'abord : les populations sont de plus en plus hostiles à tout prélèvement d'eau dans leur région au profit d'une région voisine moins favorisée ; et la mobilité des ressources qu'il est absolument nécessaire de réaliser pour tirer le meilleur parti possible des quantités d'eau disponibles dans le respect des droits de tous, devient de plus en plus difficile à assurer.

Au niveau des comportements, ensuite. S'ils évoluent favorablement, ils ne sont pas encore radicalement modifiés, loin s'en faut. Le sentiment prévaut encore que la lutte contre la pollution peut se faire sans contraintes, sans sacrifices financiers sensibles, sans une remise en cause des habitudes, des méthodes de production, des priorités. Le souci du développement économique, très louable, masque encore trop souvent les nécessités d'une harmonisation avec le respect voire la reconquête d'un environnement. Et pourtant cette harmonisation est une condition nécessaire pour que le développement se poursuive sans déséquilibres graves. Quant aux comportements individuels, la prolifération de décharges sauvages qui portent atteinte non seulement à l'esthétique mais aussi à la qualité des eaux souterraines montre qu'ils restent très largement à modifier : le pollueur est encore « l'autre ».

Souhaitons que la crise grave que connaît le monde qui s'inquiète pour ses ressources naturelles et son énergie, loin de reléguer les soucis de la protection de l'environnement au rang des préoccupations accessoires, contribue au contraire à faire prendre conscience du chemin qui reste à parcourir et de la nécessité de le faire.



■ Cartonnerie de Wardrecques : bassin de décantation.

vient de paraître

les conditions d'amélioration de la circulation à Londres

Sous ce titre la division des Infrastructures et des Transports du Service Régional de l'Équipement de la région parisienne fait paraître les résultats des études menées par le Conseil du Grand Londres.

Ce document sur les transports londoniens, publié en juillet 1972 par le Greater London Council (Conseil du Grand Londres) traite des conditions d'amélioration possibles de la circulation, à Londres, pendant les années critiques qui précéderont la mise en œuvre des principaux programmes visant à améliorer les transports publics et à créer de nouvelles voies.

Ce document s'adresse tant au public qu'aux organismes officiels, afin que les problèmes à étudier et les diverses solutions évoquées soient largement débattus et qu'à la lumière de ce débat, le conseil retienne et propose un certain nombre de mesures de nature à faire face au problème de la circulation.

Les principales mesures proposées à l'examen des instances sont les suivantes :

- *Contrôle du stationnement* :
- sur la voirie : parkmètres
- hors voirie : en limitant le nombre de places ou en le réduisant (reconversions des parkings excédentaires par rapport aux besoins opérationnels).
- en créant des autorisations changeant le mode d'utilisation des parkings dans certaines zones.
- *Restriction de trafic* :
- *autorisations spéciales* de circulation (permis supplémentaire) avec découpage horaire, pour des zones déterminées de façon à détourner une partie du trafic (trafic de transit).
- *péage urbain* : chaque véhicule serait équipé de façon à ce que son utilisation dans un secteur donné soit mesurée et donne lieu au versement d'une redevance.
- *Restriction de l'utilisation de la voirie* :
- fermeture sélective de voies se-

condaires, rues fermées totalement (zones piétonnières) ou partiellement au trafic.

- mesures favorisant les autobus : bandes réservées, priorités aux feux.
- Poids lourds interdits dans certaines zones.

Il appartiendra aux autorités concernées de choisir parmi ces mesures celles à développer en priorité.

Service régional de l'Équipement de la région parisienne, 21-23, rue Miollis, 75015 Paris.

recommandations relatives à l'éclairage des installations sportives

La présente publication est l'aboutissement d'un travail collectif entrepris, depuis plusieurs années, au sein de la Commission « Eclairage des installations sportives », sous l'égide de l'Association Française de l'Eclairage et du Secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports.

Cette commission, outre ses membres permanents (1), regroupant des ingénieurs de l'Etat, d'Electricité de France, des fabricants et des installateurs, s'est assurée le concours, en tant que de besoin, des représentants des fédérations sportives françaises concernées, des pédagogues ainsi que d'autres spécialistes en éclairage.

Une première série de recommandations, pour certains sports, a déjà fait l'objet de diffusions antérieures ; il s'agit en particulier :

- en 1966 :
- des recommandations pour l'éclairage des terrains de football de compétition (revue « Lux » n° 38 de juin 1966 ;
- des recommandations pour l'éclairage des terrains destinés à l'entraînement et aux rencontres amicales — football et rugby (revue « Lux » n° 38 de septembre 1966) ;
- en 1970

(1) Les membres permanents de la Commission « Eclairage des Installations Sportives » de l'A.F.E. sont :
Président : M. Buisson-Mathiolat, Rapporteur : M. Deligny, Membres : MM. Bonenfant, Coache, Doublet, Lefèvre, Quéré, Terrasse.

- des recommandations pour l'éclairage artificiel des salles d'éducation physique et sportive (revue « Lux » n° 58 de juin 1970) ;
- des recommandations pour l'éclairage artificiel des piscines couvertes (revue « Lux » n° 59 d'octobre 1970).

L'ensemble de ces textes doit désormais être considéré comme caduc, l'évolution des théories et des techniques ayant justifié une refonte plus ou moins complète de leur contenu.

Les présentes recommandations s'articulent essentiellement en trois séries complémentaires : la première rappelle les caractéristiques générales communes à l'ensemble des installations sportives ; la seconde (7 recommandations) traite des aspects communs de toutes les installations sportives sous l'angle de l'éclairage et aborde ainsi successivement les divers facteurs concourant à l'obtention de bonnes installations d'éclairage sous leurs aspects particuliers découlant de leur destination sportive ; la troisième (5 recommandations) traite des installations sportives spécialisées les plus répandues. Enfin en annexe, deux chapitres particuliers ont été traités. Il est important de souligner que les renvois multiples d'une série à l'autre sont davantage qu'un artifice de présentation et qu'en particulier certaines recommandations essentielles ayant trouvé leur place dans la seconde série ne se retrouvent pas ailleurs. Nous espérons que cette présentation ne rebutera pas trop le lecteur.

Il va de soi enfin que, malgré l'effort prospectif auquel la commission s'est soumise, le document actuel se réfère aux données du moment ; il n'a pas pour but de figer l'évolution des techniques, mais la prétention modeste de rassembler, sous une forme aussi pratique que possible, un ensemble de principes, règles et conseils cohérents avec les besoins et les techniques d'aujourd'hui.

Services de l'Équipement, Secrétariat d'Etat auprès du Ministre de l'Éducation Nationale chargé de la Jeunesse et des Sports.

prochainement

l'édition 1974 de

l'annuaire officiel du ministère de l'équipement (et du logement)

souscrivez dès maintenant

indispensable

aux entreprises de travaux publics, aux architectes, aux bureaux d'études, aux urbanistes, et à tous ceux qui doivent être constamment en relation avec les pouvoirs publics.

complet

il contient la somme des renseignements utiles et comporte les principales parties suivantes : administration centrale (cabinet, direction, services, etc...) - services techniques et établissements divers - conseils, comités, commissions - services extérieurs (régionaux et départementaux) - services spécialisés - services et organismes interministériels - services rattachés et organismes divers - ministère des transports - aviation civile - table alphabétique des personnalités et fonctionnaires intéressés.

pour le recevoir

il suffit de retourner le bulletin ci-contre, en l'accompagnant du règlement correspondant (120 F l'exemplaire, ttc et franco), au service de vente de l'annuaire officiel du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, 254, rue de Vaugirard, 75740 Paris cedex 15. C.C.P. Paris 508-59.

bulletin à retourner à

**annuaire officiel du ministère de l'aménagement du territoire,
de l'équipement, du logement et du tourisme**

254, rue de Vaugirard, 75740 PARIS Cedex 15

firme :

adresse :

références (ou service) :

veuillez m'adresser : ex. de l'annuaire M.E.L. à 120 F.,

soit : F.

réglé par chèque bancaire ci-joint
par virement postal à v/c.c.p.
PARIS 508-59
(à adresser directement à votre
centre)

suyant facture (ou mémoire)
en exempl.

Cachet

date

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-CROTTEY - R.N. 79 près de Mâcon
Tél. 29 à Bâgé-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
Telex : ROUTMIDI 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

S. A. B. L. A.

Usine à LAMANON (13) - Tél. 11 et 36

- Tuyaux annelés à collet Mac Cracken
- Regards de visite
- Regards siphoides
- Bordures de trottoir BENDORFER CL 70 et CL 110, avec ou sans parements spéciaux

20 CORSE

ENTREPRISE DE TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENTS

RABISSONI s.a.

Société anonyme au capital de 100.000 Francs
Gare de Mezzana - Plaine de Perli
20090 SARROLA-CARCOPINO

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
Telex : ROUTMIDI 31703
Tél. : (75) 02-22-20

35 ILLE-ET-VILAINE

CARRIÈRES DE MATÉRIAUX ROUTIERS

Installations ultra-modernes
Production journalière 1.000 tonnes

ANDRÉ LOUAZEL

35-La Bouëxière - Tél. 120 et 121
Granulats - Continus - Reconstitués
Toutes dimensions

CONSTRUCTIONS DE ROUTES - V. R. D.

38 ISÈRE

- CHAUX VIVE
- CHAUX ÉTEINTE
50/60 % Ch. Libre
- CHAUX SPÉCIALE pr enrobés
20/30 % Ch. Libre
- CARBONATE DE CHAUX
(Filler Calcaire)

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 - Téléx. Draglex 32.731

Bureau à Paris, 92, av. Wagram (17°)

Tél. 227-84-70 - Téléx. 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 Moissey

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

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 CONTRÔLE 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 CARRIÈRES 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

SABLE ET GRAVIER DU RHIN

livrables en toutes quantités

CARRIÈRES DE

ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN

Tél. 34.97.40

STRASBOURG

promotions

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont promus Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées :

MM. Robert DAVID, Jean BASCOU, Pierre MAZZOLINI, François ROUILLE, Jean-Paul PARAYRE, François OZANNE, Jean-Jacques LEFEBVRE, Jacques HOUDET, René BOSCH, Rostislav PERVYCHINE, Michel WALRAVE, André PETIBON.

Arrêté du 21 mai 1974.

nominations

Les Ingénieurs divisionnaires et Ingénieurs des Travaux publics de l'Etat, dont les noms suivent, sont nommés et titularisés Ingénieurs des Ponts et Chaussées :

MM. Roger TEYSSANDIER, Jean MICHEL, Jacques LEGRAND, Raymond PETITCOLLIN, Albert THIBAUT, Bernard CHAUROIS.

Arrêté du 24 avril 1974.

M. Roger GANTES, Ingénieur des services techniques de la préfecture de Paris, est à compter du 1^{er} janvier 1974, intégré et titularisé dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 6 mai 1974.

M. Jacques BRUA, I.P.C., chef de la branche « infrastructures » à la D.D.E. du Bas-Rhin, est à compter du 1^{er} juin 1974, Directeur de la D.D.E. du Haut-Rhin.

Arrêté du 16 mai 1974.

M. Edouard KRAU, I.G.P.C., détaché dans l'emploi de Chef du S.R.E. « Rhône-Alpes » est à compter du 1^{er}

juillet, réintégré dans son corps d'origine et nommé membre des missions d'inspection :

- études d'urbanisme
- zones d'urbanisation.

Arrêté du 16 mai 1974.

M. Paul FOURNEL, I.C.P.C., détaché dans l'emploi de Directeur de la D.D.E. de la Loire est à compter du 1^{er} juillet 1974, réintégré dans son corps d'origine et nommé chef du S.R.E. « Rhône-Alpes ».

Arrêté du 16 mai 1974.

M. Vincent CAMBAU, I.C.P.C., adjoint au Chef du S.R.E. « pays de la Loire », est nommé Chef du S.R.E. « pays de la Loire ».

Arrêté du 16 mai 1974.

M. René ELADARI, I.P.C., conseiller technique à temps plein auprès du Préfet de la région parisienne, est à compter du 1^{er} mai 1974, nommé Directeur de la division des études et programme au S.R.E. de la région parisienne.

Arrêté du 20 mai 1974.

M. Jean SALAT, I.P.C., adjoint au Directeur de la D.D.E. de la Haute-Garonne, est nommé Directeur de la D.D.E. de la Martinique.

Arrêté du 22 mai 1974.

M. René AUGIER, I.P.C., détaché dans l'emploi de Directeur de la D.D.E. de la Meuse, est à compter du 1^{er} juillet 1974, nommé Directeur de la D.D.E. de la Loire.

Arrêté du 22 mai 1974.

décisions

M. Pierre BOULESTEIX, I.P.C., est à compter du 1^{er} janvier placé en service détaché pour une période de cinq ans, auprès du syndicat des Transports parisiens en vue d'y exercer les fonctions de son grade.

Arrêté du 27 février 1974.

M. Pierre MAZZOLINI, I.P.C., est à compter du 1^{er} janvier, placé en service détaché pour une période de cinq ans auprès de la Communauté urbaine de Lille pour exercer les fonctions de Directeur général de l'Agence d'Urbanisme.

Arrêté du 27 février 1974.

M. Raymond GUITONNEAU, I.C.P.C. en disponibilité auprès de la société des autoroutes Rhône-Alpes, (A.R.E.A.), est maintenu dans cette position à compter du 15 mai 1974 pour une nouvelle et dernière période de trois ans auprès de la même société en qualité de Directeur Général.

Arrêté du 25 avril 1974.

M. Alain LAGIER, I.C.P.C., en position de disponibilité est maintenu dans cette même position pour une nouvelle et dernière période de trois ans à compter du 1^{er} mars 1974 auprès de la Compagnie générale d'Electricité en vue d'y exercer des fonctions de Directeur.

Arrêté du 25 avril 1974.

Dans le cadre de la nouvelle organisation de la division des infrastructures et des transports du S.R.E. de la région parisienne la situation des fonctionnaires ci-après désignés, est modifiée ainsi qu'il suit à compter du 1^{er} mai 1974 :

M. Jean BERTHIER, I.C.P.C., Directeur de la division de l'exploitation et de la sécurité routières et des études techniques (DESRET).

M. David CEYLON, I.C.P.C., Conseiller scientifique auprès du Directeur de la division de l'exploitation et de la sécurité routières et des études techniques.

M. Jean CHAPPERT, I.C.P.C. Directeur de la division des infrastructures et transports (D.I.T.).

M. Jacques TIPHINE, I.C.P.C., conseiller technique auprès du chef de service régional.

M. Gérard PERROT, I.P.C. Chargé de mission auprès du Directeur de la division des infrastructures et des transports.

M. Jean FONKENEL, I.C.P.C., en service détaché, est réintégré pour ordre dans son administration d'ori-

gine et placé à compter du 1^{er} novembre 1973 en position de disponibilité pour une période de 3 ans, auprès de l'immobilière Construction de Paris en vue d'exercer les fonctions de Directeur régional à Marseille.

Arrêté du 3 mai 1974.

M. Charles VIGNY, I.P.C., en service détaché auprès du ministère des affaires étrangères, est à compter du 9 juillet 1974, réintégré dans son administration d'origine et mis à la disposition du ministère de l'Industrie, du commerce et de l'artisanat pour être affecté à la circonscription électrique Sud-Est arrondissement d'Aix-en-Provence.

Arrêté du 20 mai 1974.

M. Jean-Claude DROIN, I.P.C. au S.R.E. « Provence-Côte-d'Azur » est à compter du 1^{er} mars 1974 mis à la disposition de l'établissement public chargé de l'aménagement des rives de l'étang de Berre en sa qualité de Directeur général.

Arrêté du 20 mai 1974.

M. Pierre LECOMTE, I.G.P.C., est à compter du 1^{er} mai 1974 en sus de ses attributions actuelles, nommé conseiller technique à temps partiel auprès du Chef du S.R.E. de la région parisienne.

Arrêté du 22 mai 1974.

M TEULE, I.C.P.C., est chargé d'une mission spécialisée d'inspection générale relative au contrôle de l'application des directives techniques dans le domaine de la construction.

Arrêté du 16 mai 1974.

M. Fernand CANU, I.C.P.C., Adjoint au Chef du S.R.E. du Nord, est, à compter du 1^{er} juin 1974, chargé par intérim des fonctions de Chef du S.R.E. du Nord.

Arrêté du 24 mai 1974.

M. Serge QUIBLIER, I.P.C., en service détaché auprès du Ministère des Affaires Etrangères, est maintenu dans la même position auprès de ce département ministériel afin de lui permettre de continuer d'exercer les fonctions d'Ingénieur en Chef du Service des Travaux Publics à la Principauté de Monaco pour la période

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

69 RHONE

SERRURES FICHET

16 rue Yves-Toudic, 69-LYON-VENISSIEUX
Tél. 70-90-75

SERRURES DE BATIMENTS

Dépt. Serrurerie de FICHET-BAUCHE S.A.

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

snami

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

m e a c s. a.

86 - CHAUVIGNY

Tél. : 44-32-46 Poitiers

FILLERS CALCAIRES

94 VAL-DE-MARNE

ENTREPRISES

QUILLERY SAINT-MAUR

GÉNIE CIVIL — BÉTON ARMÉ
— TRAVAUX PUBLICS —

8 à 12, av. du 4-Septembre - 94100 Saint-Maur
TEL. : 883.49.49 +

FRANCE ENTIÈRE



*Compagnie Générale
des Eaux*

Exploitation : EAUX
ASSAINISSEMENT
ORDURES MÉNAGÈRES
CHAUFFAGE URBAIN

52, rue d'Anjou - 75008 PARIS - Tél. 265 51 20

INFORMATION

RECTIFICATIF

Une erreur s'était glissée dans l'adresse de la Société SOGETRAM à la fin du texte paru dans cette même rubrique du numéro de mars dernier.

Il fallait lire :

SOGETRAM, face au n° 2 quai de la Rapée, 75012 PARIS

et non pas SOGETRAM, face 242, quai de la Rapée.

Nous prions nos lecteurs de bien vouloir nous en excuser.

mouvements

du 1^{er} janvier 1974 au 16 août 1975, date à laquelle il sera réintégré dans son Corps d'origine.

Arrêté du 24 mai 1974.

M. Jean RAOUX, I.C.P.C., au Service de Coopération Technique est, à compter du 1^{er} avril 1974, mis à la disposition du Ministère de l'Intérieur.

Arrêté du 24 mai 1974.

mutations

M. Guy DEYROLLE, I.P.C., chargé de mission auprès du Directeur Départemental de l'Équipement de la Loire, est, à compter du 1^{er} juin 1974, muté dans l'intérêt du service à la D.D.E. du Pas-de-Calais en qualité de Chef de la branche « Infrastructures ».

Arrêté du 24 mai 1974.

M. Armand BASSET, I.P.C. à la D.D.E. d'Ille-et-Vilaine, est à compter du 1^{er} mai 1974, muté au S.R.E. des « Pays de la Loire ».

Arrêté du 24 mai 1974.

M. Alain ARTAUD, I.P.C., au S.R.E. du Centre, est, à compter du 16 mai 1974, muté à l'Administration Centrale et affecté au groupe d'Études et de Recherches à la Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme.

Arrêté du 24 mai 1974.

M. Paul FUMET, I.G.P.C., chargé de la 2^e mission spécialisée d'Inspection Générale dans le domaine routier, est, à compter du 1^{er} juillet 1974, muté de la résidence administrative de Caen à celle du Mans.

Arrêté du 24 mai 1974.

retraites

Sont admis à faire valoir leurs droits à la retraite par limite d'âge :

MM. Edouard BECKER, I.G.P.C.
Henri BOCHET, I.C.P.C.
Michel CAMBOURNAC, I.C.P.C.

Arrêté du 15 mai 1974.

Pierre VASSEUR, I.G.P.C.

Arrêté du 20 mai 1974.

Maurice AVRIL, I.C.P.C.
Arrêté du 21 mai 1974.

Roger BRISSOT, I.C.P.C.
Arrêté du 24 mai 1974.

décès

On nous prie de faire part du décès de :

MM. Gabriel DAVAL, le 10 avril 1974.
Fernand JOURNO, le 19 février 1974.

Louis LEHANNEUR.

offres d'emplois

Chemins de fer transgabonais

Les travaux du chemin de fer transgabonais vont prendre à la fin de l'année un rythme nouveau qui va nécessiter un très important renforcement des moyens des Entreprises et de l'Administration.

Il s'agit en effet de construire sur un financement international 700 km de voie ferrée lourde à voie normale en 4 ou 5 ans, destinée à l'évacuation de minerais et de bois, une antenne ultérieure complétera un réseau d'environ 1.000 km.

Les travaux sont rendus difficiles par le climat et la forêt, ils comprennent un volume très important de terrassements, une vingtaine de grands ouvrages et quelques kilomètres de tunnels.

P. MASSON (I.C.P.C. × 41) Directeur Général de l'OCTRA recherche pour la Direction des Travaux neufs au titre de la Coopération technique Française :

— 1 DIRECTEUR DES TRAVAUX NEUFS
jeune Ingénieur en Chef ou Ingé-

nieur des Ponts et Chaussées ancien, ayant l'expérience et le goût des grands travaux (Résidence LIBREVILLE).

— 2 INGENIEURS DES PONTS ET CHAUSSEES
UNE DIZAINE D'INGENIEURS T.P.E.

Les candidats intéressés peuvent écrire, en joignant leur curriculum-vitæ

à M. MASSON, Directeur Général OCTRA B.P. 2198 LIBREVILLE ou peuvent prendre contact en France avec :

M. BONNAL Robert, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Chef du Service de Coopération Technique du Ministère de l'Équipement et du Logement, 57, boulevard des Invalides, 75007 Paris.

ou

M. PROTAT Pierre, Directeur Général de l'Office Central des Chemins de fer d'Outre-Mer, 38, rue La Bruyère, 75009 Paris.

la france verte

- introduction : flash sur l'agriculture française
- pour une harmonisation des politiques foncières urbaines et rurales
- l'évolution globale de l'agriculture depuis 20 ans
- agriculture et environnement
- la politique générale des parcs nationaux en France
- les parcs naturels régionaux un exemple : le point de vue du directeur du parc naturel régional de Corse
- les espaces verts en région parisienne
- la politique de la moyenne montagne
- mise en valeur touristique et protection du patrimoine rural
- le remembrement : le point de vue d'un maire
- table ronde : la nature pour quoi faire ?

1974

ANNUAIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES

INGÉNIEURS DU CORPS - INGÉNIEURS CIVILS

TÉLÉPHONE 260-25-33

TÉLÉPHONE 260-34-13

ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES

28, RUE DES SAINTS-PÈRES - PARIS 7^e

Dès aujourd'hui, vous pouvez vous procurer l'Annuaire 1974 des Ponts et Chaussées en écrivant à la société OFERSOP, 28, rue des Petites-Ecuries, 75009 Paris, Tél. 824-93-39. Prix 90 F.

Nom :

Adresse :

Veuillez m'adresser exemplaire (s) de l'Annuaire 1974 des Ponts et Chaussées.

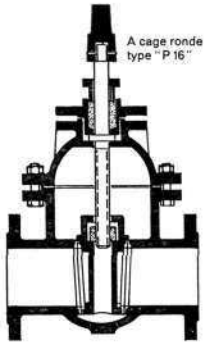
Paiement à réception de facture.

CONTENU :

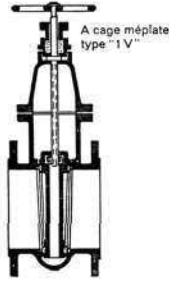
LISTE
ALPHABETIQUE
DES INGÉNIEURS
DES PONTS ET
CHAUSSEES
(fonctions et adresses)
LISTE
PAR PROFESSION
LISTE
PAR DEPARTEMENT

TOUT CE QUI CONCERNE LA ROBINETTERIE ET LA FONTAINERIE POUR ADDUCTION D'EAU

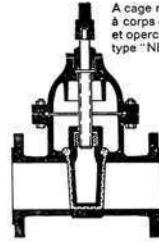
ROBINETS VANNES



A cage ronde
type "P 16"



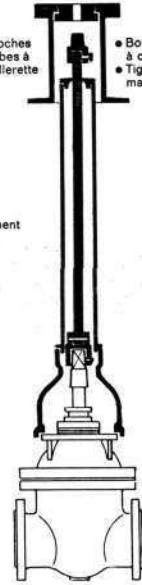
A cage méplate
type "1 V"



A cage ronde,
à corps émaillé intérieurement
et opercule vulcanisé,
type "NEODISQUE"

GARNITURE DE ROBINETS VANNES

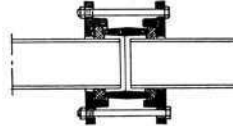
- Cloches
- Tubes à colerette
- Bouches à clé
- Tiges de manoeuvre



JOINTS "PERFLEX" ET "PRESTOPLAST"

- Pour tuyaux:
- Fonte
- Acier
- Amiante-ciment
- CPV

"GIBAUPLAST" Pour tube CPV

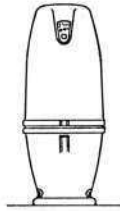


POTEAUX D'INCENDIE

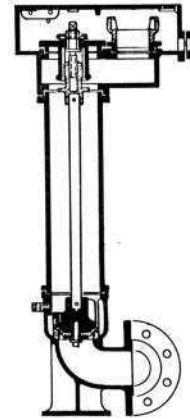
A prises apparentes
types "22 B" et "VEGA"



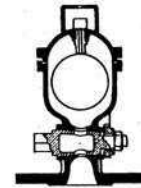
A prises sous coffre
type "ORION"



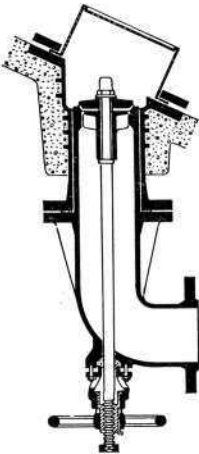
BOUCHES D'INCENDIE



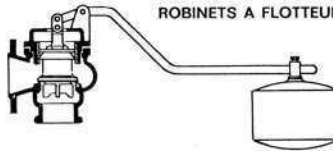
VENTOUSES AUTOMATIQUES à boue



SOUPAPE DE VIDANGE



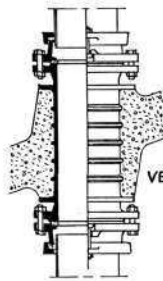
ROBINETS A FLOTTEUR



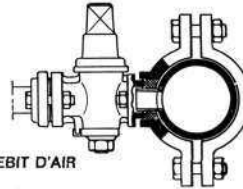
VANNES MURALES



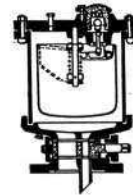
GAINES ETANCHES



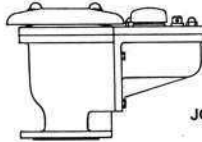
ROBINETS ET VANNES DE BRANCHEMENT BRANCHEMENTS "SECUR"



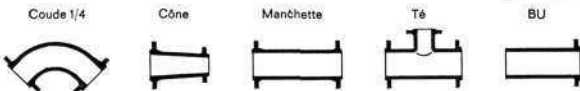
VENTOUSES "EUREKA" Simples et à grand débit d'air



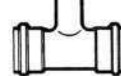
VENTOUSE "M 31" A GRAND DEBIT D'AIR



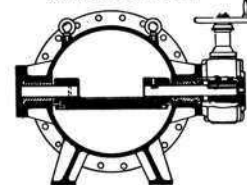
PIECES DE RACCORD A BRIDES



TE "FTB" A JOINT AUTOMATIQUE Pour CPV



VANNES PAPILLON



(extraits de notre album)

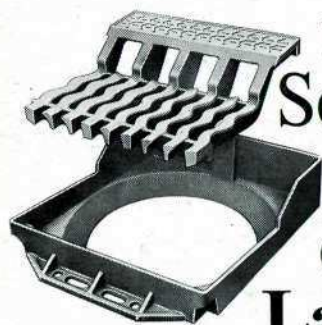
SOCIETE METALLURGIQUE HAUT-MARNAISE

B.P. 24 • 52300 JOINVILLE • TEL. (16-27-95-91-11) 320



Halte-là!...

Pont-à-Mousson a étudié et mis au point une nouvelle **grille-avaloir**.



Ses lames profilées et ondulées absorbent l'eau courante; qui ne va pas plus loin.

La grille-avaloir AT (absorption totale) de Pont-à-Mousson S.A. rend l'eau obéissante.



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