

Un exemple de franche concertation avec les élus :

MELUN - SÉNART

par **Marc JACQUET**, Député de Seine-et-Marne, ancien Ministre,
Président de la Commission mixte d'élaboration du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la ville nouvelle.

Puinée des cinq villes nouvelles de la région parisienne, Melun-Sénart est issue, pour l'essentiel, de la volonté des élus territorialement concernés.

L'élaboration conjointe de son schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) par les services de l'Etat et les communes intéressées, conformément aux dispositions de la loi d'orientation foncière et de ses textes d'application, est l'occasion d'une concertation ouverte et continue avec les élus. Par ailleurs, ceux-ci sont assurés de pouvoir poursuivre l'action ainsi entreprise, en entrant, directement ou indirectement, dans les organismes prévus par la loi n° 70.610 du 10 juillet 1970 tendant à faciliter la création d'agglomérations nouvelles et en participant à l'action de l'établissement public dont la création est prévue pour réaliser l'aménagement de la ville nouvelle.

1° Melun-Sénart est née de la volonté des élus.

Alors que le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne avait prévu la création d'une ville nouvelle ex nihilo sur le plateau de Tigery-Lieusaint, le conseil d'administration du District de la région parisienne a imprimé une orientation sensiblement différente au parti global d'urbanisme, la dominante de Melun-Sénart étant qu'elle prend appui sur Melun.

Cette orientation tient compte des poussées d'urbanisation qui s'exercent, d'une part au nord-ouest de Melun, d'autre part au sud du Val d'Yerres et, enfin, sur la rive droite de la Seine, entre la forêt de Sénart et la forêt de Rougeau. Cette modification fondamentale témoignait d'un grand esprit de réalisme qui s'est retrouvé tout au cours de l'élaboration du schéma directeur (S.D.A.U.) de la ville nouvelle.

2° La concertation avec les élus pour et durant l'élaboration du projet de S.D.A.U.

La loi d'orientation foncière et ses textes d'application prévoient que les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme sont élaborés conjointement par les services de l'Etat et les communes intéressées.

Toutefois, le Ministre de l'Équipement et du Logement ayant décidé que le S.D.A.U. de Melun-Sénart serait établi selon une procédure conduite par le Préfet de Région, une commission composée des Préfets, des Directeurs départementaux de l'Équipement et de l'Agriculture et de 17 élus (parlementaires, conseillers généraux et maires des départements concernés de Seine-et-Marne et de l'Essonne) a tout d'abord été créée pour examiner les études préalables à l'établissement du schéma.

Très vite, cette commission s'est élargie pour se transformer, par arrêté du 28 janvier 1970, en une commission officielle conforme aux prescriptions des dispositions réglementaires. A côté des membres désignés par l'État ont, de ce fait, été appelés à siéger :

a) au titre des communes couvertes par le schéma : un représentant élu par le conseil municipal de chacune de ces communes ;

b) au titre des communes intéressées par le schéma : un mandataire commun désigné par les conseils municipaux de ces communes. Il s'agit, en l'occurrence, des 6 communes du Val d'Yerres situées dans la zone d'influence de la ville nouvelle ;

c) en tant que personnalités qualifiées, les parlementaires et conseillers généraux, membres de la commission chargée d'examiner les études préalables ;

d) au titre des organismes économiques et professionnels, les représentants des Chambres de commerce, d'agriculture et des métiers des deux départements.

Installée le 12 février 1970 par le Préfet de Région, la commission mixte a constitué en son sein trois commissions spécialisées pour étudier les problèmes propres aux trois grands secteurs d'urbanisation : « Grand-Melun », « Val d'Yerres-Lieusaint-Moissy », et « Bords de Seine - Rive droite ». Si des principes généraux d'urbanisme communs aux trois secteurs ont pu être rapidement dégagés (priorité à la création d'emplois, maîtrise des sols à vocation urbaine, défense des espaces boisés, intégration des bourgs existants à l'urbanisation nouvelle), dix réunions, au demeurant passionnantes, ont été tenues avant l'adoption, par la commission mixte, du projet de schéma directeur. Ces grandes réunions — il n'est pas rare, quand la commission mixte se réunit en séance plénière, de compter 50 personnes et plus autour de la table —, auxquelles les élus ont participé avec un intérêt qui ne s'est jamais démenti, trouvent encore un prolongement dans des groupes de travail spécia-

*Opération
« Grand-Village »
à Cesson
Centre commercial*





*La pénétrante vue de la
Cité Administrative*

lisés et propres à Melun-Sénart — tel celui de la « Santé » composé des élus, médecins de leur état, et des fonctionnaires responsables de l'action sanitaire et sociale —.

Par ailleurs et toutes les fois qu'une municipalité ou une chambre économique en a exprimé le désir — et les demandes de l'espèce ont été très nombreuses —, la Mission a tenu de larges réunions d'information dans les mairies.

Cette concertation continue s'est avérée très féconde : généralement bien averties des problèmes d'urbanisme et d'équipement, les municipalités ont, concrètement et dans toute l'acception du terme, « participé » aux études, analyses et recherches ; nul problème n'est resté dans l'ombre et les divergences de vues ont été rares et éphémères.

3° La mise en consultation du projet de S.D.A.U., nouvel acte de concertation.

Tout au cours de l'élaboration de ce document capital, la commission mixte a mis l'accent sur la nécessaire coordination des équipements d'infrastructure et de superstructure ainsi que sur leur réalisation concomitante avec les programmes de construction. Adopté par la commission, le projet de schéma directeur doit, après consultation des services publics non représentés au sein de celle-ci, être soumis, par le Préfet, à la délibération des conseils municipaux intéressés ainsi qu'aux organes délibérants des établissements groupant lesdites communes et ayant compétence en matière d'urbanisme.

Le projet de S.D.A.U. va donc être mis en consultation dans chaque commune intéressée, où le conseil municipal disposera de trois mois pour délibérer. Après cette délibération, le Préfet de la région parisienne saisira, pour avis, le comité consultatif économique et social et le conseil d'administration du District. Ces deux organismes — dont le premier est exclusivement composé d'élus des collectivités locales de la région parisienne — exprimeront leur point de vue avant que le S.D.A.U. ne soit définitivement approuvé, par décret simple sur le rapport des ministres intéressés, ou par décret en Conseil d'Etat si des oppositions ou avis défavorables se manifestaient.

4° La participation concrète des élus à la réalisation progressive de la ville nouvelle.

Les élus concernés par Melun-Sénart ont remarquablement compris l'intérêt d'une participation active à l'élaboration du schéma directeur. Aussi chercheront-ils, après l'approbation du S.D.A.U. et tout au cours de la réalisation de la ville nouvelle, à poursuivre l'action entreprise.

La loi susvisée du 10 juillet 1970 tendant à faciliter la création d'agglomérations nouvelles, garantit la création de centres équilibrés grâce aux possibilités d'emploi et de logement qu'elle suscite et à la certitude du financement des équipements publics et privés correspondants qu'elle apporte. C'est dans le cadre de cette législation que les conseils municipaux seront appelés à se prononcer sur les conditions de réalisation de la ville nouvelle. Cette action pourra être entreprise, soit au sein de syndicats communautaires d'aménagement ou de communautés urbaines, soit, à défaut d'accord — ce qui paraît a priori exclu —, par la création d'un ensemble urbain. Ces groupements bénéficieront de dotations en capital et de subventions d'équipement faisant l'objet d'une individualisation dans un document annexé à la loi de finances de chacune des années de réalisation de l'agglomération nouvelle.

Cette concertation, les élus la poursuivront encore, organiquement, au sein de l'établissement public d'aménagement de la ville nouvelle. Un tel établissement, qui existe déjà en région parisienne, à Cergy-Pontoise, à Evry et à Saint-Quentin-les-Yvelines (ville nouvelle de Trappes), est administré par un conseil comprenant, pour moitié, des représentants des collectivités locales (District de la région parisienne, conseils généraux intéressés, assemblée spéciale composée de membres désignés par les communes concernées), et celui à créer pour Melun-Sénart pourrait, à la demande même des élus, être mis en place assez rapidement. A l'école de la concertation depuis bientôt deux ans, gageons que les élus qui, face aux représentants de l'Etat, siégeront au conseil d'administration de ce futur établissement, seront des « concertataires » hors série !

*

Melun-Sénart illustre avec bonheur une transition qui sans doute fera date dans les annales de l'urbanisme. A une discipline close, technocratique, parfois même prétorienne et secrète, succède une recherche ouverte, positive et de dialogue.

La première, certes, n'était pas sans grandeur et se crédite de réussites incontestées. Mais la seconde a un visage humain et la vie la parcourt. Même s'il paraît un temps plus astreignant pour l'équipe au travail, l'urbanisme concerté se découvre vite gagnant ; c'est que l'élu n'arrive jamais les mains vides quand il s'assied autour du tapis vert : il apporte, sans complaisance mais aussi sans parcimonie, son bon sens, son irremplaçable expérience et sa sûre intuition de « ce qui passe » et de « ce qui ne passe pas ». A elles seules, au demeurant, sa dignité et la plénitude de son mandat, exigent qu'il modèle de ses mains et en pleine connaissance de cause, le devenir de la collectivité locale ou de la circonscription dont il a la charge.

Démocratique par excellence, la concertation est à l'urbanisme ce que l'appétit est à table ou la confiance à l'amitié : l'un ne va pas sans l'autre. Concertez toujours plus l'urbanisme, et le civisme y trouvera un exaltant et nouveau champ d'expansion.

Une ville nouvelle greffée sur une ville existante :

MELUN-SÉNART

par **Pierre POINT**, Administrateur civil,
Directeur de la Mission d'Etude et d'Aménagement de la ville nouvelle.

En serait-il des villes nouvelles comme des langues d'Esopé dans lesquelles se mêlaient les meilleures et les pires ? De l'avis des élus, sur lequel on ne s'appesantit jamais trop, Tigery-Lieusaint — la grande cité ex-nihilo que le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne recommandait de construire sur le plateau — se rangeait dans la catégorie des pires en raison de ses incidences présumées sur ses grandes voisines effarouchées, alors que Melun-Sénart s'insérerait dans la gamme des meilleures.

On peut ne pas souscrire sans nuance à cette discrimination péremptoire. Mais on ne peut pas ne pas adhérer à cette vérité d'évidence que Melun-Sénart est l'antithèse d'un dessein technocratique. Et si la ville nouvelle est devenue la grande affaire des élus qui la portent, c'est parce qu'ils sont intimement convaincus que Melun-Sénart accompagne, en allant à sa rencontre et en la structurant intelligemment, une évolution naturelle dont l'évidence et l'accélération ne leur avaient pas échappé.

Longtemps, la forêt de Sénart, domaniale — un massif de près de 3.000 ha —, avait fait bouclier. Si l'urbanisation y butait partout, elle ne la pénétrait pas. Mais la grande « tache d'huile », incoercible comme la vie, avait repris sa marche : le butoir était contourné sur ses deux flancs et deux coulées de pierre et de béton bouchaient inexorablement les trous, remplissaient les vides, entre la forêt et, d'une part l'Yerres, d'autre part la Seine. En moins d'une décennie, elles auraient investi le plateau.

Un phénomène analogue, plus jeune mais également caractéristique et presque aussi pressant, affectait Melun, la vieille cité médiévale et marchande au passé chargé d'histoire.

Faute de pouvoir se faire vers le nord (les industries aéronautiques implantées à Melun-Villaroche sont génératrices de fortes nuisances de bruit qui sont un obstacle au développement urbain), ni vers le sud (la forêt domaniale de Fontainebleau s'étend jusqu'aux portes de la cité), ni vers l'est (domaine classé de Vaux-le-Vicomte), ni à l'ouest (centre radioélectrique d'émissions internationales de Sainte-Assise et camp militaire des Courtillerais), la croissance physique de Melun, continue depuis le début du siècle et qui s'accélére depuis la Libération, ne peut se faire que dans sa direction nord-ouest. Ainsi d'ailleurs se faisait-elle avant qu'on parlât de la ville nouvelle. La fulgurante extension du Mée-sur-Seine — dont la population a quadruplé en moins de 10 ans — ainsi que les milliers de logements nouvellement construits à Cesson et à Vert-Saint-Denis illustrent à l'évidence cette autre puissante poussée d'urbanisation issue de la Lutèce briarde et qui se répand, en progressant, de part et d'autre de la voie ferrée.

Là est l'originalité profonde de Melun-Sénart dont les trois grands secteurs d'aménagement (« Le Grand-Melun », « Seine Rive droite » et « Val d'Yerres-Lieusaint-Moissy ») ont été rigoureusement déterminés et délimités par l'analyse approfondie de ces poussées naturelles d'urbanisation. La ville nouvelle va donc tout à fait dans le sens de l'évolution et de la vie. A marcher au pas de la nature, on risque moins de trébucher.

Sans Melun-Sénart, les quelque 17.000 hectares, compris entre Sénart, la Seine, Melun et les infrastructures majeures que sont, à l'est, la RN 5 et la voie ferrée, auraient, d'ici la fin du siècle, été grignotés par la dévoreuse tache d'huile ; dévorés aussi, les magnifiques espaces verts ; investis sans égards, les jolis bourgs et les riantes communes. Tout n'aurait pas été mauvais : l'urbanisation spontanée a ses vertus et ses réussites. Mais le laisser-faire ne pouvait pas ne pas conduire à ce magma méli-mélo dont trop de nos banlieues montrent l'affligeant spectacle ainsi qu'à un dramatique sous-équipement.

Melun-Sénart a deux chances : pouvoir tailler dans le neuf — car elle dispose de vastes espaces stratégiques et de grande qualité — tout en se greffant sur une ville existante ; promouvoir un développement urbain exemplaire et de grande taille en appui sur une cité deux fois millénaire. Ville nouvelle à part entière, Melun-Sénart n'a pas seulement pour objectif de satisfaire une part des besoins de la croissance de la capitale, mais aussi de promouvoir l'extension optimale de l'agglomération melunaise.

De la ville existante — solide et réfléchie comme un adulte — à la ville nouvelle — ardente et fouguese comme la jeunesse — ar se tissent déjà de subtiles osmose. Le dynamisme et la modernité de Melun-Sénart vont apporter un sang neuf tandis qu'en retour l'esprit conquérant de Bertrand Duguesclin, qui fit merveille sous les remparts de la vieille cité, va se transfuser dans toute la ville nouvelle... Melun-Sénart, ville nouvelle pour des héros ?...

*Opération
« Bois-l'Evêque »
à Combes-la-Ville*



La réponse urbaine à une explosion industrielle et à une mutation métropolitaine :

l'urbanisation des rives de l'ÉTANG de BERRE

par **Dominique BECKER**, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Directeur-Adjoint de la Mission d'Etude et d'Aménagement de la ville nouvelle.

La région de l'Étang de Berre de par sa situation géographique au cœur de l'aire métropolitaine marseillaise, à mi-chemin entre Marseille et Fos, entre Arles et Aix, se trouve impliquée directement par l'explosion industrielle de la zone de Fos et par la création d'une métropole régionale.

L'infrastructure autoroutière et ferrée ne fait que renforcer la place de cette région dans le développement d'ensemble de l'aire métropolitaine.

LES PERSPECTIVES D'ENSEMBLE

Quelques chiffres donneront la dimension du problème :

La zone de Fos va accueillir 18.000 emplois au cours du VI^e Plan ; elle est en cours d'aménagement pour en recevoir 30.000 environ à l'échéance 1985, et dispose d'un site d'une capacité de 60.000 emplois.

La population nouvelle directement liée à ces activités est d'environ 250.000 à 300.000 habitants. Les activités induites par cette force productive peuvent correspondre à la création de 100.000 emplois industriels et de service, et satisfaire l'activité de 250.000 habitants supplémentaires.

C'est une perspective globale de 400.000 habitants nouveaux en 1985 et de 500 à 600.000 à terme. Ceux-ci viendront s'implanter dans le vaste quadrilatère Arles/Salon/Martigues/Port-St-Louis-du-Rhône. Si l'on s'en tient au périmètre de proximité immédiate de la zone de Fos (1), c'est une population nouvelle de 210.000 habitants qu'il faut accueillir dans les 15 années à venir, un programme de 60.000 logements qu'il faut réaliser, le cadre urbain approprié qu'il faut susciter, créer et animer.

La partie est de l'Étang de Berre apparaît de son côté comme un pôle secondaire du développement de l'agglomération et de la métropole marseillaise. Les migrations alternantes sont en effet très importantes actuellement du fait de l'existence de nombreux emplois, et de l'aéroport de Marignane notamment.

(1) Distance de transport maximum : 20 minutes.

Par ailleurs, le site très bien relié à Marseille et à son centre (autoroute, voie ferrée - 15 minutes de transport) est déjà soumis à des pressions très fortes, de sorte que son développement est inéluctable ; mais celui-ci risque actuellement de se faire dans la plus grande anarchie, alors que les atouts du site le conduisent à assumer à moyen terme un rôle important dans la vie de l'aire métropolitaine, et notamment dans le développement de sa fonction tertiaire. Ceci conduit à retenir comme hypothèse de développement de ce secteur 115.000 habitants nouveaux et 50.000 emplois créés dans les 15 prochaines années, et à y promouvoir une structure urbaine organisée et cohérente qui facilite l'implantation de l'habitat, d'emplois, de services dans les sites appropriés et selon un cadre fonctionnel.

LE MOUVEMENT EST ENGAGÉ

Il est essentiel d'insister sur le fait que la dynamique du développement est engagée (2) dans cette région de l'Etang de Berre, que le mouvement est en cours, et qu'il n'est plus temps de s'interroger sur son opportunité, mais bien davantage de lui mouler un cadre qui soit à sa mesure, à la mesure des hommes qui vont le vivre, de leurs exigences sociales et humaines, de leurs besoins en matière d'équipement, de service, de loisirs, de transport, de cadre de vie. C'est à cette tâche qu'est confrontée la M.A.E.B. en collaboration avec les collectivités locales et les administrations départementales et régionales.

UNE OPTION POLITIQUE

Lorsque ces grandes options de développement ont été présentées aux instances politiques locales et prises en compte par elles, celles-ci ont vivement insisté pour que le développement ainsi envisagé ne nuise pas aux petites villes actuelles, ne conduise pas à l'implantation anarchique de cités dortoirs, de cités sans âme, et qu'il prenne en compte les potentialités locales, l'histoire et la tradition des noyaux urbains existants.

Mais il importait également de situer le développement à sa véritable dimension, de s'attacher à définir une armature urbaine à l'échelle des populations futures prenant en compte notamment les besoins d'espace toujours plus grands pour les équipements, les espaces verts, les services communs, et de prévoir les réserves suffisantes pour faire face aux besoins que nous ne pouvons définir dès aujourd'hui et qui apparaîtront à l'évidence dans l'avenir.

Ceci a conduit à retenir comme sites pour l'urbanisation nouvelle ceux qui répondaient à un ensemble de critères dont nous énumérons les principaux ci-dessous :

- possibilité de s'appuyer au départ sur une agglomération existante ;
- disponibilité d'espace suffisant pour permettre le développement d'unités urbaines équilibrées et d'une dimension raisonnable (de 80.000 à 250.000 habitants) ;
- accessibilité assurée par les grands axes de transport régionaux existants ou prévus à brève échéance, tant autoroutiers que ferrés ;
- temps de transport limité à 20 minutes pour les ouvriers qui travailleront à la zone de Fos ;
- facilité d'appréhension des terrains ;

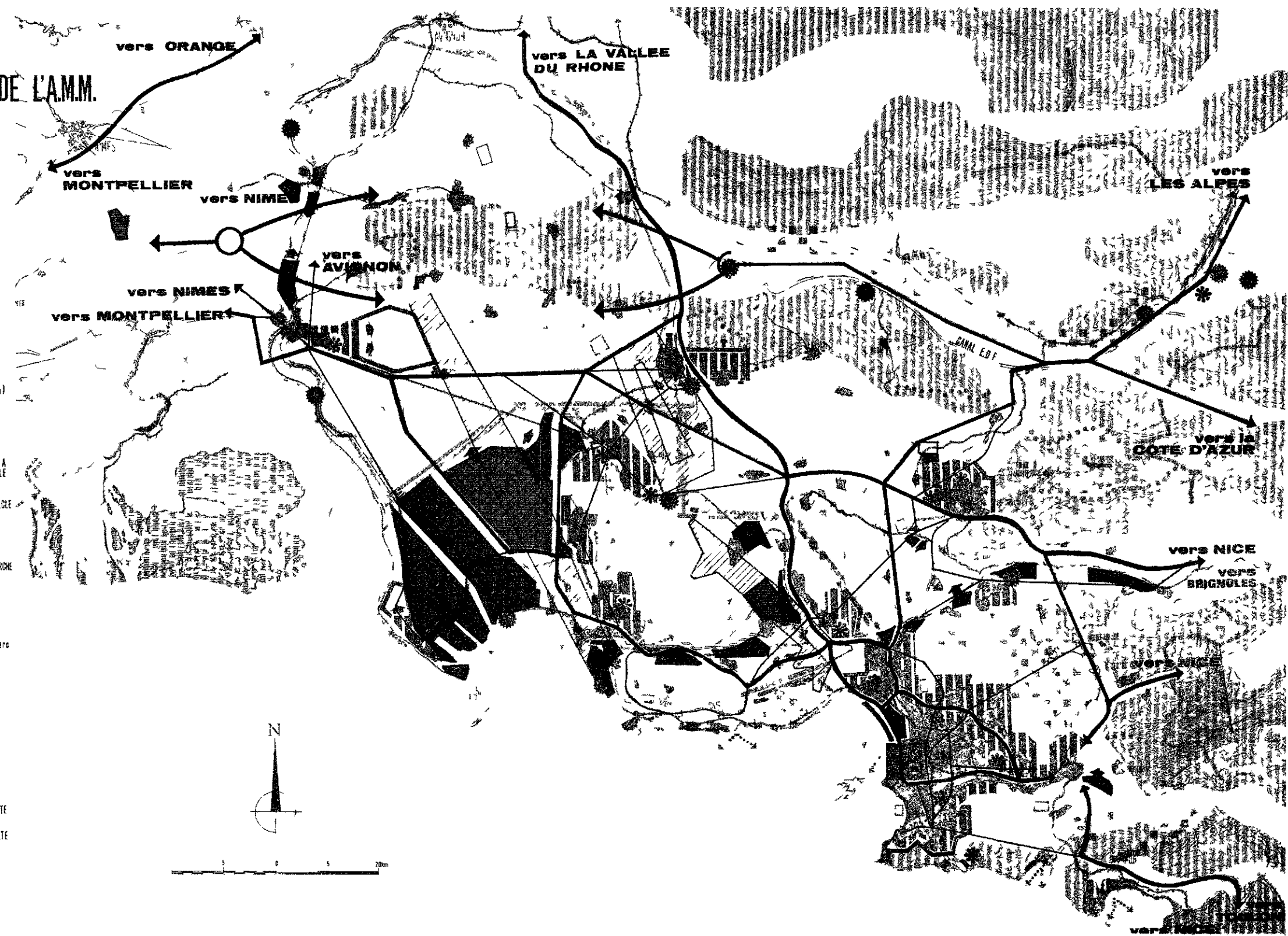
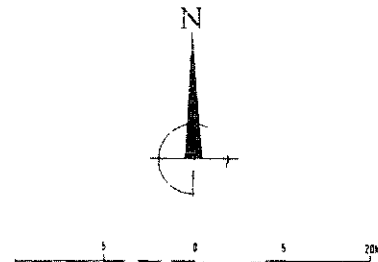
(2) La SOLMER doit entrer en fonctionnement fin 1973.

SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L.A.M.M.

ETAPE 2000

LEGENDE

- LIMITE DE L.A.M.M.
- LIMITE DE DEPARTEMENT
- UNITE NATURELLE DE GRAND INTERET
- PERIMETRE DE PROTECTION (Provence Côte d'Azur Corse)
- AGRICULTURE (le Comtat et la Durançe n'ont pas été pris en compte)
- URBANISATION EXISTANTE
- URBANISATION A LA FIN DU SIECLE
- POSSIBILITE D'UTILISATION PAR L'URBANISATION A LA FIN DU SIECLE
- ZONE D'ACTIVITE
- POSSIBILITE DE ZONE D'ACTIVITE A LA FIN DU SIECLE
- CENTRE URBAIN
- EVENTUEL CENTRE FUTUR
- CENTRE DE PRODUCTION D'ENERGIE
- GRAND EQUIPEMENT UNIVERSITAIRE OU DE RECHERCHE
- NUISANCE DE BRUIT
- METRO
- ZONE DE LOISIRS
- ZONE DE LOISIRS A FREQUENTATION INTENSE
- POLE D'EQUIPEMENT (base de plein air et/ou gare suburbain)
- VOIE FERREE
- CANAL DE NAVIGATION OU DE FORCE MOTRICE
- POSSIBILITE DE TRANSPORT EN COMMUN PAR VOIE D'EAD
- PLATE FORME AERIEENNE PRINCIPALE
- PLATE FORME AERIEENNE SECONDAIRE
- AUTOROUTE OU VOIE RAPIDE DE GRAND TRANSIT (tracé déterminé)
- AUTOROUTE OU VOIE RAPIDE DE GRAND TRANSIT (tracé à définir)
- AUTOROUTE OU VOIE RAPIDE DE HAISSE A COURTE DISTANCE (tracé déterminé)
- AUTOROUTE OU VOIE RAPIDE DE HAISSE A COURTE DISTANCE (tracé à définir)





Une vue d'ensemble du site de Saint-Mitre Au fond, l'Etang de Berre

La zone centrale et les bureaux de la M A I B



- maintien des grands espaces naturels en tampon entre la zone de Fos et les unités résidentielles ;
- exploitation des sites de qualité, et notamment ceux qui sont bien protégés du mistral et à l'abri des nuisances des aéroports de Marignane et d'Istres. Proximité des sites de loisirs et utilisation optimale de l'eau.

LES PRINCIPES D'URBANISATION

I. - A l'ouest de l'Etang de Berre.

— Le triangle Martigues/Port-de-Bouc/St-Mitre offre environ 2.000 ha pour des urbanisations nouvelles, sur lesquels 400 ha sont déjà propriété de l'Etat et de la C.D.C. ;

— Istres offre un site de 800 ha pour l'urbanisation environ, dont 200 sont actuellement propriété de la C.D.C., et dispose d'un espace à vocation industrielle de 1.000 ha au moins ;

— Miramas a des possibilités d'accueil très vastes dans un site qui se prolonge sur St-Chamas et Cornillon-Confoux. De nombreux terrains militaires pourront y être utilisés ;

— Port-St-Louis-du-Rhône, pour sa part, dispose d'importantes possibilités d'accueil au nord, mais qui sont très conditionnées par le mode de développement de la Z.I. de Fos ;

— Arles, bien que plus éloigné (40 km), doit être considéré comme intéressé au phénomène du développement de Fos et constitue un point de polarisation pour une part des développements induits. Toutefois, devant les incertitudes qui demeurent actuellement quant au volume de l'induction effective de Fos, le développement d'Arles est étudié dans deux hypothèses à l'échéance 1985, une hypothèse basse, prolongement des tendances actuelles (80.000 habitants), et une hypothèse haute de 150.000 habitants s'appuyant sur un développement industriel de la cité arlésienne. Cette hypothèse haute constitue par ailleurs un élément de souplesse dans la programmation générale du développement.

A) *Deux objectifs* : garantir des possibilités de choix et définir une stratégie souple et évolutive.

Ces cinq points de polarisation existent, mais ne disposent pas tous des mêmes atouts. Par contre, il apparaît à l'évidence qu'à l'échéance 1985, aucun n'est susceptible à lui seul de faire face à la croissance démographique ; par ailleurs, ce serait totalement irréaliste de prétendre enfermer la croissance urbaine dans une seule solution, un seul schéma.

Ce serait non seulement irréaliste, mais contraire aux objectifs d'une urbanisation qui réponde aux aspirations des futurs habitants.

En effet, il importe d'offrir aux quelques 400.000 habitants nouveaux des possibilités de choix entre plusieurs villes et de faciliter ainsi leur intégration en évitant les conséquences sociologiques d'une croissance trop rapide en un site déterminé (et les conséquences politiques, financières, qui en résultent). Répartir ainsi le poids de la croissance sur 2, 3 ou 4 pôles permettra, en outre, de limiter à 10 % par an environ le rythme des premières années.

Enfin il faut prendre en considération les sites d'accueil possibles des industries complémentaires de celles de Fos. Ceux-ci devront se localiser au contact des agglomérations afin d'éviter les inconvénients des migrations alternantes et satisfaire notamment aux demandes très fortes d'emplois féminins. Ces industries représentent un volume d'emplois nouveaux qui peut atteindre 30.000 unités en 1985.

B) *Polarisation du développement* : les urbanisations nouvelles.

Parmi les cinq possibilités de développement ainsi délimitées, trois joueront dans les 10 à 15 prochaines années, un rôle privilégié par leur proximité de Fos et des grands axes de transport. Ce sont ceux de Miramas, Istres et Martigues/St-Mitre/Port-de-Bouc.

La population actuelle y est de 77.000 habitants.

Les urbanisations nouvelles la porteront à 250.000 habitants en 1985 et 500.000 à terme.

UNE ARTICULATION NÉCESSAIRE

Il est bien certain que compte tenu de leur proximité, d'une part, et, d'autre part, de leur contribution à un même phénomène de croissance, ces urbanisations nouvelles ne peuvent être étudiées et réalisées de façon indépendante, et qu'elles doivent s'inscrire dans le cadre d'un schéma général d'aménagement de la rive ouest de l'Etang de Berre, et d'une stratégie du développement.

Les éléments structurants de ce schéma sont les suivants :

- une urbanisation discontinue, le maintien de coupures vertes naturelles (zones des étangs) ;
- une armature de transport importante qui dissocie la fonction régionale (desserte de la zone de Fos, grand transit, autoroute A. 55 et autoroute de la Crau), la fonction locale et urbaine (voies rapides Istres-Miramas et Istres-Martigues) ;
- le développement de transports collectifs à longue et à courte distance : utilisation des gares SNCF, mise en place d'un système de transport par noria d'autobus banalisés pour assurer les liaisons domiciles, usines, de la ZIP de Fos. Organisation des transports intra et interurbains ;
- une définition des fonctions au niveau des centres futurs qui s'articule avec les possibilités des centres actuels et préserve les besoins à très long terme. C'est ainsi que le centre nouveau d'Istres aura surtout une fonction locale pour une population de 70.000 habitants, et se situera dans le prolongement du centre actuel. Il trouvera toutefois une originalité particulière dans la présence d'équipement culturel d'ordre technologique, et de par sa proximité de l'Etang de Berre.

Le centre du secteur St-Mitre/Port-de-Bouc/Martigues correspondra aux besoins d'une population de 200.000 à 250.000 habitants à moyen terme (1985). On y trouvera des fonctions d'enseignement supérieur, les grands services communs, les équipements qui nécessitent de grands espaces et une grande accessibilité ; il se développera sur 120 ha environ. Mais il ne saurait se substituer aux centres des villes actuelles et des quartiers futurs. Ceux-ci devront, en effet, garder leur originalité propre ; notamment le centre de Martigues dont la zone d'influence est d'environ 50.000 habitants, devra assumer certaines fonctions spécifiques : loisirs du soir, culture, commerces de luxe, par exemple. Mais il importe d'assurer, dès maintenant, les conditions d'accueil de ces futures grandes activités centrales.

Le centre de Miramas restera limité dans un premier temps à l'échelle d'une population de 50.000 habitants, mais la localisation d'un centre important à terme est à l'étude.

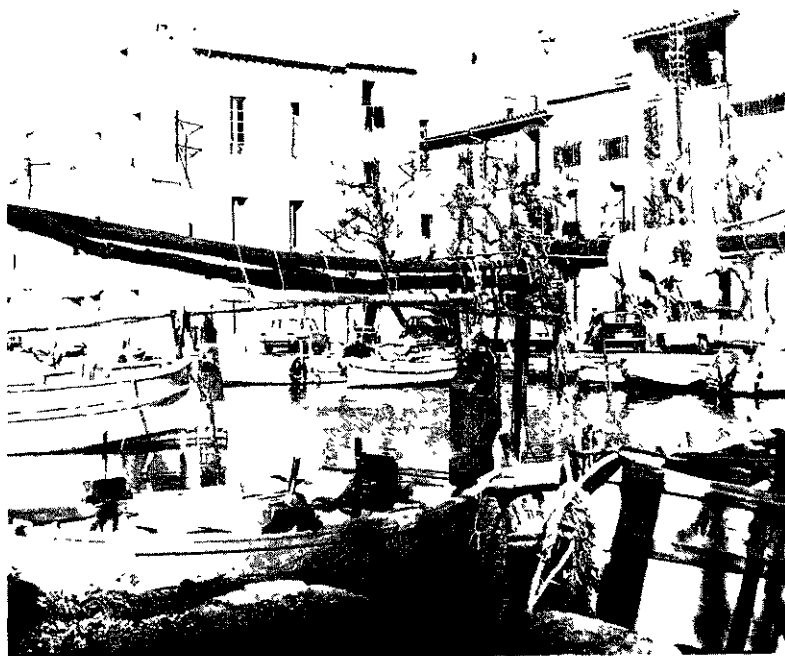
L'ensemble de ces centres sera structuré autour des deux épines dorsales que sont la voie rapide interurbaine et la voie ferrée existante à 2 voies.

Un problème reste en suspens, c'est celui d'un centre régional à l'échelle de la population future de 1 million d'habitants qui résidera dans le quadrilatère Arles/Salon/Martigues/Port-St-Louis.

Il est difficile de se prononcer dès maintenant, car il n'existe aucun élément conjoncturel qui permette d'en fixer les contours et la dimension. Parmi les éléments d'incertitude, on reliendra le devenir de l'aérodrome d'Istres, la régionalisation, la décentralisation des sièges sociaux, etc...

Deux sites existent et dont il convient simplement à l'heure actuelle de préserver l'avenir ; le premier est entre l'autoroute de la Crau et l'aérodrome d'Istres. Sa capacité de desserte est considérable, les terrains sont plats et totalement vides de construction.

Le second est dans la région d'Arles ; il est à l'étude dans le cadre du S.D.A.U. de cette ville qui pose des problèmes délicats d'extension.



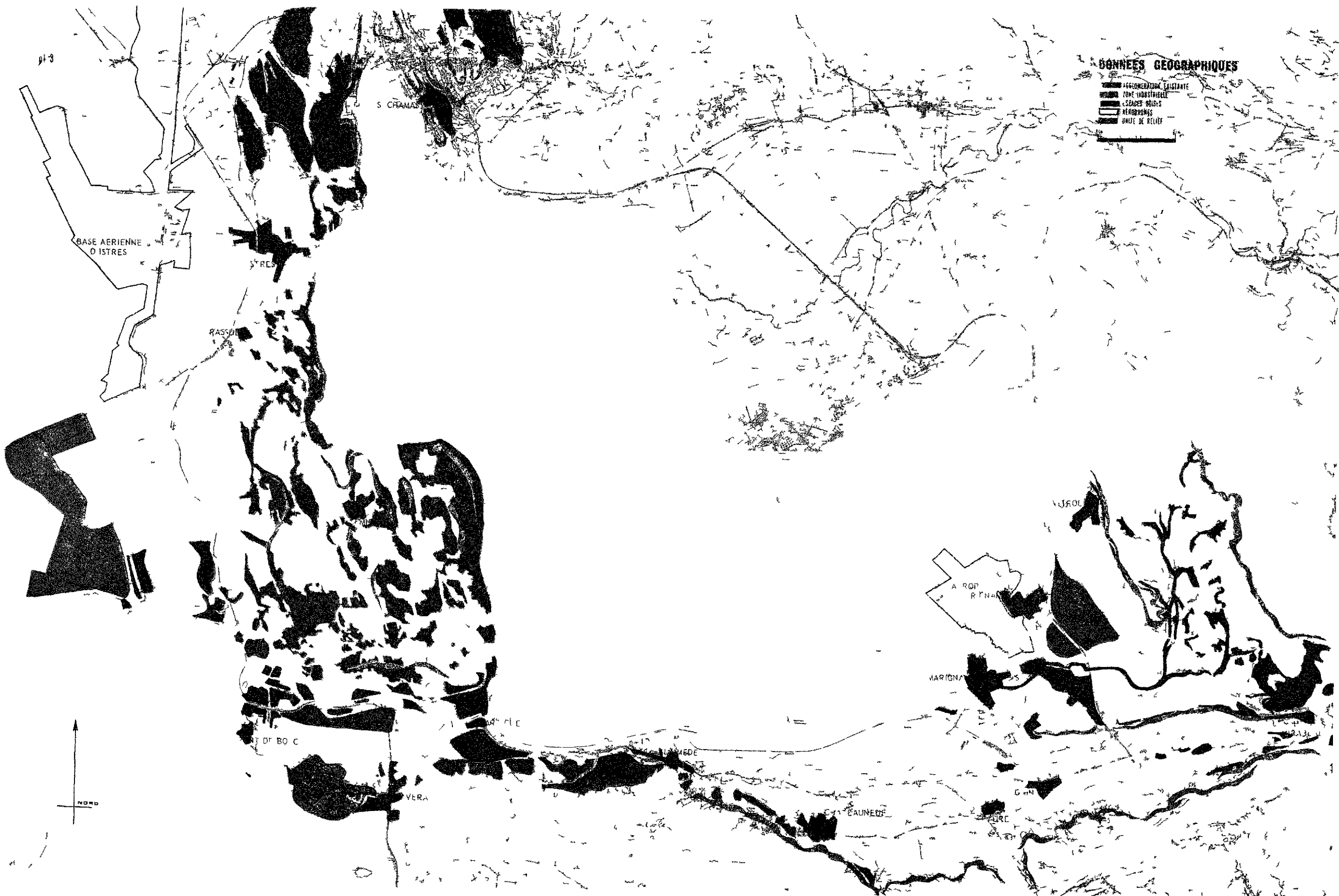
*Un « coin »
dans Martigues*

2. - A l'est de l'Étang de Berre.

Le problème est plus localisé dans l'espace et dans son contenu. En effet, les possibilités d'expansion raisonnable des agglomérations actuelles sont limitées aux environs de 100.000 habitants globalement et se heurtent à des obstacles naturels ou artificiels : cône d'envol de l'aéroport de Marignane, zone agricole riche essentielle au maintien des maraîchers de la région, étang de Berre, zones industrielles existantes ou en projet, la barre montagneuse des Pennes-Mirabeau, le plateau de Vitrolles. Mais la dynamique de ce secteur est très forte, notamment du fait d'une infrastructure très puissante et de la proximité de Marseille.

Il importe donc de définir les conditions essentielles pour parvenir au niveau de ce secteur à un développement équilibré de l'emploi, de l'habitat et de services. La structure urbaine très éclatée actuelle, doit être entièrement reprise et réorientée dans la perspective d'une population de 220.000 habitants. Ceci conduit à :

- Définir de nouveaux espaces propres à recevoir la croissance démographique : c'est la grande cuvette des Pinchinades, un cirque magnifique de 1.700 ha, protégé du mistral, où de nombreux espaces boisés permettent de créer un cadre d'une haute qualité.



pl-3

DONNEES GEOGRAPHIQUES
 AGGLOMERATION LAISTANTE
 ZONE INDUSTRIELLE
 L'ESPACES BOISES
 AERODROMES
 HAUTE DE RELIEF

BASE AERIEENNE
D'ISTRES

S. CHAMAS

STRES

RASSON

A ROP
RYN

VJROL

MARGNA

PT DE BO C

VERA

LA MEDE

EAUNEDE

LAURE



— Créer un centre à l'échelle de l'ensemble de la cuvette (3), et susceptible de répondre aux besoins d'ensemble des 170.000 habitants de 1985.

Celui-ci a une localisation qui s'impose entre la voie ferrée et les sites d'urbanisation des Pinchinades et se développera d'abord au contact des urbanisations nouvelles.

Cette localisation, par ailleurs, est assez exceptionnelle au niveau métropolitain (la capacité des infrastructures existantes ou prévues donne à cette localisation une capacité d'accès, du point de vue régional, de 8 à 10.000 véhicules à l'heure de pointe, auxquels s'ajoute la capacité de la gare future RER de la métropole), de sorte que ce centre aura un rôle à jouer à ce niveau, et dès maintenant son organisation est étudiée en ce sens.

— Développer une infrastructure qui crée les liens essentiels entre les agglomérations actuelles, les urbanisations futures, le centre et la gare SNCF, qui assurera un rôle essentiel pour les liaisons fonctionnelles avec Marseille et son centre.

Ces liens physiques sont fondamentaux. En effet, les principes d'aménagement conduisent à développer l'emploi sur la commune de Marignane et, par contre, à y ralentir le logement, répartir la croissance démographique au nord de l'autoroute A.7 et arrêter le développement de zones industrielles dans cette zone située sur la commune de Vitrolles.



(3) Communes de Marignane, Vitrolles, Saint-Victoret, Gignac, Châteauneuf-les-Martigues.

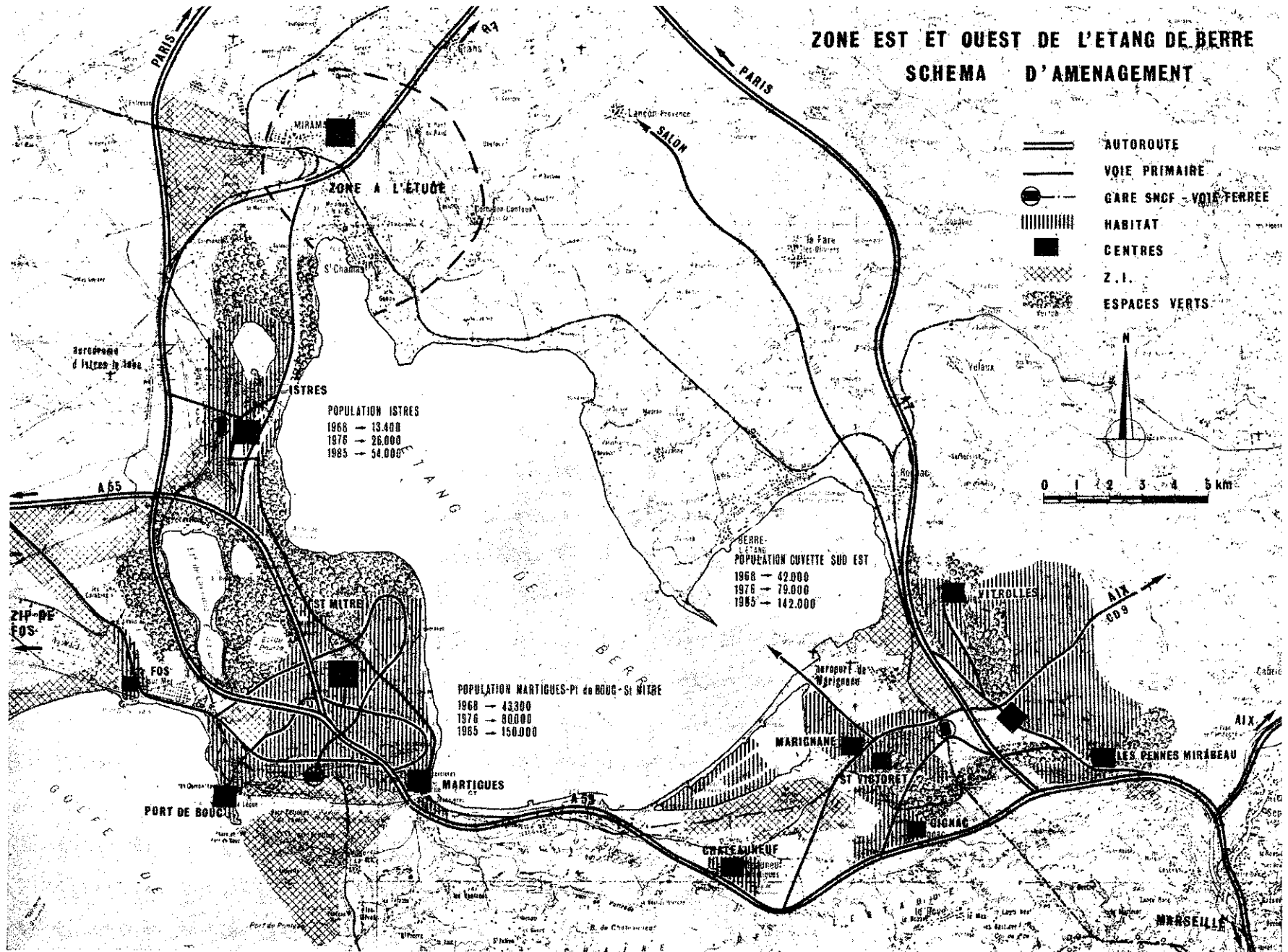


Planche 3

Ces liens physiques seront insuffisants certes à régler les problèmes politiques et administratifs, ceux-ci devront trouver des solutions appropriées qui sont à l'étude, mais dans ce secteur, l'échelle intercommunale apparaît comme inéluctable, même à court terme, pour aborder sérieusement les solutions des problèmes d'aménagement et de développement.

CONCLUSION

L'option d'ensemble de structurer le développement urbain à partir de certains noyaux existants est réaliste mais n'est sûrement pas la plus facile à mettre en œuvre. Elle implique d'abord l'adhésion des responsables locaux à une vision d'avenir qui comporte une modification fondamentale de la structure urbaine (de 10 petites villes ou villages actuels, promouvoir la naissance de 4 grandes unités urbaines de 80.000 à 250.000 habitants), avec ses conséquences politiques, financières, administratives.

Elle implique également une coordination très poussée des principaux acteurs du développement, et notamment des promoteurs privés ; un groupement d'intérêt économique a été constitué entre les promoteurs publics et privés qui a pour objet la concertation au niveau des actions foncières (information permanente, fichier commun), la consultation sur les principes généraux d'aménagement, la mise au point des programmes de logement et la réalisation des ZAC. Une structure analogue est entièrement à promouvoir dans le domaine des transports.

Enfin, elle rend très délicate la mise en œuvre d'une politique financière adéquate, les équilibres ne peuvent se trouver qu'à partir d'une certaine échelle, les sources de recettes et les impacts de charges sont très dispersés au niveau d'une aire très vaste.

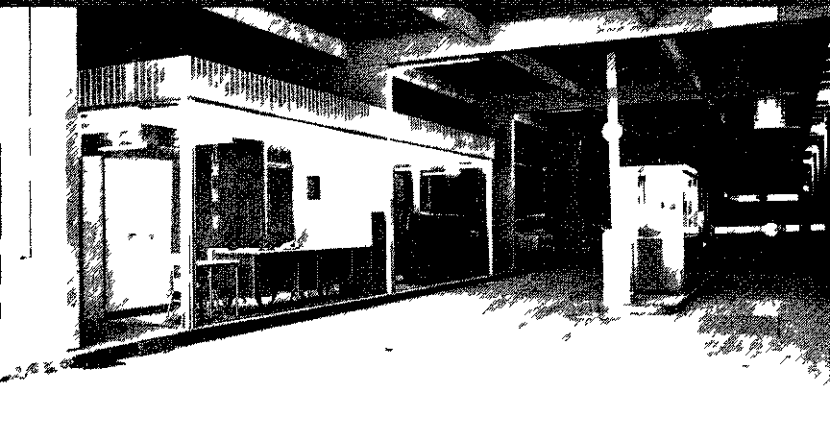
Mais cette option, de par sa souplesse, est la plus à même de répondre aux conséquences démographiques et urbaines de cette explosion industrielle, et aux fluctuations qui sont sous-jacentes ; elle facilitera le maintien des équilibres essentiels au niveau de la ville, de la nature, de l'emploi, du cadre de vie, et devra donner à l'industrie ce qui est à l'industrie, garder à la Provence ce qui est à la Provence, et rendre à l'homme ce qui est à l'homme.

S.E.P.R.E.S

Société d'Études, de Prospection et de Réalisation d'Équipements Sociaux

PARKINGS

EN SUPERSTRUCTURE - EN SOUTERRAIN
A RENTABILITÉ ASSURÉE



S.E.P.R.E.S

49, boulevard de Courcelles, PARIS (8^e)
Téléphone : 924-97-22 - 924-97-53 - 924-97-34

President Directeur General · Henri MIRAMBEAU (x29)

L'organisation d'une première unité urbaine de la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines :

le quartier d'ÉLANCOURT-MAUREPAS

par **Serge GOLDBERG**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
Directeur de la Mission d'Aménagement de la ville nouvelle de Trappes.

Située au sud-ouest de l'agglomération parisienne, la ville nouvelle qui fut de Trappes avant d'être de Saint-Quentin-en-Yvelines bénéficie de sa situation privilégiée — à la sortie de l'Autoroute de l'Ouest et le long de la voie ferrée de Paris à Rambouillet — dans cette direction qui reste traditionnellement l'une des plus attirantes pour les Parisiens.

Ce privilège a aussi ses servitudes : pour devancer la pression urbaine et pouvoir l'organiser avant qu'elle n'impose son anarchie congénitale, il fallait aller vite et offrir, avant même que les conceptions d'ensemble soient complètement déterminées, des structures d'accueil convenables pour les premiers constructeurs.

A ce souci, comme à celui d'humaniser la ville, répond le parti pris d'une ville éclatée en « bourgades », et fédérée par un centre principal capable de desservir ces bourgades et aussi la zone de résidences secondaires et de villages en voie d'urbanisation qui s'étend autour de la future ville.

LE QUARTIER D'ÉLANCOURT-MAUREPAS

Le quartier d'Elancourt-Maurepas est précisément la première bourgade en cours de réalisation. Il se trouve que c'est la plus éloignée, vers l'ouest, du centre principal auquel elle sera reliée par une ligne d'autobus express — partiellement en site propre — sur 7 km. Cette ligne desservira au passage une autre « bourgade », celle de Trappes, et les habitats denses proches du centre.

Ce premier quartier s'édifie sur environ 200 hectares. Des limites naturelles ou planifiées bornent de manière précise son étendue : au nord, les rebords de la Vallée d'Elancourt, site à protéger et qui ne pourra accueillir qu'un habitat à faible densité, selon le vœu de sa municipalité ; à l'ouest, le bois de Maurepas qui, grâce à l'application de la loi foncière, va entrer dans le patrimoine de l'Etat et se trouver ainsi définitivement protégé ; au sud, la route nationale 10 ; à l'est enfin une zone verte, réservée à des équipements publics et à des utilisations rurales (il est envisagé d'y créer, notamment, une pépinière pour les besoins de la ville nouvelle), destinée à créer une coupure non urbanisée entre Elancourt et Trappes.

Cet ensemble doit accueillir quelques dix mille logements et leurs équipements. Une difficulté particulière y naît de ce que la partie sud du quartier est occupée par un ensemble immobilier important, d'abord conçu comme une entité isolée, dont l'intégration au schéma d'ensemble a posé quelques problèmes. A cette particularité près, le parti d'aménagement de ce premier quartier, destiné à répondre à une demande immédiate, repose sur des conceptions déjà éprouvées, les recherches plus audacieuses étant réservées à la partie centrale de la ville future, dont les délais de réalisation sont suffisants pour permettre de faire mûrir des idées neuves. Dans le quartier de Maurepas-Elancourt donc, on trouve un centre (15 000 m² de commerces et des équipements publics, sur lesquels s'est concentré l'effort de renouvellement) entouré de zones d'habitat à forte densité. Des zones d'habitat à densité moyenne sont disposées à la périphérie de l'îlot central. Enfin, sur les franges, en bordure du bois de Maurepas et de la vallée d'Elancourt, ont été prévus des groupes de maisons individuelles.

On notera cependant que, non loin du centre, un parc de 8 hectares, traité dans un esprit urbain et « minéral », crée une sorte d'aération dans le domaine bâti.

L'organisation des circulations obéit aux canons actuels de l'urbanisme : des cheminements pour piétons drainent les différents îlots vers le centre, et sont scrupuleusement séparés des voies routières. Les principaux équipements à caractère quotidien ont été disposés le long de ces chemins. Des passages ont été réservés pour des pistes cyclables éventuelles.

CRÉATION D'UN ENVIRONNEMENT

On retrouve là une organisation très orthodoxe. En vérité l'originalité du quartier est moins dans sa conception, assez classique pour les raisons d'efficacité immédiates que l'on a déjà soulignées, que dans l'approche tentée pour harmoniser les aspirations parfois divergentes du planificateur et du promoteur-constructeur. Ce dernier, soucieux de préserver une liberté d'action et d'initiative qui lui permette d'assumer pleinement ses risques, souhaite se dégager de toute entrave, autant qu'il le peut ; le premier, désireux de s'assurer d'une réalisation en tous points conforme à l'image du quartier qu'il porte en lui, a besoin quelquefois qu'on le défende contre sa propre tentation d'extrême rigorisme.

On sait par exemple que dans les zones à urbaniser en priorité l'aménageur réalise habituellement tous les équipements et ne vend aux constructeurs que l'emprise des futurs bâtiments et « le tour d'échelle », les constructeurs devant alors se plier à un plan de masse rigoureux. Pour définir les rapports entre la puissance publique, aménageur, et les promoteurs-constructeurs, de manière plus souple, il a fallu se fixer quelques principes :

- le bon fonctionnement du quartier repose sur une ossature de circulation — sous toutes ses formes — et sur la position relative des différents équipements publics, les uns par rapport aux autres, et en relation avec l'ossature de circulation. Il faut par exemple répondre aux questions suivantes : comment les enfants vont-ils à l'école ? Les mères qui viennent chercher leurs enfants peuvent, pendant le temps d'attente, recevoir une information sur les activités du quartier ; comment organise-t-on l'espace d'attente ? Sur quoi ouvre-t-il ? etc. ;
- la qualité du quartier repose moins sur l'esthétique de l'architecture, sauf pour quelques signes particuliers — bâtiments publics, repères visuels... — que sur le traitement de l'environnement : cheminements, espaces verts, jeux d'enfants...

C'est donc sur ces points que l'aménageur responsable de la qualité de la réalisation doit faire porter son effort et ses exigences. Ceci ne veut pas dire qu'il se désintéresse de l'esthétique et de la qualité des constructions. Il s'attache, certes, à une silhouette d'ensemble, et ce souci se traduit dans un plan d'épannelage et dans le choix des densités d'habitat que fixe le plan d'aménagement. Il appartient de même à l'aménageur de susciter l'intérêt

des constructeurs pour des expériences dans le domaine de la construction, et d'orienter la réflexion des architectes choisis par ces constructeurs. Mais c'est affaire de dialogue et non de contrainte.

Les principes qui viennent d'être exposés éclairent la démarche suivie, que l'on va maintenant rapidement esquisser.

Le plan d'aménagement de zone définit l'ossature principale du quartier, la distribution des équipements publics et des densités d'habitat. C'est ainsi que fut précisée la distribution des logements et des équipements en sept îlots de 1 000 à 1 500 logements autour d'un centre groupant le maximum d'équipements programmés à l'échelon du quartier.

La délimitation des îlots est constituée par la trame de la voirie affectée à la circulation automobile. Une seconde trame de circulation est constituée par les cheminements réservés aux piétons, aux cycles et éventuellement à un système de transport en commun en site propre.

Cette trame est beaucoup moins rigide que celle des véhicules automobiles, puisque, outre les éléments linéaires nécessaires à la circulation à laquelle elle répond, elle incorpore des éléments de paysages urbains tels que parc, places, square, jeux d'enfants, etc.

Ce double système principal définit les espaces majeurs du quartier. Ils se situent soit en limite de deux lots destinés à la vente, et sont alors systématiquement inclus dans le domaine public, soit à l'intérieur des lots vendus. Dans ce cas, selon l'importance qui s'y attache, ils peuvent être publics, et constituer alors une enclave invendue, ou privés et grevés d'une servitude d'aménagement et de passage.

Ainsi apparaît une hiérarchie dans les espaces destinés à créer l'environnement :

- les espaces les plus importants restent publics et sont équipés par l'aménageur ;
- des espaces grevés de servitude, intérieurs aux lots privatifs, sont aménagés par les constructeurs-promoteurs, mais selon des indications strictes précisées au cahier des charges attaché au lot (définition des profils en travers des cheminements, type des plantations, etc.). L'aménageur peut être conduit à intervenir pour faire respecter ces clauses. Néanmoins sous réserve de respect des directives d'aménagement, le tracé des voies et, d'une manière générale, la composition de ces espaces « intermédiaires » peut s'adapter aux besoins de l'opération réalisée par le promoteur-constructeur ;
- des espaces intérieurs aux lots, soumis à quelques règles très générales, sur la densité des plantations par exemple. Le plan d'aménagement de ces espaces est soumis à l'aménageur, afin qu'il puisse contrôler leur qualité et assurer la coordination des différents lots.

Des précautions particulières doivent être prises le long des principaux cheminements — routes et chemins pour piétons — afin d'obtenir une transition harmonieuse entre les espaces aménagés par la puissance publique et les zones privatives riveraines. Comme dans le cas des chemins privés grevés de servitude, des directives d'aménagement sont données par l'aménageur. Il en est de même par exemple en bordure du parc urbain.

Ces dispositions précises ne peuvent résulter du seul plan d'aménagement du quartier, document encore trop général pour être directement opératoire. Il faut le compléter par un plan à plus grande échelle, sur lequel sont localisées les actions à mener, et d'abord les études de détail qui doivent être entreprises. Par exemple le long de tel chemin de piétons, une longue section pourra être définie sommairement, mais à l'une de ses extrémités, une place publique ou un mail méritera une étude de détail spécifiant les matériaux à employer pour le sol, la disposition et la nature des plantations, le mobilier urbain à utiliser, etc.

Le mobilier urbain, vocable qui recouvre un grand nombre d'objets, depuis la cabine téléphonique jusqu'à la corbeille à papier, a particulièrement attiré l'attention des urbanistes de Saint-Quentin-en-Yvelines. L'objectif est d'encourager la création ou à tout le moins s'ils sont disponibles, l'utilisation de matériels présentant des qualités plastiques. Il s'agit aussi de les faire participer à la constitution d'une image du quartier, en leur donnant une certaine unité de conception.

LE CENTRE DU QUARTIER

Il a été brièvement exposé, dans la présentation du quartier d'Elancourt-Maurepas, qu'il s'organisait autour d'un îlot central comprenant un centre commercial de 15 000 m² et des équipements publics divers. Il s'y trouvera aussi 2 000 logements disposés en forte densité, et des immeubles de bureaux.

Il s'agit donc d'un ensemble aux dimensions modestes. Mais l'imbrication des diverses fonctions, que l'on souhaite réaliser pour donner vie à ce centre, le mélange des divers types d'habitat que l'on s'est assigné d'obtenir pour éviter de réserver l'accès direct du centre à une seule catégorie d'habitants, ces objectifs conduisent à rechercher, ici encore, des relations originales entre constructeurs et aménageur public. Mais, en raison du niveau de détail requis pour les études du centre, ces relations sont nécessairement différentes de celles que l'on a décrites précédemment.

Le constructeur des logements de l'îlot central ayant été pressenti, un accord de principe a été conclu entre lui et l'aménageur, d'abord pour faire choix d'un architecte-urbaniste commun qui élabore tout ensemble le plan de masse du centre et celui de l'habitat voisin. Au moment, maintenant proche, des réalisations il faudra élaborer une procédure permettant d'unifier, ou si cela n'est pas possible administrativement, de coordonner la maîtrise d'œuvre et l'exécution.

Dans un autre ordre d'idée, il faudrait encore évoquer les efforts qui sont actuellement faits pour regrouper les équipements publics de manière fonctionnelle, et avec le souci de les faire concourir à l'animation du quartier.

La place manque pour aborder ici ce sujet. Il est probable d'ailleurs que les exposés consacrés à d'autres villes nouvelles y feront référence. Des recherches parallèles y sont en effet conduites sur le même sujet, avec des programmes particuliers.



Au terme de cet exposé, le lecteur regrettera peut-être qu'on y ait mis l'accent sur les manières de faire plutôt que sur les objectifs et les vues d'avenir. C'est là un choix délibéré : les villes nouvelles n'ouvrent pas seulement la voie du futur ; les problèmes qu'elles posent ne sont pas seulement les problèmes généraux de l'adéquation des moyens administratifs et financiers à l'urbanisation du xx^e siècle. Elles appellent aussi une réflexion constante et toujours renouvelée sur l'adaptation mutuelle des objectifs et des moyens, au niveau de l'exécution. Il nous a paru que cet aspect, sans doute moins noble que d'autres, de la tâche des réalisateurs de villes nouvelles méritait quelque attention.

Un exemple d'expérimentation :

le VAUDREUIL

par **Jean-Paul LACAZE**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,
Chef de la Mission d'Etude de la ville nouvelle.

Les caractéristiques de la ville nouvelle du Vaudreuil ont conduit l'équipe responsable de ce projet à élaborer une méthode d'étude et de réalisation particulière. Dans le cadre de ce court article, il n'est pas possible de résumer sans la schématiser à l'excès cette méthode, basée sur une analyse de la ville en tant que fait social et urbanistique global dont la reconstitution volontaire ne saurait se contenter de l'étude, aussi satisfaisante soit-elle, d'un plan masse déterminant des conditions d'occupation de l'espace.

D'autres publications ultérieures préciseront l'ensemble de la démarche, basée sur l'articulation de deux approches différentes par leurs échelles de temps et d'espace : une approche globale, voisine de l'étude d'un S.D.A.U., détermine l'utilisation d'ensemble du site dans une perspective à long terme ; elle permet de justifier les choix qui engagent l'avenir, par exemple l'implantation des principales dessertes.

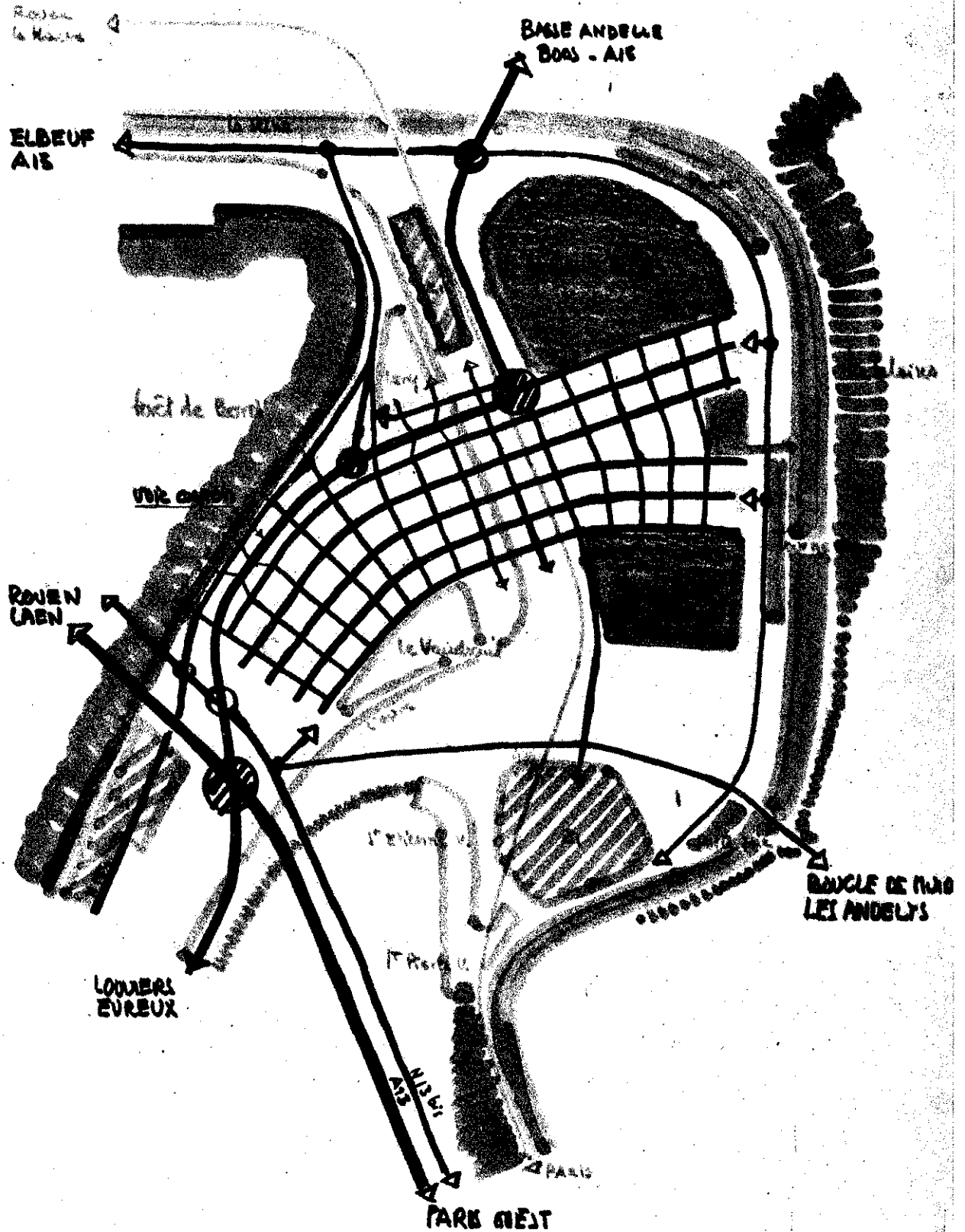
Mais cette approche laisse volontairement ouvertes des possibilités de croissance de la ville aussi variées que possible, afin de permettre à ses habitants d'intervenir progressivement dans les mécanismes de développement et de faciliter aussi l'appropriation de l'espace aménagé par la communauté nouvelle dont la création effective constituera l'un des critères de réussite de l'opération.

En première phase, le principal effort porte donc sur l'approche complémentaire que constitue l'étude du *germe de ville*. Celle-ci concerne un premier programme comportant les logements, les lieux d'emploi et les équipements nécessaires à une population de l'ordre de 15 000 habitants.

Ce programme, correspondant en gros aux perspectives du VI^e Plan pour la partie dense de la ville nouvelle, a pour objectif de réaliser en vraie grandeur un premier élément de tissu urbain déjà aussi complexe que la ville entière et susceptible de se développer par continuité, d'où le choix de l'expression « germe de ville » par opposition à la classique unité de voisinage fermée sur elle-même.

Dans cet article, je me contenterai d'illustrer par trois exemples — le réseau de voirie, les prévisions de réalisation du germe de ville, le programme d'études des nuisances — comment les premières réalisations concrètes mettront en application cette méthode de planification spatiale.

SCHEMA SIMPLIFIE DU RESEAU DE VOIRIE DU VAUDREUIL



LE RÉSEAU DE VOIRIE

Pour étudier et justifier un réseau de voirie, on part en général d'une étude prévisionnelle des besoins de déplacements. Ce genre d'étude prospective sur modèle pose déjà des problèmes de fond particulièrement difficiles dans le cas d'une ville ancienne alors que le poids de l'existant permet pourtant de limiter le caractère artificiel de l'étude (1).

Dans le cas d'une ville nouvelle, l'application de cette démarche obligerait à arrêter 30 ans à l'avance un plan masse détaillé et complet de la ville, ce qui est de toute évidence une hypothèse d'une précision abusive.

Nous avons donc procédé à l'inverse : nous avons choisi a priori un réseau maillé de voies à sens unique (fig. 1) parce qu'un tel réseau est relativement *neutre* par rapport aux modes d'utilisation du sol : à l'inverse d'un réseau radio-concentrique, il ne prédétermine pas la localisation des fonctions centrales dans la ville. En utilisant un modèle de génération et d'affectation de trafic simplifié traité par ordinateur, nous avons ensuite testé des dizaines d'hypothèses différentes d'utilisation du sol dans la ville nouvelle, non pour sélectionner une hypothèse qui puisse être jugée meilleure que les autres, mais pour délimiter le champ des hypothèses cohérentes avec le réseau envisagé (2). L'expérience a montré que ce champ était assez large pour laisser ouvertes pendant dix à vingt ans d'importantes possibilités d'orienter la croissance de la ville suivant des formes différentes. A titre d'exemple, les fonctions centrales pourront être réparties dans le « tiers central » de la zone urbaine définie, sur la figure 1, par l'extension du réseau maillé, soit une surface de l'ordre de 200 hectares très supérieure aux prévisions de besoin les plus optimistes.

Une première tranche de travaux de voirie sera entreprise dès cette année pour desservir le germe de ville. Pour mieux étaler les investissements primaires dans le temps, les premières voies du réseau primaire seront exploitées à double sens tant que la croissance des débits ne rendra pas nécessaire de passer systématiquement au sens unique.

LE PROJET DE GERME DE VILLE

La réalisation de ce projet présente pour notre équipe une importance particulière parce que nous nous sommes interdit d'arrêter les règles du jeu qui définiront la structure urbaine du Vaudreuil avant d'avoir vérifié sur cette expérience en vraie grandeur leur cohérence urbanistique et économique.

Pour dépasser la contradiction trop courante entre une conception urbanistique a priori et les contraintes économiques et financières étroites qui régissent les secteurs de la construction et de la promotion, nous avons proposé au Ministère de l'Équipement et du Logement de lancer un appel d'idées en vue de la sélection d'un groupe d'industriels, de constructeurs et de promoteurs intéressés par la réalisation d'un programme expérimental de 4 000 logements. A l'heure où j'écris ces lignes, la procédure de choix n'est pas achevée, mais le bon accueil reçu par le dossier montre déjà que la proposition a rencontré certaines des préoccupations de nos partenaires du secteur privé.

L'idée de base est de mener une étude conjointe avec le groupe privé pour essayer d'aborder le processus de création du tissu urbain du germe dans un état d'esprit industriel.

(1) Par exemple, les notions de coût global de transport ou d'affectation modale, essentielles dans la démarche traditionnelle, sont de plus en plus discutées.

(2) Pour plus de détails, on pourra se référer à la note de M. J. RENAUD : « Etude de la circulation automobile dans la ville nouvelle du Vaudreuil ». Octobre 1970. Mission d'Études de la ville nouvelle du Vaudreuil.

A chaque étape de l'étude — de la conception urbanistique jusqu'au choix des matériaux — il s'agit de comparer systématiquement les possibilités offertes par les différentes technologies utilisables comme par les méthodes d'élaboration (par exemple la coordination modulaire) pour obtenir le meilleur rapport avantages/coût.

L'étude d'exécution du germe n'étant pas entreprise, il serait prématuré de décrire en détail le projet. Je donnerai donc simplement, à titre d'illustration, une image caractéristique de l'avant-projet de principe préparé par la mission d'étude (fig. 2). Il permet de se rendre compte de certaines caractéristiques recherchées pour l'organisation urbaine du germe : continuité du domaine bâti, immeubles de hauteur moyenne et variable, desserte systématique des équipements et des points attractifs par le réseau des cheminements piétonniers.

AU PREMIER PLAN LOGEMENTS INDIVIDUELS GROUPÉS AUTOUR D'UNE RUE POUR PIÉTONS AU FOND LOGEMENTS COLLECTIFS

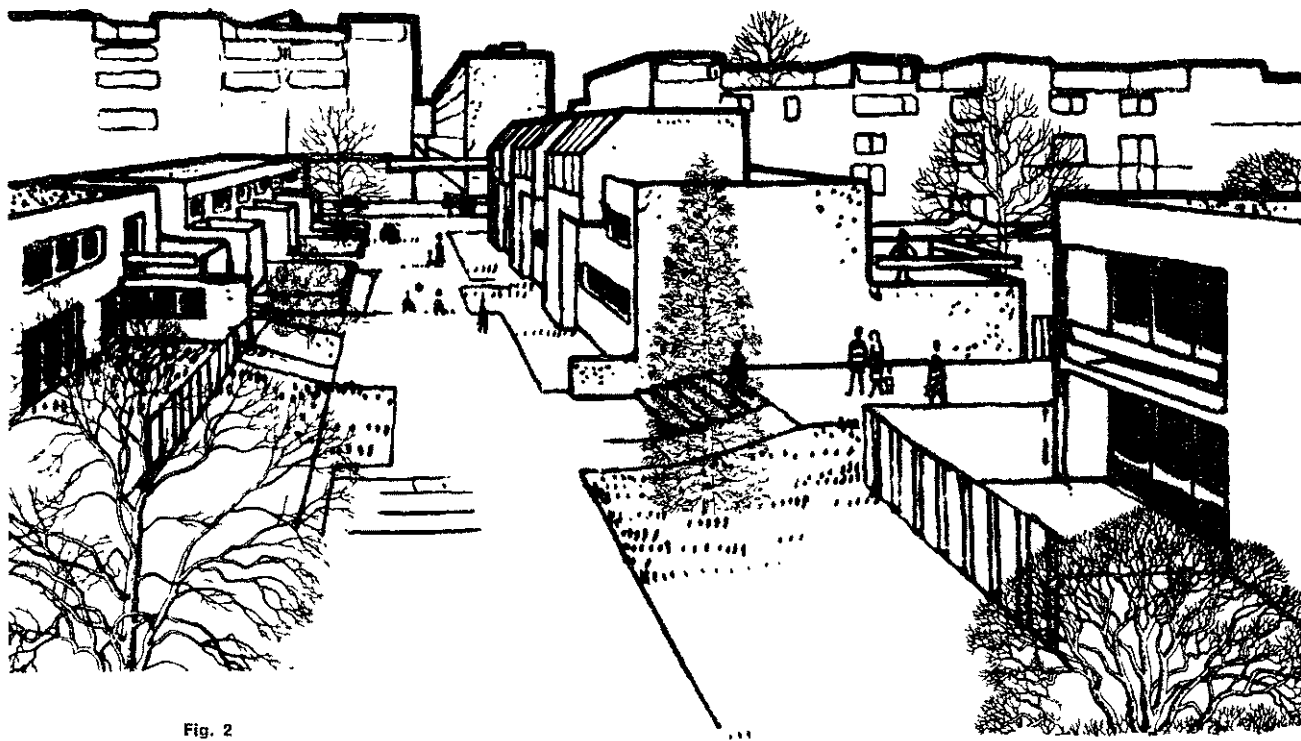


Fig. 2

LE PROGRAMME D'ÉTUDE DES NUISANCES URBAINES

Au risque de décevoir les lecteurs de la presse à sensation, j'avouerai que Le Vaudreuil ne sera probablement jamais une « ville sans nuisances ». Il serait en effet peu réaliste et peu intéressant de chercher à supprimer totalement toute source de nuisances dans une seule ville si la situation devait simultanément s'aggraver ailleurs !

Les objectifs du programme sont en réalité plus nuancés et plus précis. L'initiative en revient à la D.G.R.S.T. qui souhaiterait mettre en application de manière synthétique les résultats des recherches sectorielles qu'elle a financées au cours du V^e Plan sur le bruit, la pollution de l'air et de l'eau et d'autres problèmes touchant aux nuisances. Le choix du Vaudreuil pour l'application du programme a été fait non parce qu'il s'y pose actuellement des problèmes de nuisances, mais parce que le voisinage de l'agglomération de Rouen, assez

fortement polluée, et les perspectives d'industrialisation de la Basse-Seine pourraient poser des problèmes à moyen terme. Il s'agit de faire du Vaudreuil un banc d'essai où des mesures techniques ou réglementaires de lutte contre les nuisances puissent être expérimentées en vraie grandeur avant d'être généralisées.

Dans une première phase d'études, quatre groupes d'experts réunis par la D.G.R.S.T. ont étudié les principaux éléments du problème — le site, la circulation, l'industrie, l'habitat — et proposé une première série de recommandations. Une étude détaillée du site (microclimatologie, état de la végétation, recensement des sources de pollution voisines et de l'état des eaux, etc...) permettra déjà de prendre certaines mesures concrètes : les cahiers des charges des différentes zones industrielles pourront, par exemple, préciser les hauteurs de cheminée à prévoir pour assurer une dispersion optimale des fumées. Des écrans de verdure complémentaires, composés d'essences sélectionnées, pourront être plantés pour améliorer la protection du site naturel du Vaudreuil. La réalisation expérimentale d'écrans empêchant la diffusion des bruits de la voie ferrée est aussi envisagée.

Mais l'étape essentielle de l'étude consistera à étudier chacune des dispositions projetées pour le germe de ville par rapport aux critères suivants :

- critères qualitatifs résultant de l'objectif de départ de faire une ville,
- recommandations des experts,
- coût économique des mesures anti-nuisances,
- réactions psychologiques et sociologiques des utilisateurs.

Cette étude de « faisabilité » est bien entendu essentielle pour s'assurer que les mesures pourront être acceptées par les habitants et généralisées ensuite en cas de succès. Sa mise en œuvre suppose la réalisation rapide d'un centre d'application à l'urbanisme des techniques de lutte contre les nuisances dont la création est prévue au titre du VI^e Plan.

Etudes de planification urbaine

Etudes et recherches sur les nuisances

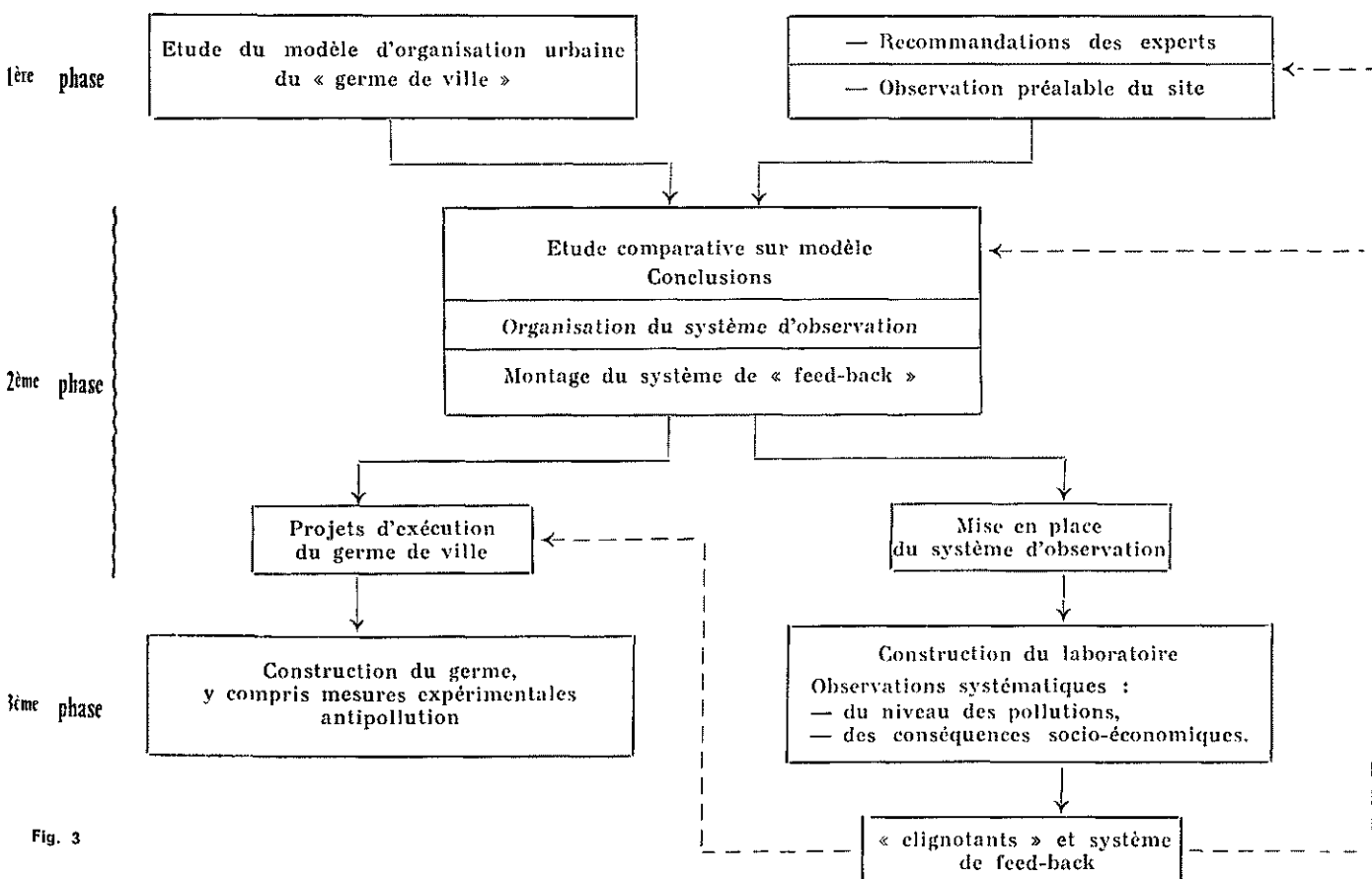


Fig. 3

Ce centre, qui sera doté d'un laboratoire, aura notamment pour objet de suivre de très près l'évolution d'indicateurs caractéristiques (« clignotants ») et de mettre en route un système de feed-back si l'observation montre la nécessité d'adapter certaines recommandations ou certaines dispositions du projet. La figure 3 résume le schéma d'ensemble de coordination entre les études d'aménagement et les études techniques de nuisance.

Ces exemples manifestent le souci constant de ne pas séparer les réflexions de fond sur le problème de la ville des préoccupations opérationnelles les plus concrètes. Les unes et les autres sont indispensables : nous avons encore beaucoup à apprendre sur la biologie et la physiologie urbaines. Les villes nouvelles constituent à cet égard un terrain d'étude et d'expérimentation privilégié qu'il faut utiliser pour pousser les réflexions théoriques. Mais la ville n'est pas un objet que l'on peut étudier à l'avance dans tous ses détails et réaliser conformément au projet pré-établi. Elle est en même temps une structure complexe ayant sa logique propre et un simple support sur lequel viennent se greffer des activités économiques et sociales en constante évolution. Celles-ci doivent trouver dans ce support, à chaque stade du développement de la ville, des conditions favorables de naissance et de croissance. La démarche expérimentale d'étude et de réalisation proposée par l'équipe du Vaudreuil tente d'apporter une réponse plus réaliste au problème de la ville nouvelle, en respectant mieux ce double impératif de cohérence et de mobilité.

WFI I POINT
WFI I POINT
WFI I POINT
WFI I POINT
WFI I POINT
WELLPOINT®

Interrogez

VACUUM CONCRETE
8, Chaussée d'Antin
PARIS IX° 770-21-55

parking!



SETEP / maquette p. kibout / photo J. P. moulin

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 (peage, 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 horodates
- récepteurs de monnaie ou de jetons
- barrières automatiques
- détecteurs de véhicules
- cabines de peage
- 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

cherchons agents pour la province

C.F.E.E

90 rue danton
92 - levallois
tel 270 11 90

Où en est la politique d'amélioration de l'habitat existant ?

par M. MORANE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées,
Président du Comité National d'Action pour l'Amélioration de l'habitat existant.

NOTE LIMINAIRE

Telle qu'elle a été définie par le V^e Plan et vigoureusement reprise par la Commission de l'Habitation du VI^e Plan, la politique du logement est désormais une politique globale portant à la fois sur la construction neuve et sur l'amélioration de l'habitat urbain et rural existant.

Au moment où la Commission s'apprête à déposer son rapport, il nous a paru intéressant de demander à M. MORANE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Président du Comité National d'Action pour l'Amélioration de l'Habitat Existant, de nous exposer les données de ce problème de l'amélioration de l'habitat existant : problème encore assez mal connu de beaucoup de nos camarades, mais dont chacun pressent qu'il s'agit là d'une affaire de portée sociale et économique considérable.

Jusqu'à une date récente, le problème du logement n'avait guère été considéré en France que sous le seul aspect de la construction neuve.

Le V^e Plan est venu lui apporter une dimension nouvelle en amorçant, parallèlement à la construction neuve, une politique d'amélioration de l'habitat existant.

Aussi bien, comme les Américains, les Anglais, etc., les Français avaient-ils progressivement pris conscience des obstacles qui empêchent d'abaisser les conditions d'accès aux logements neufs jusqu'à un niveau compatible avec les ressources des couches les plus modestes de la population.

La Commission de l'Habitation du VI^e Plan s'est engagée résolument dans la voie tracée par le V^e Plan.

Dès son rapport sur les options du VI^e Plan, elle a affirmé que « l'amélioration des logements anciens constituera longtemps encore un moyen essentiel pour satisfaire les besoins les moins solvables ».

Elle a ensuite consacré une part importante de ses travaux à l'étude des objectifs et des moyens d'une action rapide et vigoureuse dans ce domaine éminemment social.

Diverses mesures juridiques, financières, fiscales, etc. sont intervenues, les unes au cours de l'exécution du V^e Plan et d'autres par anticipation sur les conclusions de la Commission de l'Habitation du VI^e Plan.

Le but du présent article est à la fois de faire le point et d'apporter quelques éléments de réflexion à nos camarades des Directions Départementales de l'Équipement, responsables localement de la mise en œuvre de la politique d'amélioration de l'habitat existant aussi bien que de celle de la construction neuve.

I. - LES DONNÉES DE LA NOUVELLE POLITIQUE

Pour bien saisir la nécessité d'une large politique d'amélioration de l'habitat existant, il convient de se rappeler que :

- même avec un rythme de construction neuve de l'ordre de 500.000 logements par an, 7 millions de logements anciens, tant urbains que ruraux, seront encore habités en 1985 ;
- sur ces 7 millions de logements, 4 millions sont actuellement démunis du confort le plus élémentaire.

Ces 4 millions de logements anciens actuellement sans confort qui seront encore habités en 1985 sont ceux des familles de faibles ressources le plus souvent incapables d'accéder à des logements neufs.

Pour arriver néanmoins à améliorer les conditions de vie de ces familles, il importe de mettre peu à peu leurs logements actuels en état décent d'habitabilité (1).

Le V^e Plan avait pris pour objectif d'arriver vers 1970 à une cadence de mise en état décent d'habitabilité de 200.000 logements par an, afin de parvenir à achever vers 1985 la modernisation de l'ensemble du patrimoine immobilier existant à cette époque.

On est encore loin de ce chiffre.

En partant de cette situation et en se basant sur des études approfondies concernant l'état du parc de logements anciens, l'évolution démographique, les déplacements de population, etc., la *Commission de l'Habitation a conclu qu'il importait d'arriver pour les prochaines années à une cadence de mise en état décent d'habitabilité de 250.000 logements par an.*

II. - LES MESURES DÉJÀ INTERVENUES

1) Dans le domaine fiscal.

Il a été inclus dans la loi de finances de 1967 une disposition de caractère incitatif selon laquelle le propriétaire d'un logement loué est dorénavant habilité à déduire dans sa déclaration de revenus les dépenses d'amélioration effectuées par lui au même titre que celles concernant l'entretien ou les réparations.

2) Dans le domaine juridique.

Une loi du 12 juillet 1967 a mis fin à la vieille paralysie réciproque du propriétaire et du locataire en matière de travaux d'amélioration :

- en ouvrant au propriétaire le droit d'effectuer, sans avoir besoin de l'accord du locataire, des travaux d'amélioration dans la limite de certaines normes d'habitabilité ;

(1) Cette mise en état décent d'habitabilité s'entend (comme on le verra au § II 2) de la mise en conformité avec les normes d'habitabilité définies par le décret du 9 novembre 1968.

- en ouvrant inversement au locataire le droit d'effectuer, sans avoir besoin de l'accord du propriétaire, des travaux d'amélioration dans la limite des mêmes normes d'habitabilité, étant toutefois précisé que le propriétaire, dûment informé des intentions du locataire, pourrait décider d'effectuer lui-même ces travaux mais serait tenu dans le cas contraire de verser au locataire, lors du départ de celui-ci, une indemnité égale à la valeur résiduelle des aménagements ou équipements correspondants.

Des décrets d'application du 9 novembre 1968 ont fixé ces normes d'habitabilité ainsi que le mode de calcul de l'indemnisation du locataire.

3) Dans le domaine du financement des travaux d'amélioration.

Quatre mesures, dont la dernière, toute récente, est d'une importance considérable, sont d'ores et déjà intervenues :

a) une décision ministérielle du 3 février 1967 a ouvert aux organismes habilités à recevoir la contribution patronale de 1 %, la faculté d'affecter à l'amélioration des logements anciens des sommes pouvant aller jusqu'à 10 % de leur collecte ;

b) un arrêté interministériel du 14 février 1967 a apporté à la réglementation de l'épargne-logement, qui avait été surtout conçue pour la construction neuve et pour la réparation, des modifications qui lui permettent de s'appliquer aussi à l'équipement des logements : installation de l'électricité et du gaz, aménagement d'une salle d'eau, chauffage central, etc.

c) une décision ministérielle du 3 septembre 1969 a, entre autres mesures d'encouragement à l'épargne-logement, abaissé de 300 F à 150 F d'intérêts cumulés le seuil de déclenchement du financement, ce qui favorise les petits épargnants désireux de pouvoir entreprendre dans un délai relativement rapide l'amélioration de leurs logements ;

d) enfin et surtout *une loi du 31 décembre 1970 a ouvert avec la création de l'ANAH (Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat) des possibilités nouvelles et importantes de financement des travaux d'amélioration des logements locatifs.*

Les points essentiels de la réforme sont les suivants :

- posant un principe nouveau de solidarité nationale, elle institue une taxe égale à 3,50 % du loyer sur la totalité des logements locatifs urbains et ruraux antérieurs à 1948 (à l'exception des logements relevant du statut du fermage) et porte ainsi sur plus de 4 millions de logements ;
- cette taxe se substitue au prélèvement de 5 % des loyers auquel étaient assujettis les logements locatifs encore soumis à la loi du 1^{er} septembre 1948 et dont le nombre est aujourd'hui tombé à 1,75 million environ ;
- le FNAH est supprimé et remplacé par l'ANAH, laquelle gèrera le produit de la nouvelle taxe ;
- ce produit sera consacré par priorité à faciliter par des subventions et des primes la mise en état décent d'habitabilité de la masse des logements locatifs urbains et ruraux encore actuellement dépourvus d'un confort élémentaire ;
- les ressources collectées annuellement par le FNAH étaient de l'ordre de 180 millions de F, mais cet organisme en consacrait la majeure partie à des travaux de ravalement et de gros œuvre dans les villes importantes et tout particulièrement à Paris. A l'inverse, les ressources de l'ANAH, qui avoisineront 260 millions de F, seront affectées principalement, conformément à l'orientation nouvelle indiquée ci-dessus, à la mise en état décent d'habitabilité des logements les plus modestes, non seulement dans les villes mais aussi dans le milieu rural où le FNAH n'intervenait pas.

On peut calculer que, disposant de ressources accrues et les affectant prioritairement à la mise en état décent d'habitabilité, l'ANAH sera en mesure d'affecter annuellement à cette fin un montant supplémentaire de subventions et de primes de l'ordre de 150 millions de F.

Subventions et primes permettront à des personnes ne disposant que de faibles ressources de recourir à des prêts sans en être écrasées : il y aura là un « facteur levier » grâce auquel des moyens financiers considérablement accrus vont pouvoir se porter sur l'amélioration de l'habitat.

Il est permis d'espérer que les textes d'application de la loi du 31 décembre 1970 interviendront prochainement et que l'ANAH pourra entrer en action dans le courant de la présente année.

Dès maintenant on peut indiquer que les interventions de l'ANAH s'effectueront de manière très décentralisée.

De l'action des Directeurs Départementaux de l'Équipement dépendra dans une large mesure le développement de ces interventions et le maintien durable dans la ligne résolument sociale voulue par le Parlement.

III. - LES MESURES RESTANT A PRENDRE

Très justement, la loi du 12 juillet 1967, relative à l'amélioration de l'habitat, a prescrit dans son article 8 que soient effectuées dans le délai d'un an d'une part la réforme du financement des travaux d'amélioration et d'autre part celle de l'aide personnalisée.

Il est en effet évident que les efforts déployés pour la mise en œuvre de la politique d'amélioration des logements anciens n'auront leur plein effet que le jour où auront pu entrer en application des mesures cohérentes résolvant dans leur ensemble :

- *le problème du financement des travaux d'amélioration*, et cela quelles que soient les conditions juridiques d'occupation des locaux ;
- *le problème de l'aide personnalisée (allocation-logement et allocation de loyer)* nécessaire pour aider les occupants ayant de faibles ressources à faire face aux charges accrues résultant de la mise en état décent d'habitabilité de leur logement.

1) Dans le domaine du financement des travaux d'amélioration.

Il a été indiqué plus haut que la loi du 31 décembre 1970 marquait un important progrès pour ce qui concerne les logements locatifs antérieurs à 1948.

Encore y aurait-il lieu, en vertu de la « transparence » créée par la loi du 12 juillet 1967, d'admettre que *les locataires* prenant l'initiative des travaux puissent bénéficier des aides de l'ANAH.

Il faut également espérer que le champ d'activité de l'ANAH, arbitrairement limité par la loi du 31 décembre 1970 aux logements locatifs antérieurs à 1948, sera progressivement étendu aux *logements construits postérieurement à 1948*, au fur et à mesure que ceux-ci prendront de l'âge et que des travaux de modernisation y deviendront nécessaires.

Mais le principe de solidarité nationale évoqué à propos de la loi du 31 décembre 1970 devrait aussi inspirer des dispositions destinées à faciliter le financement des travaux d'amélioration effectué par *les propriétaires occupants*.

Si dans les communes rurales les propriétaires occupants peuvent fort heureusement recourir à un système d'aide à l'amélioration de l'habitat rural qui est rodé depuis longtemps et dont il s'agit surtout d'accroître les moyens financiers, par contre les autres n'ont pas à leur disposition de formule de financement vraiment adaptée au cas des plus pauvres d'entre eux.

Une politique, visant à mettre en état décent d'habitabilité l'ensemble du patrimoine existant, doit favoriser toutes les initiatives, aussi bien celles des propriétaires occupants que celles des propriétaires ou locataires de logements locatifs.

Outre les aides financières aux propriétaires ou aux locataires effectuant des travaux d'amélioration, il y aura lieu de développer également des formes particulières d'intervention visant à mieux assurer *le maintien des logements améliorés dans le parc social lorsque leur occupant actuel les libère*. On pourrait notamment concevoir qu'un organisme local prenne en charge, par contrat passé avec le propriétaire, les dépenses d'amélioration et la gestion des logements, moyennant un droit d'affectation sur une période déterminée. Cet organisme pourrait être une association spécialisée telle qu'un PACT, un bureau d'aide sociale ou un organisme d'HLM, cette dernière solution rejoignant le vœu de la Commission de l'Habitation du VI^e Plan de voir les HLM jouer un rôle actif en matière d'amélioration de l'habitat. On pressent qu'il y a là, notamment en faveur du logement des personnes âgées, matière à concertation entre les Directeurs Départementaux de l'Équipement, les Municipalités et les Organismes sociaux intéressés.

Enfin, des mesures financières spécifiques devront certainement intervenir en faveur *des opérations de restauration immobilière par zones* dont il sera fait mention au § VI.

2) Dans le domaine de l'aide personnalisée (allocation-logement et allocation-loyer).

En ce qui concerne l'allocation-logement, dont la réforme est en chantier depuis longtemps, il faut espérer que, partant du principe que son objet n'est pas de donner un avantage indiscriminé aux familles mais de compenser la charge de logement supplémentaire imputable à la composition de celles-ci, l'on s'orientera vers une modulation beaucoup plus « volontariste » des barèmes en fonction du taux d'effort et des ressources des intéressés, afin d'atteindre à dépense égale une efficacité sociale très supérieure à celle d'aujourd'hui.

Accessoirement, il conviendrait de réaliser au plus tôt l'harmonisation des conditions techniques d'attribution de l'allocation avec les normes d'habitabilité définies par le décret du 9 novembre 1968, ce qui ne pose aucun problème financier.

En ce qui concerne l'allocation-loyer, qui intéresse principalement les personnes âgées, la Commission de l'Habitation du VI^e Plan a établi un ensemble de propositions précises : leur adaptation marquerait la volonté des Pouvoirs Publics d'aider effectivement les personnes âgées dans le domaine du logement, qui pour elles est primordial.

IV. - L'ORGANISATION DE L'INFORMATION DU PUBLIC

La mise en œuvre de la politique d'amélioration de l'habitat existant est une entreprise de longue haleine, portant sur des millions de logements dispersés à travers la France et faisant appel à un ensemble inévitablement complexe de mesures législatives et réglementaires.

Une action d'information énergique et persévérante est donc indispensable.

Créé au début de 1967 avec l'appui des Pouvoirs Publics par l'ensemble des organismes sans but lucratif concernés par le problème de l'amélioration des logements anciens (2), le Comité National d'Action pour l'Amélioration de l'Habitat Existant a un double rôle :

(2) Notamment la Fédération Nationale de l'Habitat Rural, l'Union Nationale des Fédérations d'Organismes d'HLM et la Fédération Nationale des PACT.

d'une part coopérer avec l'Administration dans l'étude des voies et moyens de la nouvelle politique et d'autre part organiser l'action d'information en question.

En matière d'information, le Comité National s'est attaché notamment :

- à créer des Comités départementaux destinés à constituer en quelque sorte les relais de son action et ayant pour mission de mettre en place dans toutes les localités de quelque importance un Centre de renseignements pratiques sur les dispositions intéressant l'amélioration des logements anciens ;
- à fournir à l'ensemble de ces organes de diffusion des brochures, fiches, dépliants, etc., traduisant en termes très simples pour les propriétaires et les locataires les diverses mesures destinées à faciliter l'amélioration des logements anciens.

A l'heure actuelle, des Comités départementaux existent pratiquement partout, leur secrétariat étant assuré dans près de la moitié des cas par les Directions Départementales de l'Équipement, et 1 200 Centres locaux de renseignements sont déjà créés.

Nombreux sont les Directeurs Départementaux de l'Équipement qui appuient cette action en aidant les Comités départementaux à obtenir des Collectivités locales les concours nécessaires au fonctionnement et au développement de leur réseau de Centres locaux de renseignements.

V. - L'ASSISTANCE TECHNICO-ADMINISTRATIVE

L'expérience montre que nombreux sont les cas où la fourniture d'une simple information ne suffit pas et où une véritable assistance technico-administrative s'impose : ce sont notamment les cas sociaux nécessitant certains financements multiformes ou ceux dans lesquels les intéressés ne sont pas en état d'entreprendre eux-mêmes les démarches nécessaires. Les Centres locaux de renseignements du Comité National orientent alors les intéressés vers les PACT ou les organismes spécialisés d'habitat rural, dont la mission est précisément d'apporter cette aide technico-administrative.

Les objectifs, l'organisation et les modes d'intervention de ces organismes sont bien connus.

On indiquera seulement ici que les PACT ont depuis leur création restauré 320.000 logements en chiffres ronds et que les organismes spécialisés d'habitat rural ont de leur côté à leur actif plus de 150.000 modernisations de logements. PACT et organismes spécialisés d'habitat rural ont ainsi amélioré les conditions d'habitation de plus de 1.800.000 Français.

Ces réalisations ont contribué de façon décisive à assurer la « crédibilité » de la politique d'amélioration de l'habitat existant.

VI. - LES OPÉRATIONS DE RESTAURATION IMMOBILIÈRE GROUPÉE

Malgré la diffusion de l'information, malgré la possibilité de recourir à une assistance technico-administrative, l'on constate malheureusement que l'initiative du propriétaire ou du locataire pour la mise en état décent d'habitabilité d'un logement considéré isolément vient souvent buter contre des obstacles insurmontables, du fait de la dégradation profonde de son environnement.

Tel est le cas notamment des vieux quartiers centraux de beaucoup de nos villes.

Il faut alors recourir à des groupages d'opérations, allant du groupage par immeuble jusqu'au groupage par îlots ou par quartiers entiers, avec des modalités d'intervention extérieure allant d'une simple coordination par persuasion jusqu'à une prise en main autoritaire dans le cadre de la loi du 4 août 1962.

Après avoir effectué quelques opérations expérimentales de restauration immobilière groupée à Bordeaux, Marseille, Boulogne-sur-Seine, Lyon, Nancy et Lille, la Fédération Nationale des PACT suscite aujourd'hui dans un certain nombre d'autres villes, en plein accord avec les municipalités et selon des modalités adaptées aux conditions locales, des organismes d'intervention groupée d'un type nouveau dénommés ARIM.

La réhabilitation des vieux quartiers est une affaire capitale et c'est seulement en la menant avec énergie que nos villes échapperont au « pourrissement » qui frappe les agglomérations urbaines des Etats-Unis.

Restauration et rénovation doivent être étroitement conjuguées : dans ce domaine complexe et encore mal connu, qui serait plus apte que nos camarades des Directions Départementales de l'Équipement pour travailler à la difficile synthèse du futurisme des urbanistes et du réalisme des organismes sociaux aux prises avec le problème du logement des « laissés pour compte » de l'expansion agglomérée dans les vieux quartiers de nos villes ?

Il faut signaler ici que, même perfectionnées comme il est proposé au § III, les dispositions applicables à la mise en état décent d'habitabilité des logements considérés isolément ne suffisent plus lorsque leur environnement est profondément dégradé. *Des mesures financières spécifiques* deviennent alors nécessaires, parmi lesquelles on peut citer : *une aide aux ARIM* pour le financement des enquêtes préalables et de la constitution d'un parc-tiroir de logements améliorés, pour la couverture des besoins de trésorerie des opérations, etc. ; *des interventions de l'ANAH* privilégiant les opérations groupées par l'attribution d'un taux maximum de subventions et de primes ; l'établissement concomitant de véritables « *contrats de programme* » avec les Administrations intéressées, portant notamment sur le renforcement des V.R.D. et sur la réalisation d'un équipement sanitaire et social approprié, etc.

VII. - QUELQUES CONCLUSIONS

La politique d'amélioration de l'habitat existant est dorénavant, pour de nombreuses années, un élément essentiel de l'action des Pouvoirs Publics en matière de logement.

Tous les hommes exerçant des responsabilités locales en matière de logement savent que, quel que soit l'effort de construction neuve, une fraction importante de la population n'en devra pas moins continuer d'habiter encore pendant fort longtemps dans des logements anciens.

En visant à mettre l'ensemble de ce patrimoine immobilier en état décent d'habitabilité pour 1985, la politique amorcée par le V^e Plan et vigoureusement soutenue par la Commission de l'Habitation du VI^e Plan ne vient pas contrecarrer la politique de construction neuve. Bien au contraire elle apporte à celle-ci l'élément d'équilibre qui lui évite de s'engager dans une impasse.

Cette politique apparaît ainsi comme ayant une *grande portée sociale*.

Sur le plan économique, elle ouvre aux entreprises petites et moyennes du bâtiment des débouchés importants et réguliers et crée de la sorte des conditions favorables à un progrès de la productivité des travaux d'amélioration analogue à celui qui a été accompli depuis quinze ans dans la construction neuve.

En matière d'urbanisme, elle favorise la réhabilitation des vieux quartiers centraux, notamment dans les métropoles d'équilibre, ce qui est un des objectifs de la politique d'Aménagement du Territoire.

Elle est enfin de nature à *freiner l'exode des campagnes vers les villes* : les ruraux s'embauchant comme ouvriers ou employés à la ville voisine seront plus enclins à continuer néanmoins à habiter sur place s'ils sont mis à même d'améliorer leur logement que s'ils ont le sentiment de ne pouvoir trouver qu'à la ville le confort auquel ils aspirent légitimement.

La mise en œuvre de la politique d'amélioration de l'habitat existant est ainsi, au même degré que celle de la construction neuve, digne des efforts de nos camarades.

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

NOMINATIONS (*Ponts et Chaussées*)

M. **Schaeffer** Dominique, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de mission à la direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme et mis à la disposition à temps partiel du Chef du Service régional de l'Équipement de la Région Parisienne, est nommé adjoint au Chef du Service régional de l'Équipement de la Région Parisienne en remplacement de M. **Cumin**.

Arrêté du 15 septembre 1970.

M. **Baux** Armand, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la direction départementale de l'Équipement du Jura est, à compter du 16 février 1971, nommé Directeur départemental de l'Équipement de la Creuse.

Arrêté du 4 février 1971.

M. **Trecul** Guy, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la direction départementale de l'Équipement de la Moselle, est, à compter du 1^{er} février 1971, nommé Adjoint au Directeur départemental de l'Équipement de la Seine-Saint-Denis, en remplacement de M. **Cazenave** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 4 février 1971.

M. **Cousin** Philippe, Ingénieur des Ponts et Chaussées, provisoirement au Service régional de l'Équipement de la Région Parisienne, est, à compter du 1^{er} février 1971, affecté à la direction départementale de l'Équipement du Nord, en qualité de chargé de mission auprès du Chef de la branche Infrastructure 2.

Arrêté du 9 février 1971.

M. **Philip** Edmond, Ingénieur des Ponts et Chaussées, chargé de l'arrondissement fonctionnel à la direction départementale de l'Équipement du Vaucluse, est, à compter du 1^{er} février 1971, nommé adjoint au Directeur départemental de l'Équipement du Vaucluse.

Arrêté du 19 février 1971.

M. **Pare** Albert, Directeur départemental de l'Équipement de l'Oise, est, à compter du 1^{er} mars 1971, Directeur départemental de l'Équipement du Pas-de-Calais.

Arrêté du 24 février 1971.

M. **Dupire** Georges, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé par intérim des fonctions de Directeur départemental de l'Équipement du Pas-de-Calais, est, à compter du 1^{er} mars 1971, nommé Directeur départemental de l'Équipement de l'Oise en remplacement de M. **Pare** appelé à d'autres fonctions.

Arrêté du 24 février 1971.

Par arrêté du 16 février 1971 sont nommés membres du conseil d'administration du centre d'études et de recherches de l'industrie des liants hydrauliques pour une période de trois ans à compter du 1^{er} janvier 1971 :

MM. **Baudelaire** (Jean-Georges), **Laurent** (Michel), **Poitrat** (Raymond), **Blachère** (Gérard), **Bourrelier** (Paul), **Coquand** (Roger).

J.O. du 27 février 1971.

Par décret du Président de la République en date du 19 février 1971, M. **Teyssendier de La Serve** Henri, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées ayant rang et prérogatives d'Ingénieur Général, est promu Ingénieur Général des Ponts et Chaussées à compter du 3 août 1970.

J.O. du 28 février 1971.

Par décret du Président de la République en date du 19 février 1971, les Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour le grade d'Ingénieur Général, sont promus Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées à compter des dates ci-après indiquées :

M. **Boissin** (Henri), en service détaché : 1^{er} janvier 1970.

M. **Krau** (Edouard) : 1^{er} janvier 1970.

M **Parrier-Wolodkowicz** (Christian) 1^{er} janvier 1970
 M **Vicariot** (Henri), en service detache 1^{er} janvier 1970
 M **Nicolas** (Auguste) 1^{er} janvier 1970
 M **Huet** (Marcel) 1^{er} janvier 1970
 M **Vergnes** (Albert) 6 mars 1970
 M **Lorain-Broca** (Jacques) 21 mai 1970
 M **Hamon** (Henri) 10 septembre 1970

apres du Bureau central d'Etudes pour les Equipements d'Outre Mer, pour effectuer une mission d'assistance technique au Bresil

Arrête du 5 janvier 1971

M **Rasclé Pierre**, Ingenieur des Ponts et Chaussees est, a compter du 1^{er} octobre 1970, place en service detache pour une periode de 5 ans, eventuellement renouvelable, apres du Ministere de l'Economie et des Finances pour exercer les fonctions de conseiller technique du secretaire general de la commission centrale des marches

Arrête du 5 janvier 1971

M **Smaghe Jean**, Ingenieur des Ponts et Chaussees est, a compter du 1^{er} juin 1968, place en service detache pour une periode de 5 ans, eventuellement renouvelable apres du Port autonome de Bordeaux en vue d'y exercer les fonctions de chef du service des travaux neufs

Arrête du 21 janvier 1971

M **Nau Francois**, Ingenieur des Ponts et Chaussees mis a la disposition du Ministere de l'Education nationale (service constructeur de l'Academie de Paris), est a compter du 1^{er} janvier 1971 place en service detache pour une periode de 5 ans, eventuellement renouvelable apres de la Prefecture de Paris pour occuper un emploi d'Ingenieur en chef des services techniques de la ville de Paris a la direction generale de l'Amenagement urbain (direction de la Voirie)

Arrête du 27 janvier 1971

M **Catella Pierre**, Ingenieur des Ponts et Chaussees a la direction departementale de l'Equipement des Yvelines (G E P), est, a compter du 16 janvier 1971, charge de la branche des infrastructures a la direction departementale de l'Equipement des Yvelines, en remplacement de M **Delatronchette** appele a d'autres fonctions

Arrêté du 27 janvier 1971

M **Mills Jean** Ingenieur des Ponts et Chaussees, au Service d'Etudes techniques des Routes et Autoroutes est, a compter du 1^{er} janvier 1971, charge de la division des traces du Service d'Etudes techniques des Routes et Autoroutes en remplacement de M **Huvillier** appele a d'autres fonctions

Arrête du 29 janvier 1971

M **Rousseau Claude** Ingenieur des Ponts et Chaussees a l'arrondissement operationnel « Etudes et Travaux » de la Direction departementale de la Gironde est a compter du 18 janvier 1971, charge de mission apres du Directeur departemental de l'Equipement de la Gironde

Arrête du 3 fevrier 1971

DECISIONS (*Ponts et Chaussees*)

M **Dussine Marcel**, Ingenieur des Ponts et Chaussees, est charge, en sus de ses attributions, des fonctions d'Adjoint au Directeur departemental de l'Equipement du Loiret a compter du 1^{er} octobre 1970

Arrête du 16 septembre 1970

M **Cumin**, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussees Adjoint au chef du service regional de l'Equipement de la Region Parisienne est place, a compter du 1^{er} septembre 1970, en position de disponibilite pour une periode de trois ans, eventuellement renouvelable, en vue d'exercer les fonctions de Directeur regional de l'Immobilier Construction de Paris (I C P) a Marseille

Arrête du 29 decembre 1970

M **Renoux Jean Paul** Ingenieur des Ponts et Chaussees, precedemment en service detache apres du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire, est, a compter du 1^{er} octobre 1970, reintegre dans son administration d'origine et place en service detache pour une periode de 5 ans, eventuellement renouvelable, apres de la Societe Nationale des Chemins de Fer francais en vue d'y exercer les fonctions de son grade

Arrête du 5 janvier 1971

M **Bouvier Christian**, Ingenieur des Ponts et Chaussees est a compter du 1^{er} octobre 1970 place en service detache pour une periode de 5 ans, eventuellement renouvelable, apres de l'etablissement public pour l'amenagement de la region de la Defense en vue d'y exercer des fonctions de son grade

Arrête du 5 janvier 1971

M **Karst Hubert** Ingenieur des Ponts et Chaussees est a compter du 1^{er} octobre 1970, place en service detache pour une periode de 2 ans, eventuellement renouvelable

M. **Vivet** Alain, Ingénieur des Ponts et Chaussées, précédemment en service détaché auprès du Secrétaire d'Etat auprès du Ministre des Affaires étrangères, est réintégré pour ordre dans son administration d'origine et replacé en service détaché, à compter du 8 septembre 1969, pour une période de 5 ans, éventuellement renouvelable, auprès de la Société centrale pour l'Equipe-ment du Territoire en vue d'exercer les fonctions de Directeur Adjoint.

Arrêté du 5 février 1971.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent sont, à compter des dates ci-après, maintenus en service détaché auprès de la Préfecture de Paris, pour une période de 5 ans, éventuellement renouvelable, afin de leur permettre de continuer d'y exercer des fonctions de leur grade :

M. **Boissin** Henri, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 16 novembre 1967.

M. **Martin** Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 16 février 1969.

M. **Legrand** Luc, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, 1^{er} septembre 1969.

M. **Moreau de Saint-Martin** Jean-Marie, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 1^{er} octobre 1969.

Arrêté du 19 février 1971.

M. **Deschêne** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à l'Organe technique régional de Lyon, est, à compter du 1^{er} février 1971, mis à la disposition de la Société centrale pour l'Equipe-ment du Territoire.

Arrêté du 19 février 1971.

M. **Chambron** Etienne, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Société Nationale des Chemins de Fer français est, à compter du 1^{er} avril 1970, maintenu dans la même position auprès de cet organisme pour une nouvelle période de 5 ans, éventuellement renouvelable, afin de lui permettre de continuer à y exercer des fonctions de son grade.

Arrêté du 26 février 1971.

M. **Fougéa** Denis, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Centre Scientifique et Technique du Bâtiment, est, à compter du 1^{er} octobre, maintenu dans la même position auprès de cet organisme pour une période de 5 ans, éventuellement renouvelable, pour lui permettre de continuer d'exercer les fonctions de chef de la section des matériaux.

Arrêté du 26 février 1971.

Par décret du Président de la République en date du 1^{er} février 1971, la démission de M. **Blanquet** (Jean-Pierre), Ingénieur des Ponts et Chaussées, est acceptée à compter du 1^{er} janvier 1971.

J.O. du 6 février 1971.

Par arrêté du Premier Ministre, du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre de l'Equipe-ment et du Logement en date du 18 décembre 1970, M. **Gaud** (Paul), Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché à compter du 1^{er} novembre 1970, pour une période de cinq ans, auprès de la société centrale pour l'équipement du territoire en qualité de directeur adjoint pour exercer les fonctions de directeur technique de l'agence de Paris de Scetauroute.

J.O. du 6 février 1971.

Par arrêté en date du 9 février 1971, est nommé en qualité de chef de mission à temps plein auprès des Préfets de région Midi-Pyrénées M. **Roux** Hubert, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

J.O. du 10 février 1971.

Par arrêté en date du 23 février 1971, il est mis fin, à compter du 15 octobre 1970, aux fonctions exercées en qualité de chargé de mission à temps plein auprès du Préfet de région Midi-Pyrénées par M. **Marvillet** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

J.O. du 27 février 1971.

DÉCISIONS (Mines)

Par décret en date du 19 janvier 1971, est réinvesti comme membre du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, à dater du 1^{er} janvier 1971, au titre de l'article 1^{er} (§a) de l'ordonnance du 19 octobre 1944, M. **Couture**, Ingénieur Général des Mines, secrétaire général de l'énergie au ministère du développement industriel et scientifique.

J.O. du 9 février 1971.

Par décret en date du 18 février 1971, M. **Beffa** Jean-Louis, Ingénieur des Mines, chef du service Raffinage-Utilisation à la direction des carburants, est désigné au titre du ministère du développement industriel et scientifique pour représenter l'Etat au conseil d'administration de la Société des transports pétroliers par pipe-line (Trapil), en remplacement de M. **Colin** Alexandre appelé à de nouvelles fonctions.

J.O. du 20 février 1971.

Par arrêté du Ministre du Développement industriel et scientifique en date du 8 février 1971, M **Turquet de Beau-regard** (Gabriel), Ingénieur Général des Mines, a été nommé président de section du Conseil général des Mines (section d'outre mer) à compter du 18 décembre 1970

J O du 21 février 1971

Par décret en date du 23 février 1971, M **Schnell**, Ingénieur Général des Mines est nommé membre du conseil d'administration de la Caisse de compensation des prix des combustibles minéraux solides, en remplacement de M **Duhameaux** admis à faire valoir ses droits à la retraite

J O du 26 février 1971

MUTATIONS

M **Plaud** Alain, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en stage aux U.S.A., est muté dans l'intérêt du service à l'Administration Centrale (service des Affaires Economiques et Internationales département urbain), à compter du 1^{er} janvier 1971

Arrête du 9 février 1971

M **Delacour** Andre Ingénieur en Chef du corps autonome des Travaux Publics, en service détaché à l'UNESCO, est réintégré dans les cadres de son administration d'origine et affecté au service de Coopération technique, à compter du 23 octobre 1970

Arrête du 17 février 1971

M **Longueval** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la direction départementale de l'Équipement de l'Aisne est muté dans l'intérêt du service à l'arrondissement de Douai-Lille du Service de Navigation du Nord et du Pas-de-Calais, à compter du 1^{er} mars 1971

Arrête du 17 février 1971

M **Poupinel** Jean Francois, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la direction départementale de la Seine-Saint-Denis, est muté dans l'intérêt du service à l'Administration centrale pour être chargé des fonctions de chef du service du Financement et de la Législation à la direction de la construction en remplacement de M **Despres** appelé à d'autres fonctions, à compter du 1^{er} janvier 1971

Arrête du 18 février 1971

M **Virlogeux** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est affecté provisoirement au service régional de l'Équipement Paris à compter du 1^{er} octobre 1970, et mis à la disposition du ministère des Affaires Étrangères pour servir en Tunisie au titre de la Coopération technique à compter du 5 décembre 1970

Arrête du 19 février 1971

M **Maynadie** Jean, Ingénieur en Chef du Corps autonome, en service détaché auprès du Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire, est réintégré pour ordre dans son administration d'origine et mis à la disposition de l'Office national de Navigation en vue d'exercer les fonctions de Sous-Directeur technique, à compter du 1^{er} novembre 1970

Arrête du 19 février 1971

M **Ostenc** Philippe, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la direction départementale de l'Équipement de la Réunion, est muté au Service régional de l'Équipement de la Région Parisienne à compter du 29 novembre 1970 et mis à la disposition du Secrétaire d'État auprès du Ministre des Affaires Étrangères en vue d'exercer des fonctions de son grade en République de la Côte-d'Ivoire au titre de la Coopération technique, à compter du 15 janvier 1971

Arrête du 26 février 1971

RETRAITES

M **Cassagne** Pierre, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées est admis, à compter du 13 mars 1971, à faire valoir ses droits à la retraite par limite d'âge en application de l'article L 4 1^{er} et L 24 1^{er} du code des pensions civiles et militaires de retraite

Arrête du 11 janvier 1971

M **Texier** Georges, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis, à compter du 7 mars 1971, à faire valoir ses droits à la retraite par limite d'âge en application de l'article 4 2^e alinéa de la loi du 18 août 1936 et de l'article L 4 et L 24 1^{er} du code des pensions civiles et militaires de retraite

Arrête du 11 janvier 1971

M **Siadous** Pierre, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, est admis sur sa demande à faire valoir ses droits à la retraite à compter du 7 mai 1971 au titre des articles L 4 1^{er} et L 24 du code des pensions civiles et militaires de retraite

Arrête du 13 janvier 1971

M. **Devraine** Robert, Ingénieur en Chef de la Construction, intégré Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du cadre spécial à compter du 1^{er} janvier 1970, est admis à faire valoir ses droits à la retraite par limite d'âge au titre des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions à compter du 15 janvier 1970.

Arrêté du 19 janvier 1971.

M. **Monicard** Pierre, Ingénieur en Chef de la Construction, intégré Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du cadre spécial à compter du 1^{er} janvier 1970, est admis à faire valoir ses droits à la retraite par limite d'âge au titre des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions à compter du 7 mars 1970.

Arrêté du 19 janvier 1971.

M. **Dosnon** André, Ingénieur en Chef de la Construction, intégré Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du cadre spécial à compter du 1^{er} janvier 1970, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, sur sa demande, au titre des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions à compter du 5 avril 1970.

Arrêté du 19 janvier 1971.

M. **Lestienne** Charles, Ingénieur en Chef de la Construction, intégré Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du cadre spécial à compter du 1^{er} janvier 1970, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, sur sa demande, au titre des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions à compter du 1^{er} août 1970.

Arrêté du 19 janvier 1971.

M. **Bastide** Gaston, Ingénieur en Chef de la Construction, intégré Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du cadre spécial à compter du 1^{er} janvier 1970, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, sur sa demande, au titre des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions à compter du 15 septembre 1970.

Arrêté du 19 janvier 1971.

M. **Cardon** Gustave, Ingénieur en Chef de la Construction, intégré Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du cadre spécial à compter du 1^{er} janvier 1970, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, sur sa demande, au titre des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions à compter du 1^{er} octobre 1970.

Arrêté du 19 janvier 1971.

M. **Hémar** Jacques, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite par limite d'âge, à compter du 22 janvier 1971, au titre des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions.

Arrêté du 19 janvier 1971.

Par décret du Président de la République en date du 16 février 1971 :

M. **Haas** (René), Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, par limite d'âge, à compter du 30 mai 1971, au titre des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions.

M. **Colonna de Lega** (Roger), Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du cadre spécial, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, par limite d'âge, à compter du 7 mai 1971, au titre de l'article 4 (1^{er} alinéa) de la loi du 18 août 1936 et des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions.

M. **Duteil** (Marcel), Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, par limite d'âge, à compter du 3 juin 1971, au titre des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions.

M. **Guiochon** (Georges), Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, par limite d'âge, à compter du 23 mai 1971, au titre des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions.

M. **Lescanne** (Maurice), Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, par limite d'âge, à compter du 16 avril 1971, au titre de l'article L 4 (1^{er} alinéa) de la loi du 18 août 1936, de l'article 18 de la loi du 27 février 1948 et des articles L 4 1^o et L 24 du code des pensions.

J.O. du 24 février 1971.

La Page du Trésorier

Cotisations P.C.M. pour l'Exercice 1971

Les taux des cotisations du P.C.M. ont été fixés par le Comité à :

En activité	}	Ingénieur Général	75 F.
		Ingénieur en Chef	75 F.
		Ingénieur	45 F.
		Ingénieur Elève	0
Hors cadres	}	Tous grades	75 F.
En disponibilité			
Démissionnaire			
En retraite		Tous grades	15 F.

LE VERSEMENT DE LA COTISATION EST EXIGIBLE DANS LE PREMIER TRIMESTRE DE L'EXERCICE EN COURS (Article 15 du Règlement intérieur).

- N'oubliez pas vos règlements -

Ces taux concernent exclusivement les cotisations du P.C.M. ; ils ne comprennent pas, notamment, la cotisation de 5 F. par an pour le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; à la demande de ce Syndicat, cette cotisation peut cependant être versée au P.C.M.

Libellez toujours vos chèques bancaires et postaux à l'adresse
impersonnelle

" Association du P. C. M., 28, rue des Saints-Pères -- PARIS-7° "

Le N° du Compte de Chèques Postaux du P.C.M. est PARIS 508.39

Nos lecteurs trouveront, ci-après, des informations transmises par des entreprises travaillant pour les Ponts et Chaussées ou intéressant les services des Ponts et Chaussées par certaines de leurs productions. Le caractère documentaire de ces informations nous a paru justifier leur publication ; elles sont toutefois publiées sous la seule responsabilité des firmes intéressées.

Une nouvelle conception de la benne basculante grâce au TRIMULTICO

Présenté pour la première fois à « EXPOMAT 70 », le « TRIMULTICO » a depuis fait son apparition sur de nombreux chantiers et sur des châssis de toutes marques et de tous tonnages.

Les constructeurs de poids lourds, toujours attentifs aux nouveautés techniques, ne s'y sont pas trompés et ont, tout de suite, compris l'intérêt d'un tel dispositif.

C'est ainsi qu'au Congrès de la Viabilité Hivernale qui s'est tenu à VAL-LOIRE du 2 au 6 février, les principaux constructeurs de poids lourds ont présenté des véhicules équipés du « TRIMULTICO ».

Nul doute que la nombreuse assistance, composée principalement d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et de Chefs de Parc, a apprécié en connaisseur ce matériel aux performances exceptionnelles.

Le MULTICO équipe déjà les bennes AR ; le TRIMULTICO équipera les bennes 3 faces ; voici pourquoi :

Ce nouveau dispositif élévateur, identique au célèbre MULTICO utilisé sur les bennes AR, présente toujours l'avantage d'être monté entièrement en superstructure sur le châssis des véhicules.

Ce montage évite tout déplacement d'organe de camion et permet des calages sous benne surbaissés. De ce fait, la stabilité en route du véhicule chargé se trouve grandement améliorée par la position extrêmement basse du centre de gravité de la charge transportée.

Le « TRIMULTICO » est équipé d'un vérin simple expansion à simple effet, facilement démontable ; l'entretien et le remplacement des joints se trouvent facilités.

Un jeu de joints d'un seul diamètre suffit, alors que dans la construction traditionnelle, il est nécessaire de démonter 4 ou 5 pistons.

Les angles de basculement permis par le « TRIMULTICO » sont en bilatéral de 48°, en benne AR de 55° et plus, ce qui facilite grandement l'écoulement de matériaux collants.

En ce qui concerne les bennes longues, ce dispositif multiplicateur de course permet :

- de réaliser des bennes avec des porte-à-faux AR réduits,
- de soulever la charge au centre de la caisse, supprimant de ce fait toutes les torsions de châssis en cours de bennage,
- de réaliser des temps de basculement et des temps de descente réduits, compte tenu de la capacité minime du vérin qui travaille en forte pression.

SERVICES COMMERCIAUX DECAUVILLE S.A.,
91-CORBEIL-ESSONNES.
Tél. 496-92-20 - B.P. 70.

Le Service
des **CONGÉS PAYÉS**
dans les **TRAVAUX PUBLICS**
ne peut être assuré que par la

**Caisse Nationale des Entrepreneurs
DE TRAVAUX PUBLICS**

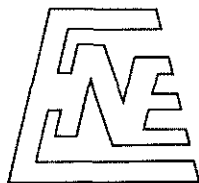
Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901
Agréée par arrêté ministériel du 6 avril 1937
J. O. 9 avril 1937

7 et 9, av. du Général de Gaulle - 92 - PUTEAUX
Tél. 772-24-25

SYNDICAT des
ENTREPRENEURS
de MAÇONNERIE
et de TRAVAUX
PUBLICS des
BOUCHES-du-RHONE

93, La Canebière - MARSEILLE
Téléph. 62-38-06 (3 lignes groupées)

En travaux publics comme en bâtiment,
confiez vos travaux à des Entreprises possédant
toutes les qualifications professionnelles
requis pour construire dans les règles
de l'art.



121, rue J.-B.-Charcot
92-COURBEVOIE
333-49-76

RÉSEAUX de DISTRIBUTION
ELECTRICITÉ MT/BT
POSTES de TRANSFORMATION
ILOTS - LOTISSEMENTS
ÉCLAIRAGE PUBLIC
GRANDS AXES - CARREFOURS

S.A. ÉLECTRIFICATION DU NORD-EST

Société
d'Urbanisme
de la Seine

Collecte et évacuation
des ordures ménagères
et déchets industriels

9, rue Frédéric-Bastiat, PARIS (8^e) - Tél. 359.96.94

SOCIÉTÉ DES CARRIÈRES DE PAGNAC
ET DU LIMOUSIN

GÉRANCE DE LA SOCIÉTÉ DES QUARTZITES
ET PORPHYRES DE L'ORNE

Siège Social : 2, rue Deverrine - LIMOGES (Tél. 58 64)
Bureau à PARIS, 39, rue Darreau (Tél. Gob. 84 50)

PAGNAC - LIMOUSIN

Société anonyme au Capital de 600.000 F

CARRIÈRE DE PAGNAC, à Verneuil-sur-Vienne

Embranchement particulier

MATÉRIAUX
immédiatement disponible

*Pierre cassée - Graviers
Gravillons - Mignonnette - Sables*

MATÉRIAUX DE VIABILITÉ ET DE CONSTRUCTION
Pavés - Bordures - Moellons - Pierre de taille

Entreprise CASTELLS Frères

Bâtiments et Travaux Publics

S.A.R.L. au Capital de 1.800.000 F

4, Chemin du Clauzier, 65 - TARBES

R.C. Tarbes 58 B 13 - C.C.P. Toulouse 332.28 - Tél. (62) 93-08-14

Centre
de BAGNERES-DE-BIGORRE
Allées Jean-Jaurès
65 - Bagneres-de-Bigorre
Tél. 4.54 - 4.55

CENTRE DE BORDEAUX
1, rue du Château Trompette
33 - BORDEAUX
Tél. 48.52.10

CENTRE SUD-EST
50, Avenue Maréchal-Foch
83 - TOULON
Tél. 92-91-15

CENTRE DE PAU
Avenue J.-Mermoz
64 - LONS-PAU
Tél. 27.56.21

Syndicat Autonome des Ingénieurs des Ponts et Chaussées

Le Bureau provisoire du Syndicat Autonome des Ingénieurs des Ponts et Chaussées constate qu'un certain nombre de camarades mal informés confond la modification des statuts du P.C.M. et la création du Syndicat.

Celle-ci est le résultat de l'étude menée par le groupe de travail « Syndicats » du P.C.M., à la suite mais de façon totalement indépendante de celle qu'a effectuée le groupe « Statuts ». L'enquête d'opinion qui a été l'un des éléments essentiels de cette étude a été faite par sondage sur un échantillon. De ce fait, les camarades qu'elle n'a pas touchés n'en sont pas toujours au courant et la confondent parfois avec celles du groupe « Statuts ».

Nous rappelons que l'enquête « Syndicats » a montré que 75 % des interrogés se déclaraient partisans de la séparation des activités du P.C.M. et d'un Syndicat, et prêts à adhérer à un Syndicat autonome.

Ceci nous a paru largement suffisant pour procéder à la création du Syndicat, alors que les problèmes qui se posent aux I.P.C. fonctionnaires et assimilés se font pressants.

Les statuts approuvés par l'Assemblée constitutive du 26 février sont en cours de dépôt. Le Bureau provisoire s'est déjà réuni et procède à la mise en place du Comité provisoire, à l'élaboration du règlement intérieur et à la préparation de l'Assemblée Générale.

Le Syndicat s'est présenté à M. le Ministre de l'Equipement et du Logement.

L'Assemblée Générale ordinaire aura lieu à 10 heures, le matin de l'Assemblée Générale du P.C.M. Seront admis à voter tous les membres inscrits à cette date. Toutefois, pour des raisons d'organisation, les listes de candidatures au Bureau, les pouvoirs et les bulletins de vote par correspondances ne pourront être adressés qu'aux membres inscrits avant le 24 avril.

Les listes de candidatures au Bureau devront être déposées au Siège, accompagnées éventuellement de profession de foi (250 mots maximum), avant la même date. Elles ne pourront comporter que des membres inscrits.

Le bureau provisoire s'efforcera de diffuser avant l'Assemblée Générale un premier bulletin faisant le point des premières activités du Syndicat.

Les adhésions peuvent se faire par simple déclaration ou à l'aide du bulletin d'adhésion joint, au Secrétariat du Syndicat : 28, rue des Saints-Pères, PARIS (7^e).

Le Président :
P. FUNEL.

A DÉTACHER

BULLETIN D'ADHÉSION

Je soussigné : (nom, prénom, grade, affectation)

.....
déclare adhérer au Syndicat Autonome des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Fait à, le

Signature