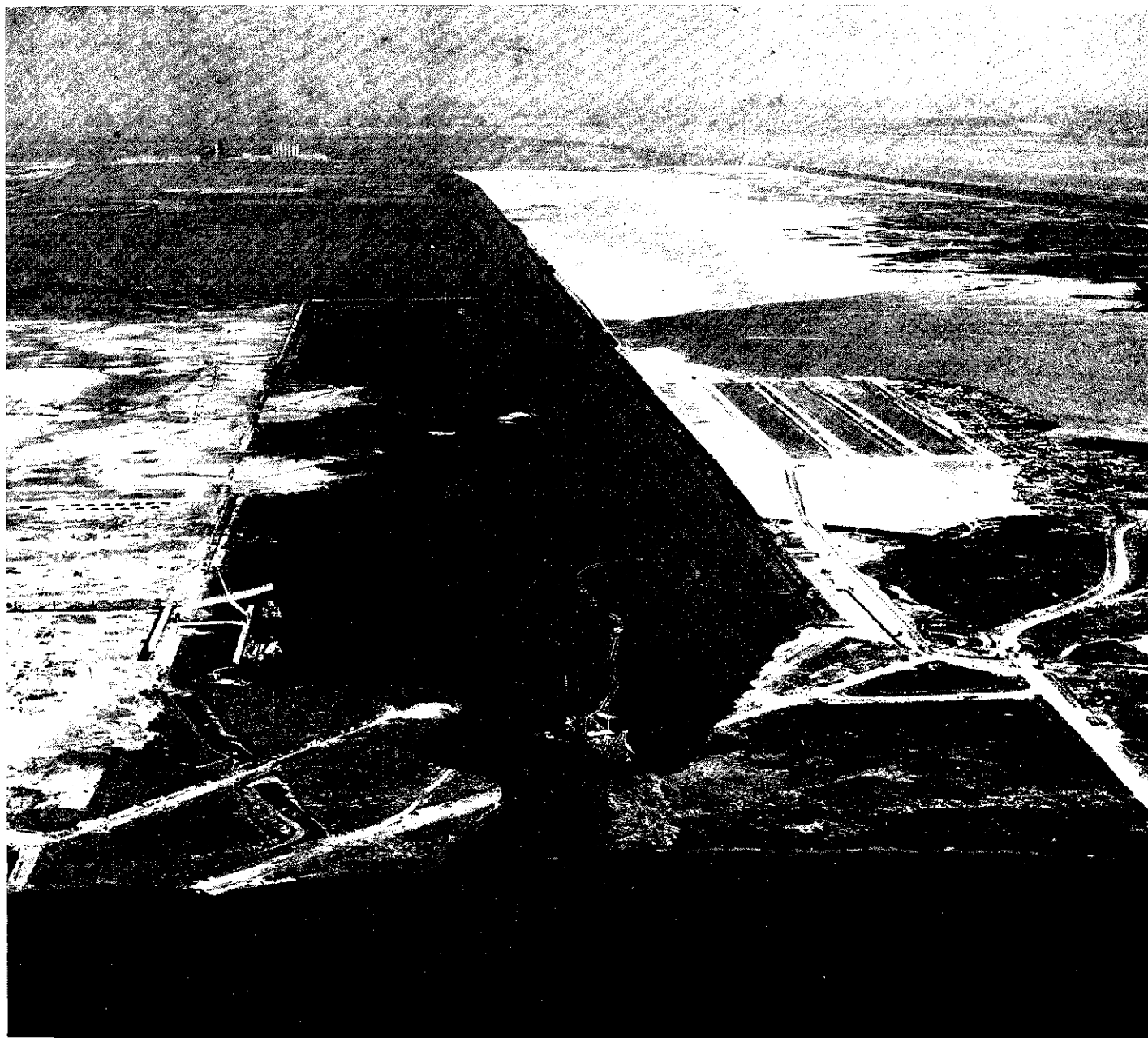


**Le schéma d'aménagement
de la Basse-Seine**

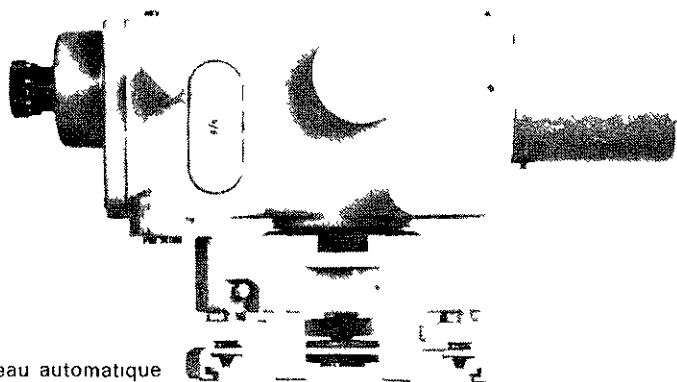


instruments de

géodésie

WILD

HEERBRUGG



Niveau automatique
WILD NA 2

Niveaux à lunette

Théodolites

Tachéomètres autoréducteurs

Photogrammétrie

Mires, Jalons, Rubans

Boussoles Büchi

instruments

d'hydrométrie

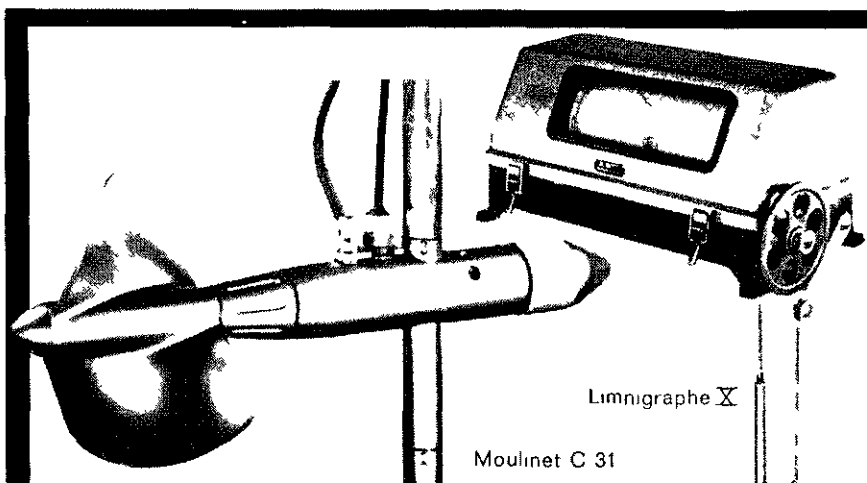


**SOCIÉTÉ
WILD
PARIS**

86, route de St Cloud
92 - RUEIL-MALMAISON

Tel 967-71-00
et 967-73-00 ()

Agence de LYON
108, rue Henon - 69 LYON (4^e)
Tel (78) 29 02 68



Limnigraphe X

Moulinet C 31

Moulinets - Micro-moulinets
Treuils et perches de manœuvre
Transporteurs aériens
Limnigraphes - Télélignigraphes
Marégraphes - Débitmètres

Service après vente complet
pour tous les appareils distribués
Ateliers à Rueil Malmaison et Lyon

S O M M A I R E

<i>Préface du Ministre délégué auprès du Premier Ministre, chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire</i>	21
<i>L'O.R.E.A.M. de la Basse-Seine par le Préfet de Région de Haute-Normandie</i>	22
<i>Présentation du schéma d'aménagement de la Basse-Seine</i>	23
<i>Chapitre I : la Basse-Seine aujourd'hui et demain</i>	25
<i>Chapitre II : le schéma de la Basse-Seine</i>	31
<i>Chapitre III : la mise en application</i>	38
<i>Le complexe portuaire de la Basse-Seine</i>	42
<i>Les routes, instruments de développement et d'aménagement</i>	48
<i>L'adaptation des centre-villes : l'exemple rouennais</i>	51
<i>La ville nouvelle du Vaudrenil et l'aménagement de la Basse-Seine</i>	57
<i>Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :</i>	
<i>Séance du vendredi 25 juillet 1969</i>	64
<i>Séance du vendredi 19 septembre 1969</i>	67
<i>Mutations, promotions et décisions diverses</i>	70
<i>Avis - Offres de postes</i>	77

Photo de couverture. — La plaine alluviale du HAVRE. Future zone industrielle.



UN CARREFOUR RYTHMÉ "ALLEGRO"

**C'est un carrefour réglé vite et bien...
allegrement!**

Les responsables locaux en rêvent, car quoi de plus cauchemardesque que des artères qui s'obstruent à chaque croisement...

Quoi de plus navrant que ces véhicules de tous genres s'entremêlant en une véritable hécatombe... sous l'œil des feux affolés, ne rythmant plus qu'un concert de moteurs impatients et de vociférations? Or cette fluidité totale tant désirée peut-être obtenue par l'adaptativité permanente de la circulation aux conditions réelles du moment.

C'est actuellement possible, grâce au système électronique de régulation, R.E.M.U. qui élimine tous les inconvénients des feux à temps préréglés et trouve pour chaque carrefour le rythme qui convient à son trafic.

**TRT donne le feu vert au développement
de votre ville.**

TRT

TELECOMMUNICATIONS RADIOELECTRIQUES ET TELEPHONIGUES

88, rue Brillat-Savarin PARIS 13 - FRANCE - Tel 707-7779



PRÉFACE

Depuis plusieurs années, l'une des préoccupations fondamentales des pouvoirs publics porte sur l'amélioration de la répartition de la croissance sur l'ensemble du territoire. De nombreuses actions ont déjà été entreprises dans ce sens, même si elles n'ont pas toujours pu atteindre l'ampleur souhaitable ; je citerai : la politique de décentralisation industrielle, le développement des meilleurs réseaux de communications inter-régionales, l'élaboration d'une planification nationale et régionale, la mise en place de métropoles d'équilibre, etc...

L'aménagement du territoire a, parmi ses préoccupations majeures, le souci de redresser le déséquilibre entre régions plus ou moins industrialisées en respectant cependant leur nature, leur vocation et leur potentialité. C'est une nouvelle approche des problèmes économiques.

Dans cette perspective, il convient de donner une place particulière aux schémas d'Aménagement et d'Urbanisme qui constituent, non pas au niveau central, mais aux niveaux régional et local, l'un des instruments essentiels à l'application de cette politique.

Un schéma, en effet, parce qu'il définit le cadre de vie collective et donc le visage de la société, parce qu'il fixe les grandes orientations d'une région, constitue pour elle une perspective de référence adaptée et adaptable à toutes les actions publiques et privées. Dans la mesure où il a été et sera à chaque étape discuté et accepté par tous, il doit représenter une sorte de charte d'action commune pour les divers responsables, aux niveaux national, régional et local.

La Basse Vallée de la Seine, au sein de la région de Haute-Normandie, constitue un des axes privilégiés d'aménagement du territoire, particulièrement par sa vocation portuaire maritime et fluviale de caractère national et international. Cette vocation est inscrite sur le sol par les infrastructures de transport et d'accueil existantes naturellement, comme par celles qui sont construites ou projetées.

Mais la richesse et la variété des paysages, celle des terres agricoles, la qualité de la vie urbaine qui constituent la personnalité régionale, sont des éléments aussi importants pour l'équilibre du développement économique et humain.

La perspective adoptée a tenu compte, non seulement des facteurs économiques d'évolution, mais de l'individu et de ses aspirations. La flexibilité (et non le désordre), l'adaptabilité (et non le laisser faire), l'humanisme (et non la démagogie) doivent présider à l'établissement et la mise en application de telles réflexions. A cet égard, le schéma d'aménagement de la Basse-Seine a su intégrer la plupart de ces aspects humains et techniques. Il reste à l'améliorer, à l'élargir et à le mettre en application.

Ministre délégué auprès du Premier Ministre,
chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire.



L'OREAM de la BASSE SEINE

C'est au cours de l'année 1965 que mon prédécesseur, M. CHAUSSADE, a créé par un arrêté préfectoral, en application d'instructions émanant du Gouvernement, l'Organisation Régionale d'Etudes d'Aires Métropolitaines avec pour objectif de préparer, pour cette région, un Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme. Cette création entraine en effet dans le cadre d'une politique d'études d'aménagement des aires métropolitaines, définie par la Délégation à l'Aménagement du Territoire et le Ministère de l'Equipement.

Le groupe permanent d'études de l'OREAM (mission d'études de la Basse-Seine), mis en place au début de l'année 1966, est une équipe pluridisciplinaire réunissant : architectes - ingénieurs - sociologues - géographes et économistes. Ce groupe a travaillé en étroite liaison avec tous les services intéressés et les collectivités locales, sous le contrôle d'un « Comité Technique » regroupant les chefs de services régionaux et départementaux, chargés, sous notre autorité, de préparer le programme général, les programmes annuels d'études et d'en suivre la réalisation.

Les principales personnalités régionales ont été associées aux études poursuivies par l'intermédiaire de la Commission de Coordination qui réunit les présidents des conseils généraux, les maires des grandes villes et le Président de la Commission de Développement Economique Régionale.

Nommé lors de la création de l'organisme, M. LACAZE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, a dirigé pendant trois ans les travaux de la Mission d'Etudes jusqu'à l'élaboration définitive du projet et sa présentation aux diverses instances régionales à la fin de l'année 1968. Le projet a en effet été l'objet, depuis le début de son élaboration, d'une large concertation régionale.

M. REGARD, Ingénieur des Ponts et Chaussées, assure maintenant la continuité des travaux entrepris par la Mission au moment où le projet, accepté par la région au mois de mars 1969, vient d'être pris en considération par le Gouvernement. Son rôle est d'engager maintenant l'OREAM dans la nouvelle orientation qui doit être la sienne après l'achèvement de la phase d'élaboration.

En effet, la Mission de l'OREAM ne s'arrête pas à l'élaboration et l'actualisation en continu du schéma d'aménagement. Il s'agit maintenant, non pas d'assurer le contrôle de l'application, qui reste du domaine des administrations traditionnelles, mais :

- de poursuivre la politique d'information du schéma en Haute-Normandie et les études, soit à l'intérieur du périmètre du schéma, afin de préciser certaines options, notamment celles qui concernent le développement de la rive gauche aval, soit à l'extérieur, en vue d'une organisation régionale cohérente plateaux-vallée,
- de favoriser la mise en application de ce document par une participation active à la préparation des décisions.

Il conviendra également d'étendre ces réflexions et études vers la Basse-Normandie et de continuer le dialogue avec la Région Parisienne.

L'OREAM doit être dans sa structure originale un organisme d'études et d'animation au service de l'Etat, de la région et de ses diverses collectivités.

J. TOMASI.
Préfet de Région de Haute-Normandie,
Préfet de la Seine-Maritime,

PRÉSENTATION

du SCHÉMA d'AMÉNAGEMENT

de la BASSE SEINE

INTRODUCTION

Dans moins de cinquante ans, la population urbaine française aura doublé et dans vingt ans, trois Français sur quatre vivront dans les villes.

Comment accueillir un tel afflux de population en si peu de temps ? Comment faire pour que la croissance urbaine et économique, qui marquera profondément l'évolution de notre société d'ici la fin du siècle, engendre l'harmonie et le bien-être au lieu d'aggraver le désordre légué par le passé ?

Il y a quelques années, les pouvoirs publics ont compris la nécessité d'aménager l'espace de l'homme et de planifier le développement urbain. Une série d'organismes a été mise en place à l'échelon national, régional et local. La vallée de la Seine s'est imposée parmi les six zones dont l'aménagement revêt une importance à la fois régionale et nationale.

C'est pourquoi elle s'est dotée en 1965 d'un organisme d'études d'aire métropolitaine, placé sous l'autorité du Préfet de Région et chargé d'établir un schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme pour la région comprise entre Vernon et Le Havre.

Organiser le développement.

Mais qu'est-ce que l'aménagement régional ?

C'est en quelque sorte essayer de faire jouer à plein les facteurs de développement de la région et organiser les effets de ce développement dans l'espace pour un meilleur bien-être collectif.

En effet, laisser l'économie se développer librement avec toute la force de sa vitalité, c'est abandonner la région à l'évolution qui a conduit aux agglomérations anarchiques de la fin du XIX^e siècle, avec ceci de plus grave encore qu'il s'agit cette fois d'un doublement, voire d'un triplement de la population de nos villes en l'espace de trente ans. A l'inverse, fixer des objectifs d'aménagement incompatibles avec les lois de l'économie, cela conduit à des projets irréalisables, rapidement infirmés par le cours des événements.

Il a donc fallu d'abord analyser toutes les forces motrices de la région avant de

tracer le cadre dans lequel elles pourraient s'exercer avec un maximum d'efficacité sans que pour autant les intérêts collectifs de toute nature en pâtissent, en tenant compte :

- des caractéristiques du milieu naturel avec ses possibilités et ses contraintes,
- de l'évolution probable des modes de vie,
- des données et des perspectives nationales et des grandes orientations de la politique d'aménagement pour assurer la cohérence de l'aménagement de la Basse-Seine avec celui des régions voisines et même de l'ensemble du territoire.

Les premiers résultats furent consignés dans le LIVRE BLANC, pris en considération par le Gouvernement le 27 juillet 1967.

Il définit les facteurs de développement de la zone étudiée, fixe les grandes masses de population et d'emploi à prévoir et esquisse déjà les grands principes du schéma.

Il propose en outre un certain nombre d'actions administratives indispensables à la mise en application du schéma, notamment la *création de l'Etablissement public d'Aménagement de la Basse-Seine et l'institution d'une taxe d'équipement* pour mener une politique foncière. La Basse-Seine devient ainsi la seule région de France avec le district parisien, à disposer d'un budget véritablement régional.

En mars 1968, enfin, le PROJET DE SCHEMA D'AMENAGEMENT de la Basse-Seine est proposé à la CODER de Haute-Normandie.

C'est à la fois :

- un objectif d'aménagement dont il faudra tenir compte dans l'établissement des schémas directeurs des secteurs compris dans le périmètre de la Basse-Seine,
- un cadre pour les grands programmes d'équipement qui transformeront progressivement les structures de l'aire urbaine,
- un document auquel tous les responsables pourront se référer.

Contraignant dans la mesure où il vise à organiser les tendances naturelles du développement régional, le schéma doit offrir dans sa forme même la possibilité d'une mise à jour permanente, permettant toute adaptation aux évolutions ultérieures.

Un premier pas vers la concertation régionale.

Le Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine a fait l'objet de diverses consultations régionales :

- la mission d'études Basse-Seine a travaillé en liaison avec les administrations régionales et départementales intéressées, sous le contrôle d'un « Comité Technique »,
- la section Aménagement à long terme de la CODER a été informée de la progression des études, et différentes esquisses lui ont été soumises,
- une enquête-consultation envoyée à 450 élus, administrateurs, membres d'organisations professionnelles ou culturelles diverses, a proposé une série de thèmes de réflexion regroupés sous le titre « La Basse-Seine en l'an 2000 »,
- en 1968, le schéma a été présenté à la CODER et à toute une série d'associations et d'organismes de deux départements.

Au terme de cette consultation régionale, le schéma a été approuvé avec certaines modifications qui ne remettent pas en cause son orientation générale. A présent, il est entre les mains du Gouvernement.

Il est certain que ce n'est qu'un premier pas : la région a donné son avis sur un document déjà élaboré. Mais il faut arriver à ce que peu à peu, toutes les forces vives de la région — à tous les niveaux — soient associées à son élaboration.

Un tel document, élaboré par la région elle-même, deviendrait alors très facilement la *charte d'action commune* des pouvoirs publics, des collectivités et des individus qu'il est destiné à être.

CHAPITRE I

La Basse Seine aujourd'hui et demain

La situation d'une région et la beauté des paysages constituent pour elle un important facteur de développement. A cet égard, la Haute-Normandie dispose d'atouts exceptionnels : la qualité de ses sites, le nombre et l'étendue de ses forêts, la proximité de la mer, sa richesse agricole en font un cadre de vie particulièrement agréable, alors que dans le Nord de la France et dans la Ruhr au contraire, les sites naturels ont été à ce point dégradés qu'il faut à présent recréer à grand frais un paysage artificiel pour conserver un minimum d'attrait à ces régions.



Le relief joue aussi un rôle important dans le développement économique et humain de la région. En entaillant de vastes méandres encaissés de plus de 100 mètres les vastes plateaux agricoles du Nord et du Sud, la Seine a ouvert à l'industrialisation et à l'urbanisation un vaste couloir qui relie Paris à la mer la plus fréquentée du monde.

1. Aujourd'hui.

La Basse-Seine constitue donc l'ouverture maritime naturelle du premier marché de production et de consommation de France, le Bassin Parisien.

Cette situation privilégiée explique la formation d'un complexe portuaire dont le trafic (55 millions de tonnes en 1968) représente le tiers du trafic maritime total de la France. Cet ensemble comprend, outre Rouen et Le Havre, les installations annexes de Port-Jérôme et de Honfleur.

1-1. - Une concentration de moyens de transport.

Sa desserte a entraîné une concentration exceptionnelle de moyens de transport dans la vallée :

- première voie de navigation intérieure par le gabarit et le trafic, la Seine écoule un tiers du tonnage kilométrique fluvial français,
- une voie ferrée électrifiée relie Paris au Havre en 1 h. 45,
- l'autoroute de Normandie atteint déjà les portes de Rouen, et sera bientôt prolongée sur Caen.

Le couloir séquanien dispose également d'excellents équipements énergétiques spécialisés avec centrales électriques, lignes à haute tension, gazoduc et oléoducs.

1-2. - Equilibre ville-campagne.

La Haute-Normandie a vu se tisser sur son sol, et surtout au fond de ses vallées, un important réseau de villes et centres secondaires. Rouen (370.000 habitants en 1968) et Le Havre (247.000) nettement en tête des villes du Bassin Parisien, devant Tours (202.000) et Reims (168.000), en sont les deux têtes de chapitre. Mais ce réseau est mal hiérarchisé : ainsi la ville d'Evreux, juste après celle du Havre pour le poids de population atteint à peine 50.000 habitants.

L'afflux de population dans les villes s'étant produit plus tôt que dans d'autres régions françaises, la population agricole est tombée à un chiffre voisin du minimum compatible avec les besoins d'une agriculture moderne. Ce secteur d'activité reste important pour l'économie de la région, tant par le nombre de personnes qu'il emploie (51.000 en 1962) que par la qualité et la variété de ses produits sur des terres considérées comme étant parmi les plus riches de France.

1-3. - Un potentiel industriel important.

L'industrie pour sa part, représente déjà un potentiel important et relativement concentré. La Haute-Normandie, qui compte 3 % de la population du pays, raffine par exemple, 28 % du pétrole et fabrique plus de 10 % du papier en France.

Au cours des dernières années, la plupart des secteurs en expansion ont bénéficié d'implantations nouvelles. C'est notamment le cas de la construction électrique et électronique. L'implantation de Renault à Cléon et Sandouville, en offrant près de 10.000 emplois nouveaux, a bouleversé la structure des industries mécaniques.

Le textile, par contre, manifeste un déclin important et inquiétant. Il est responsable de quatre suppressions d'emplois sur cinq. La construction navale a également connu une baisse très sensible surtout à partir de 1962.

En dépit de l'acuité de la crise qui atteint ces deux branches, les reconversions et les implantations nouvelles ont permis d'éviter le développement d'un important chômage régional. Le nombre d'emplois supprimés a été en effet largement compensé par la décentralisation dont le bilan au 1^{er} janvier 1966 s'établissait dans la Basse-Seine à 230 établissements occupant 26.000 personnes. On s'aperçoit ainsi que près d'un cinquième de la population active industrielle travaille aujourd'hui dans des établissements datant de 10 ans ou moins (décentralisation et création). Les petits établissements se sont installés à proximité de la capitale, mais les plus grandes entreprises n'ont pas hésité à s'en éloigner et à s'implanter près de Rouen et du Havre qui leur offrent l'environnement industriel et portuaire dont elles ont besoin. Les branches « travail des métaux », « Chimie - industries diverses », et « électricité - électronique » sont les plus largement représentées : 60 % de l'emploi dans

la construction électrique est aujourd'hui localisé dans les établissements implantés de fraîche date.

Depuis ces dernières années les créations sont beaucoup moins nombreuses ; cependant la croissance de l'emploi est due à la très forte expansion des nouvelles unités.

1-4. - Un tertiaire sous-développé.

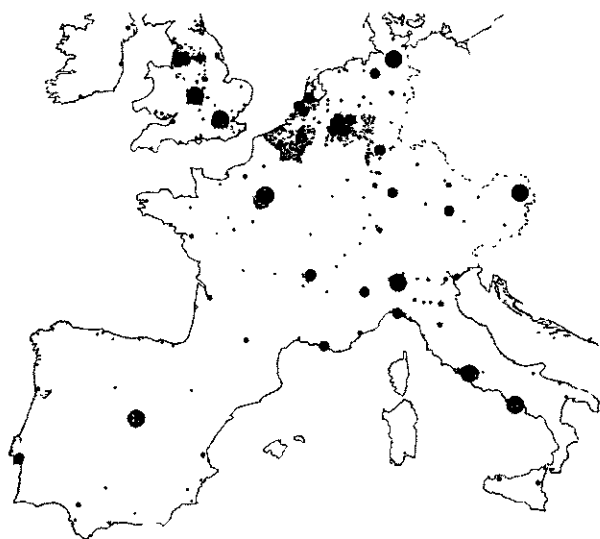
Dans le secteur tertiaire (administrations, bureaux, commerces, services aux entreprises, recherches, etc.) les résultats de la décentralisation sont beaucoup plus décevants.

La proximité de la capitale, qui détient un véritable monopole de ces activités, est à l'origine de cette faiblesse qui se retrouve d'ailleurs dans tout le Bassin Parisien.

Pourtant, si l'on s'en tient aux chiffres de 1962 (37 % d'emplois tertiaires, par rapport à la population active totale, dans la Basse-Seine, contre 35 % dans la France entière), la situation peut paraître assez bonne. Elle s'explique simplement par l'hypertrophie de la branche des transports dus aux activités portuaires. Si le tertiaire lié à la population atteint un chiffre satisfaisant, les services aux entreprises, par contre, pour une région qualifiée d'industrielle, restent anormalement bas. Il est à craindre qu'une telle situation, si elle se poursuivait, entraverait gravement le développement économique de la région.

1-5. - La Basse-Seine et les pôles de l'Europe du Nord-Ouest

...DENSITES DE POPULATION



100 à 199 hab. km ²	• ville de 3 à 600 000 hab.
200 à 299 ..	• 6 à 1 000 000 ..
plus de 300 ..	• .. > à

Avec ses 1.200.000 habitants, son complexe portuaire et son industrie en plein essor, la Basse-Seine occupe une place privilégiée dans le Bassin Parisien. Mais, à l'heure de l'Europe, quelle est sa place ?

A première vue, il n'existe pas de disproportion numérique trop marquée entre sa population et celles des régions de Brême et de Rotterdam ou d'Amsterdam. La comparaison des densités révèle cependant un écart substantiel : 155 habitants au km² dans la Basse-Seine, contre 310 dans la région de Portsmouth-Southampton, plus de 350 à Brême et Hambourg, 520 pour la conurbation Anvers-Bruxelles et 600 dans la Randstadt-Holland. Le processus de concentration économique et urbaine est donc bien moins avancé dans la Basse-Seine, il est même encore loin du seuil caractéristique des grandes métropoles industrielles.

Les 55 millions de tonnes de trafic de l'ensemble portuaire Haut-Normand en 1968 font bonne figure à côté des 72 millions de tonnes d'Anvers ou des 37 millions de tonnes de Hambourg, mais ils pâlissent bien auprès

des 158 millions de tonnes de Rotterdam. De plus, une analyse plus fouillée fait apparaître la faiblesse du trafic des marchandises diverses.

Alors il faut bien constater que la pauvreté actuelle de la Basse-Seine en centres de décisions l'empêche d'être un véritable pôle de croissance, c'est-à-dire une structure capable de sécréter elle-même son propre développement et d'exercer un effet d'entraînement sur les régions voisines. Conquérir une autonomie plus large passe nécessairement par l'affirmation de ses vocations nationales et internationales.

1-6. - Une double concurrence.

C'est l'orientation proposée par le schéma. Elle n'est ni utopique, ni volontaire si l'on compare l'esquisse de la Basse-Seine en l'an 2000, aux projets élaborés dans certains pays voisins.

Ainsi les Pays-Bas, par exemple, ont réaffirmé leur volonté de freiner le développement de la Randstadt-Holland au profit des provinces de l'Ouest. Dans ce pays, qui comptera environ 20 millions d'habitants en l'an 2000, le Gouvernement néerlandais veut limiter la croissance de la partie Sud-Ouest de son territoire à 13 ou 14 millions d'habitants. Dans cette hypothèse, la Randstadt compterait malgré tout plus de 8 millions d'habitants, soit une densité de près de 1.200 au km² (France et Basse-Seine : 130 et 370 au km²). Corrélativement, le trafic portuaire hollandais augmentera considérablement : il dépassera 270 millions de tonnes en 1980 ce qui nécessite une extension des surfaces portuaires de 11.000 ha par rapport à la surface existante en 1960 (la plaine alluviale du Havre compte 10.000 ha environ).

En Grande-Bretagne, la population du Bassin de Londres devrait augmenter de 3.500.000 habitants d'ici 1981. Cet afflux de citadins sera surtout reporté sur les villes voisines, et en particulier sur la zone de Portsmouth-Southampton, qui augmenterait de 250.000 d'ici l'an 2000, passant ainsi à environ 1 million d'habitants. Cette zone est d'autant plus intéressante qu'elle joue dans le Bassin Londonnien un rôle assez symétrique de celui de la Basse-Seine dans le Bassin Parisien. Pour profiter des perspectives d'industrialisation portuaire particulièrement favorables, il est prévu d'urbaniser la zone située entre ces deux villes pour les fondre en une seule agglomération dépassant le million d'habitants et constituer ainsi un pôle de croissance autonome.

Cette concurrence avec les grands ports étrangers se renforce d'une autre concurrence, à l'intérieur même de la France où les grandes zones industrielles et urbaines liées à des ports atteindront à la fin du siècle des chiffres de population importants : 3.200.000 habitants pour l'aire métropolitaine de Marseille-Fos, 5.000.000 pour celle du Nord, et 1.100.000 pour celle de Nantes.

Si l'objectif commun de toutes ces grandes zones urbaines françaises est bien entendu de contribuer à atténuer le déséquilibre entre Paris et la Province, il n'empêche qu'une concurrence active jouera inévitablement entre les ports, notamment entre ceux de l'Estuaire de la Basse-Seine et Marseille-Fos.

2. L'avenir : la double fonction des ports.

L'industrie de l'Europe du Nord-Ouest est profondément marquée par deux phénomènes. D'une part, les industries ont tendance à venir s'installer « au bord de l'eau », dans des ports accessibles aux grands navires, afin d'économiser les frais de plusieurs ruptures de charge ; d'autre part, les entreprises, soumises à une dure concurrence, doivent changer d'échelle, se regrouper, conquérir de nouveaux marchés, créer de nouvelles unités de production, développer leurs exportations.

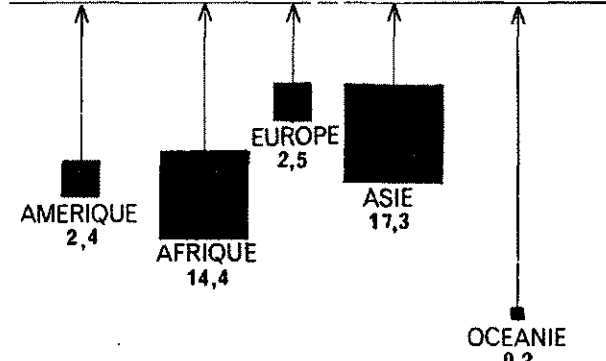
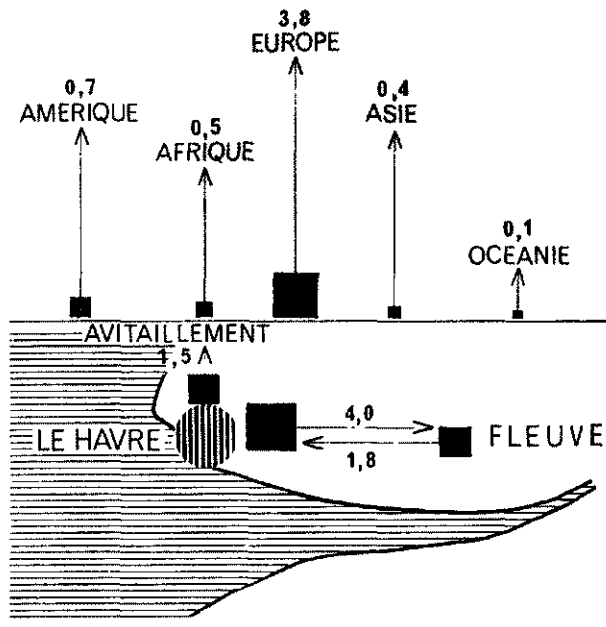
Les ports voient donc leur ancienne fonction « commerce-échange » se doubler d'une fonction industrielle, du fait que les entreprises préfèrent transformer sur place les matières premières importées. Mais, la fantastique évolution des transports maritimes, avec les navires porte-containers et les pétroliers géants, viendra encore accentuer l'importance du rôle joué par les ports dans le développement économique et urbain.

2-1. - Le Havre : un atout décisif.

Dans ce contexte, la Basse-Seine réunit des avantages décisifs. En 1968, le trafic du port du Havre a atteint le chiffre de 43.412.000 tonnes, soit une progression de 15,7 % par rapport à l'année précédente. Ayant dépassé Hambourg depuis 1967, Le Havre se classe désor-

LE HAVRE: TRAFIC MARCHANDISES
(en millions de tonnes) 1965

EXPORTATION MARITIME: 6 858 990 t.



IMPORTATION MARITIME: 36 553 167 t.

mais au troisième rang des ports de la façade Atlantique du Marché Commun, derrière Rotterdam et Anvers. En 1985, son trafic devrait atteindre 100 à 160 millions de tonnes. Plus encore que l'augmentation de son trafic, c'est son accessibilité et les possibilités d'accueil qu'il offre au développement industriel qui permettent d'affirmer pour Le Havre un très brillant avenir.

Dès 1971, la grande écluse ouvrira, par le canal central, l'accès des 8.000 ha de plaine alluviale aux navires de 250.000 tonnes. Ce site exceptionnel présente toutes les qualités requises pour l'accueil des industries lourdes, dont les contraintes techniques et économiques de localisation sont rigoureuses.

La construction d'un port d'éclatement au Parfond, au large du Havre, permettra la réception des pétroliers géants de 500.000 à 1 million de tonnes.

2-2. - La proximité de Paris.

Ouverture naturelle de Paris sur la mer, la Basse-Seine est aussi l'axe privilégié du développement de la Région Parisienne. La proximité de la capitale joue en effet un rôle majeur dans un grand nombre de décisions, accentuée encore par la facilité des communications (autoroute et voie ferrée électrifiée). Ainsi s'explique le succès de la Basse-Seine dans le mouvement de décentralisation.

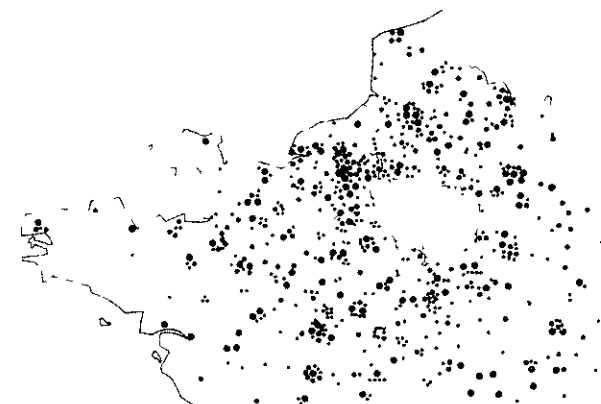
Ce mouvement n'a atteint, on l'a vu, que les activités industrielles, et plus précisément les ateliers de production. Les bureaux des entreprises décentralisées (direction, études, recherche, commercialisation, financement, etc.) restent parisiens.

Le phénomène de décentralisation n'est pas sans risques pour l'avenir d'une région. En effet :

- l'implantation d'activités industrielles entièrement commandées de Paris tend à accroître la dépendance de la région par rapport à la capitale,
- elle ne permet pas de préparer un développement urbain équilibré puisqu'elle accentue la prédominance déjà sensible des emplois industriels à faible qualification,
- elle présente l'inconvénient d'augmenter encore le déséquilibre résultant de l'excessive concentration à Paris des activités de niveau supérieur (forme particulièrement dangereuse que prend la centralisation).

Cependant, la volonté nationale de transformer la politique de « décentralisation » des activités de production (qui ne demandent rien de plus qu'un marché de main-d'œuvre et une bonne infrastructure de transports) en politique de « desserrement » des activités tertiaires — telles qu'université, recherche, services administratifs publics et privés, etc... — peut être particulièrement profitable à la Basse-Seine dans la mesure où justement ces activités sont absentes et que la qualité des communications avec Paris et celle du cadre de vie y favorisent leur implantation.

— DECENTRALISATION INDUSTRIELLE DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE , 54 — 63



- 50 à 199 emplois créés
 - 200 à 499
 - 500 et plus
- Region parisienne

La réussite d'une telle entreprise repose donc :

- d'une part sur une politique active volontaire destinée à inciter une partie des activités actuellement parisiennes à venir s'installer non plus dans la périphérie de la capitale, comme elles seraient tentées de le faire, mais un peu plus en aval, entre Rouen et l'estuaire,
- d'autre part sur une politique régionale également volontaire d'accueil (c'est-à-dire d'équipement).

2-3. - La nécessité de l'aménagement.

Cette politique d'accueil nécessite également une organisation de l'espace. Si le desserrement n'est pas soigneusement organisé, la Basse-Seine se transformera progressivement, par l'extension désordonnée des quartiers d'habitats et des activités nouvelles à la périphérie de la Région Parisienne, en une immense banlieue.

Dans la Basse-Seine, l'aménagement, nécessité régionale, devient impératif national par l'importance de l'enjeu.

A une époque où le fonctionnement de nos villes devient chaque jour plus difficile en raison de l'augmentation de la population urbaine et de ses besoins de déplacement, il devient urgent de préparer une urbanisation plus rationnelle, sur le plan humain comme sur le plan économique, par une meilleure répartition des équipements et des services : les zones urbanisées de l'avenir devront être moins étendues et séparées les unes des autres, afin de laisser aux espaces verts et aux équipements de loisirs la place qui doit être la leur dans une société moderne.

Ceci suppose un cadre, le schéma, étudié pour que son contenu — habitat, activités, équipements et infrastructures — puisse s'y installer progressivement et dans les meilleures conditions d'harmonie, d'agrément et de coût pour la collectivité.

Mais il faut voir loin. Le schéma d'aménagement propose une image de la région en l'an 2000 parce qu'une telle échéance permet d'étudier toutes les conséquences prévisibles des grands équipements inscrits au schéma — que ce soient les autoroutes, les universités ou l'aménagement du port du Havre, etc... Mais, il faut aussi prévoir les différentes étapes de ce développement pour en déduire une stratégie de réalisation.

2-4. - 2 500.000 habitants en 2000.

C'est la connaissance des facteurs de développement d'une région qui aide à préciser un premier chiffre global d'emplois et de population. Alors qu'une évolution de la Basse-Seine semblable à celle de la France d'ici 1985 conduirait à un chiffre de 1.450.000 habitants (1968 : 1.150.000), les perspectives de développement de l'estuaire et l'influence positive de la proximité de Paris (beaucoup plus difficile à évaluer cependant car elle dépend de mesures « volontaires » nationales et régionales) entraînent une majoration importante de ce chiffre qui passe alors à 1.800.000

CHAPITRE II

Le schéma de la Basse Seine

I. Le choix du parti.

Le parti le plus simple aurait été d'épouser et de renforcer les tendances naturelles, en accordant la priorité à l'amont de Rouen où Paris exerce déjà une forte influence. Mantès-Sud y aurait été un des principaux pôles urbains.

Cette hypothèse a été écartée, pour éviter le renforcement coûteux des infrastructures existantes et une ségrégation trop marquée des activités entre l'aval et l'amont. Celui-ci aurait surtout accueilli des activités tertiaires nobles et un habitat d'un type très résidentiel, cependant que sous la pression foncière les espaces verts auraient peu à peu disparu ; par contre, l'Estuaire aurait eu un caractère nettement « industriel ».

Un autre parti aurait été d'organiser la croissance des villes sur elles-mêmes. Mais, les sites de Rouen, du Havre et d'Evreux se prêtent difficilement, par suite des coupures du relief et de la végétation (surtout pour Rouen), à une extension cohérente de cette sorte, et les difficultés de circulation dans les agglomérations auraient été difficilement solubles.

Ces deux hypothèses ont donc été écartées au profit d'une troisième qui, d'une part, correspond mieux à la personnalité de la région, d'autre part, doit l'aider à jouer le rôle important qui lui est imparti, c'est-à-dire :

- constituer un outil portuaire de taille internationale,
- créer un véritable pôle de développement à l'échelle nationale, qui par son attraction propre sera mieux en mesure de freiner la croissance de la Région Parisienne, en dépassant un seuil de « qualité » dans de nombreux domaines.

Elle s'exprime spatialement par un développement accentué de l'aval, c'est-à-dire un report d'une partie des activités qui spontanément s'implanteraient entre Paris et la capitale normande, en aval de Rouen pour accompagner le développement de l'Estuaire.

Les contraintes naturelles limitent la capacité des sites et obligent à faire faire des sauts à l'urbanisation. Pour tirer le meilleur parti de cette situation, une grande part de la croissance de Rouen et du Havre a été reportée sur des pôles relais séparés des villes actuelles — tout en leur étant très bien reliées (autoroutes et voies ferrées) — par des forêts et des espaces agricoles protégés. Intégrés au paysage urbain pour l'agrément des habitants, ils constitueront une sorte de maille végétale au cœur de l'urbanisation.

La mise en place d'une urbanisation discontinue doit favoriser la constitution d'un véritable réseau urbain régional hiérarchisé.

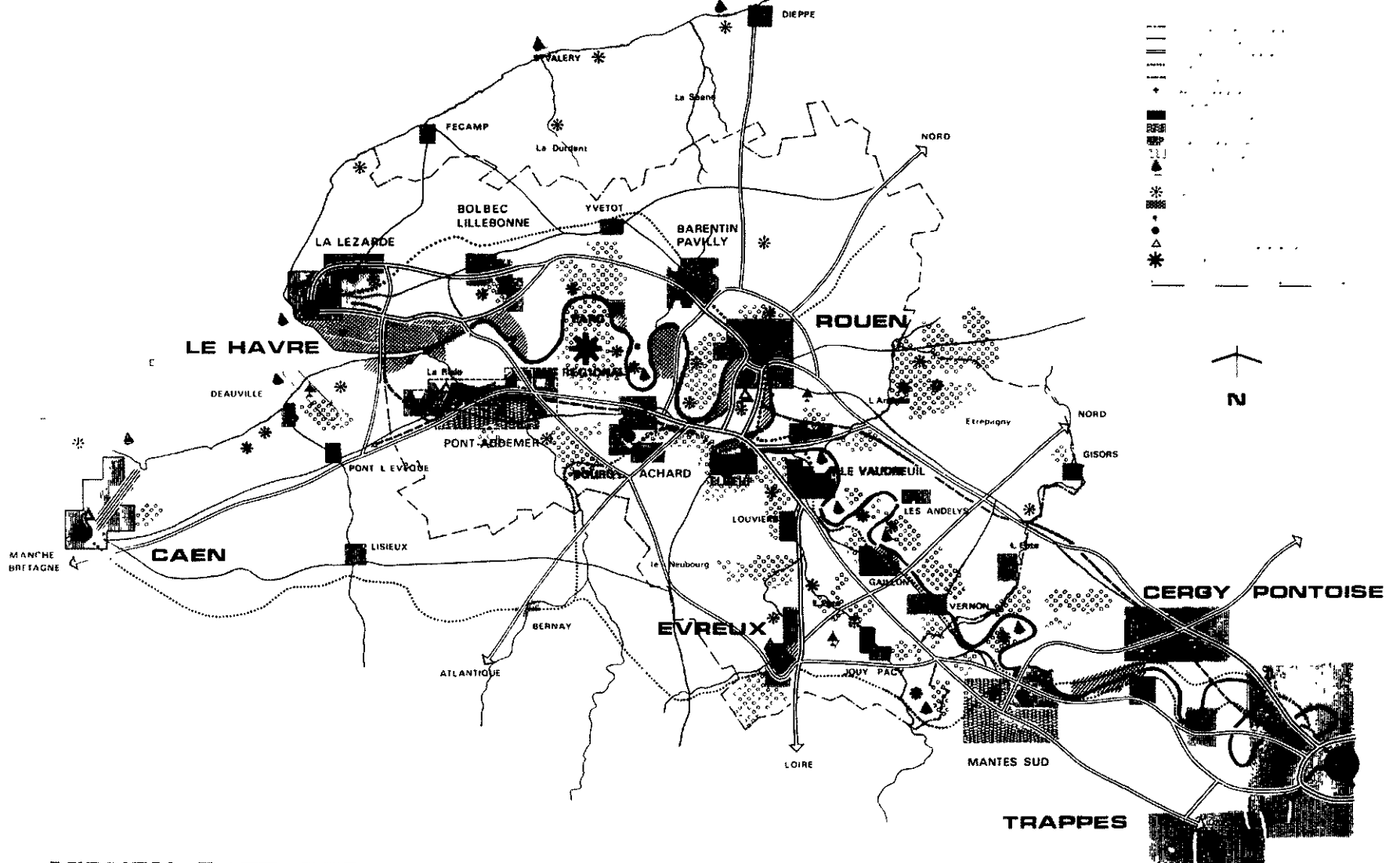
Le parti général d'aménagement de la Basse-Seine se résume donc ainsi :

Organiser l'urbanisation sur les rives sous une forme discontinue en fixant des objectifs plus ambitieux sur la partie située à l'aval de Rouen. Les secteurs d'urbanisation nouveaux, séparés par des zones de protections du paysage naturel, se répartissent à proximité des grandes zones industrielles portuaires, le long de deux axes qui s'infléchissent d'une part jusqu'à Evreux et d'autre part en direction de Caen. Ce parti implique deux phases d'action successives :

1) Dans un premier temps, renforcer l'armature urbaine existante, notamment sur l'axe Rouen-Le Vaudreuil-Evreux, et au Havre, pour mieux résister à l'influence parisienne ; simultanément, ouvrir à l'urbanisation les sites des ensembles urbains nouveaux.

2) Dans un second temps, renforcer l'organisation régionale en développant les liaisons entre les ensembles urbains et en accélérant l'urbanisation de la rive gauche en aval de Rouen.

ESQUISSE DU SCHEMA D'AMENAGEMENT DE LA BASSE SEINE



Les perspectives de population par grandes zones sont les suivantes :

	<i>Estuaire</i>	<i>Grand Rouen</i>	<i>Amont</i>
1968	371.000	567.000	207.000
1985	625.000	860.000	315.000
2000	895.000	1.180.000	425.000

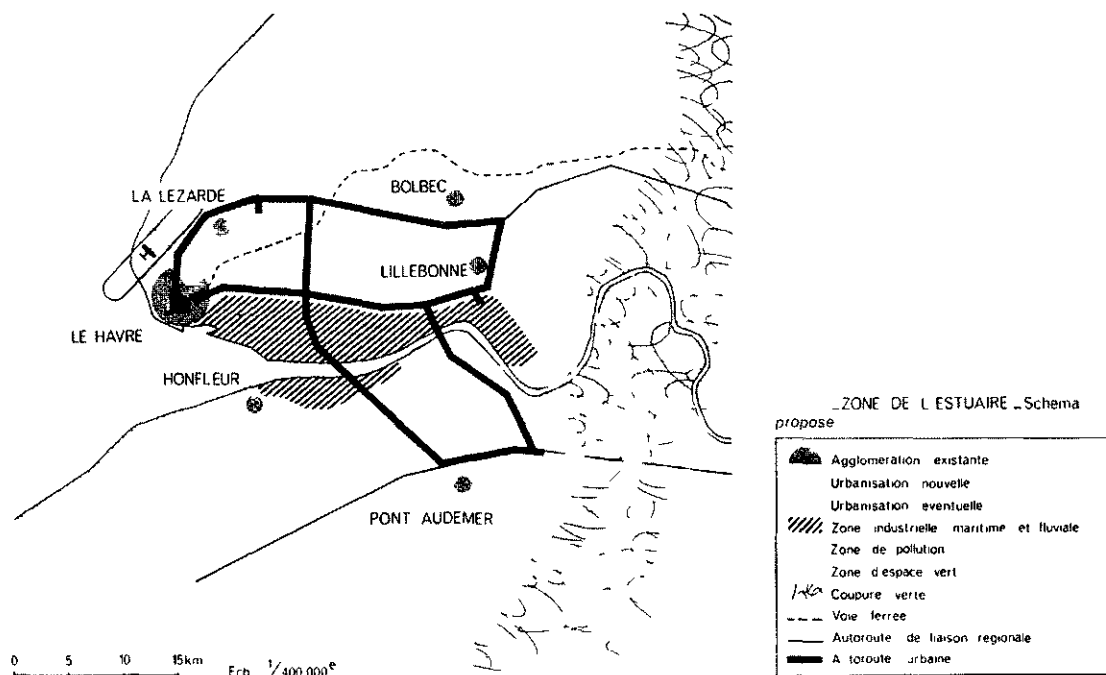
Ces chiffres supposent que la partie « aval » se développera à un rythme nettement plus rapide qu'au cours de la période 1954-1962 (+ 9,4 %) ; tandis que la croissance de la partie amont (+ 16 % pendant cette même période), sera freinée. Ce renversement des tendances naturelles, qui se traduira par un « bond en avant » de l'estuaire, implique une politique volontaire.

2. La description du parti.

2-1 - L'estuaire un bond en avant

La première difficulté à surmonter dans l'aménagement de ce secteur est certainement la coupure de cette zone, provoquée par l'estuaire, et dont le pont de Tancarville ne suffit pas à réaliser l'unité. De plus, la situation du Havre, dans un angle de 60°, limite ses possibilités d'extension dans son site propre ; les coupures de relief du plateau et de la vallée de la Lézarde, la zone de pollution immédiatement au nord de la zone industrielle portuaire, la longueur de cette zone industrielle, sont autant de contraintes qui ont imposé la recherche de nouveaux sites pour l'urbanisation.

A côté de ces contraintes, l'estuaire dispose d'un atout considérable avec les 8.000 ha de plaine alluviale qui s'étendent entre le Havre et la coupure verte de la forêt de Brotonne.



C'est sur cette zone que repose en grande partie l'avenir européen du complexe portuaire de la Basse-Seine. A proximité, la zone industrielle de Port-Jérôme, Notre-Dame-de-Gravenchon et la vallée du Commerce déjà urbanisée renforcent ce potentiel.

Mais, la réussite de ce développement repose sur :

- une politique volontaire de diversification des emplois secondaires par l'équipement de zones industrielles complémentaires de celle du port,
- la création d'emplois féminins,
- le renforcement du centre du Havre dans ses fonctions « centrales » (bureaux, administration, commerce de tout niveau, université, recherche, etc...).

Compte tenu de tous ces facteurs, le parti d'aménagement pour l'estuaire peut se résumer ainsi :

- « concentrer l'urbanisation sur trois sites encadrant les zones industrielles portuaires : Le Havre, la vallée du Commerce, les environs de Pont-Audemer ;
- renforcer et équiper le centre du Havre pour en faire le centre de services principal de toute la zone de l'estuaire. Sur la rive gauche, préparer une vocation urbaine future de grande ampleur par des opérations d'importance restreinte à dominante résidentielle. »

La croissance de l'agglomération du Havre se fera donc en direction du Nord-Est et aux abords de la vallée de la Lézarde bien desservie par une voie ferrée. Elle sera relayée par la vallée du Commerce (100.000 à 120.000 habitants) à proximité des zones d'emplois de Lillebonne et Port-Jérôme.

Le troisième relais pour la croissance du Havre est la rive gauche bien située par rapport à la zone d'emploi de la plaine alluviale et — à condition de réduire le péage de Tancarville — par rapport à celle de Honfleur. Elle peut déjà accueillir quelques unités résidentielles. Lorsque l'équipement du Havre aura atteint un niveau suffisant, lorsque des infrastructures innervent cette rive gauche, des structures urbaines plus complètes pourront être envisagées, afin de porter sa population à 150.000 ou 200.000 habitants en l'an 2000, et annoncer ainsi la deuxième phase du schéma : l'urbanisation de la rive gauche en aval de Rouen.

Ces perspectives d'aménagement de l'estuaire en trois grandes zones d'urbanisation impliquent de très bonnes liaisons entre ces trois secteurs et les zones d'emplois :

- le dédoublement de A 15 en deux branches, l'une desservant les zones portuaires, l'autre reliant les concentrations urbaines ;
- le prolongement de A 13 au delà de Rouen vers Le Havre et Caen, qui seul permettra une urbanisation de la rive gauche, élément essentiel du parti d'aménagement, en dépit de son échéance lointaine ;
- un deuxième franchissement de l'estuaire au delà de 1985, doublant le pont de Tancarville, assurera une meilleure desserte de la zone portuaire du Havre et créera un lien indispensable entre celle-ci, la zone industrielle de Honfleur, Caen et les espaces de loisirs de la côte du Calvados.

2-2. - Le grand Rouen : une hiérarchie.

Entre la coupure verte de la forêt de Brotonne et celle de la forêt de Lyons et de la vallée de l'Eure et de l'Iton, la zone du Grand Rouen forme un système typique d'urbanisation discontinue.

Rouen appuie sa vocation de capitale régionale sur un bon équilibre de ses activités ; industries, administrations, bureaux, commerces, loisirs, et plus récemment, l'université.

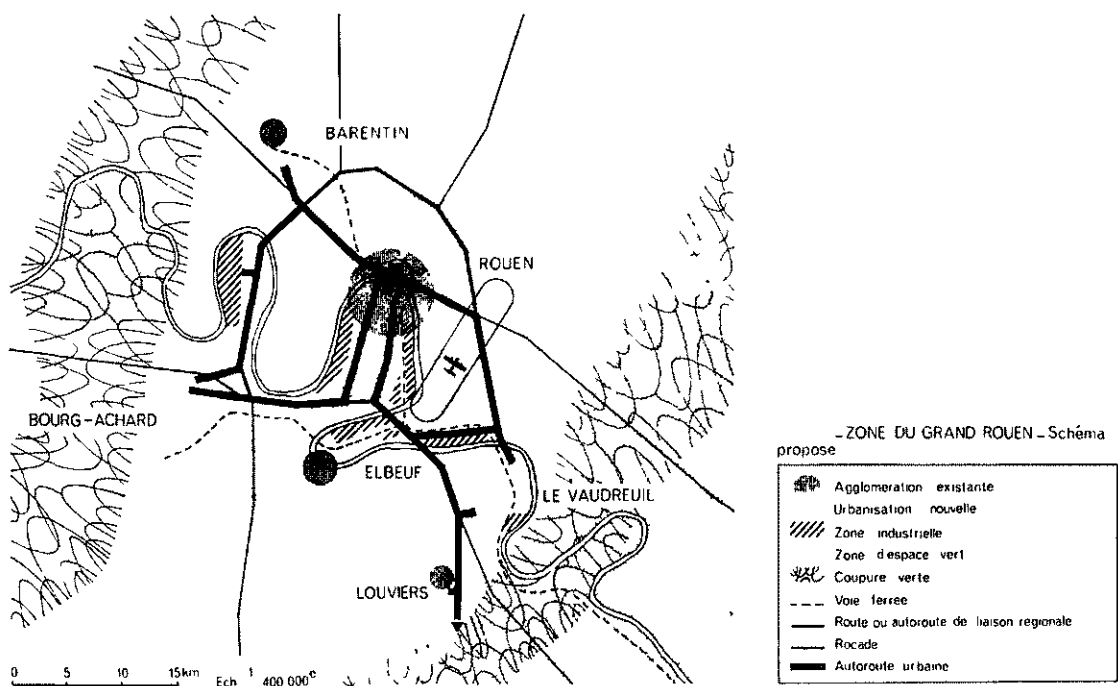
L'industrie se développe surtout à présent en bord de Seine (moyen de transport et ressource en eau). Le dynamisme de la fonction commerciale est tel que les logements du

centre, transformés en bureaux, amènent un dépeuplement rapide du cœur de la ville. Mais les surfaces commencent à manquer. Le site de Rouen présente en effet de nombreuses contraintes :

- des contraintes naturelles, pentes abruptes des vallées de la Seine et de ses affluents, l'étroitesse de la boucle du fleuve, sa navigabilité limitée et la ceinture de forêts,
- des contraintes créées par l'homme : emprises ferroviaires, lignes à haute tension, oléoducs, installations portuaires, pollution atmosphérique grave, un quartier central historique qui tout en étant un grand élément d'attraction, en limite l'évolution et l'extension.

L'urbanisation a donc éclaté sur les plateaux au cours des 20 dernières années et l'inadaptation du réseau de voirie accentue les difficultés de circulation.

Pourtant, la population du Grand Rouen, qui est de 567.000 habitants en 1968, doit s'élever à 860.000 habitants en 1985 et à 1.180.000 habitants en 2000, alors que le site propre de Rouen a une capacité maximum de 550.000 habitants environ.



Activités centrales déjà à l'étroit, site presque saturé, la situation exige des mesures radicales exprimées par le parti d'aménagement : « Promouvoir une urbanisation discontinue, composée d'ensembles urbains séparés et hiérarchisés, l'agglomération centrale développant par priorité son rôle de capitale régionale, les ensembles extérieurs ayant une vocation plus résidentielle ». L'unité du Grand Rouen s'affirme par les voies de communication et les forêts, pour le loisir et la détente des citoyens.

Le renforcement du centre de Rouen constitue donc pour la région un objectif prioritaire. En raison de l'encombrement actuel du centre et de l'ampleur des besoins (3 millions de m² de plancher pour bureaux et commerces, surfaces pour établissements universitaires), ces services nouveaux, dont la principale contrainte de localisation est l'accessibilité, se concentreront sur la rive gauche, à proximité immédiate du centre, dans l'actuel quartier Saint-Sever, au terme d'une importante opération de rénovation. D'autres surfaces pourront être peu à peu dégagées le long de l'axe Nord-Sud, de Saint-Sever au Madrillet. Ce parti suppose la construction d'une large voirie urbaine et d'un bon réseau de transports en commun, rapide et commode.

Quatre centres secondaires seront les relais de la croissance de l'agglomération : Barentin-Pavilly sur la rive droite, Bourg-Achard, Elbeuf et le Vaudreuil sur la rive gauche. Leurs principales contraintes de localisation sont :

- l'occupation actuelle du sol,
- la proximité des zones d'emplois,
- la facilité des communications avec le centre principal et les autres pôles relais.

D'un poids de population assez important (100.000 et 150.000 habitants) pour qu'on y trouve un équipement de services suffisant pour éviter les déplacements quotidiens au centre régional, ces pôles ont donc été recherchés à proximité des autoroutes, des voies ferrées et des grandes zones d'emplois (Cléon, Anneville, Tourville-la-Rivière, Alizay...).

Parmi ces pôles extérieurs, Elbeuf occupe une place à part, puisqu'elle joue déjà ce rôle dans l'agglomération rouennaise actuelle. Sa croissance s'appuie sur la zone industrielle de Cléon et nécessitera un remodelage du centre et un renforcement de ses équipements. Un schéma d'aménagement y est actuellement à l'étude.

Une autre pièce à l'armature urbaine hiérarchisée du Grand Rouen est la ville nouvelle du Vaudreuil. Sa création répond à deux objectifs :

- d'une part, comme les autres pôles, elle est un relais pour la croissance de l'agglomération rouennaise qui ne peut plus se faire en son site propre,
- d'autre part, à cause de sa situation à la limite du Grand Rouen et de l'amont, sur l'axe Rouen-Louviers-Evreux, elle peut devenir vis-à-vis de cette zone amont, très attirée par Paris, un relai de l'influence rouennaise. De plus, l'affirmation récente de la limitation du développement de Mantes ne passera véritablement dans les faits que si la Basse-Seine est capable d'offrir une solution de remplacement rapide et économique à la décentralisation d'un ensemble d'activités. A cet égard, le site du Vaudreuil, par ses qualités et ses dessertes actuelles, constitue un atout irremplaçable.

Le principe d'urbanisation discontinue a également été appliqué aux zones d'activités portuaires. Ainsi leur extension a-t-elle été localisée dans la boucle d'Anneville, laissant à la boucle de Roumare, en raison de ses attraits (forêt, paysage bocager, intérêt architectural de l'abbaye Saint-Georges-de-Boscherville), la vocation d'espace de détente de l'agglomération rouennaise.

A proximité de ces boucles se situent les deux derniers pôles relais :

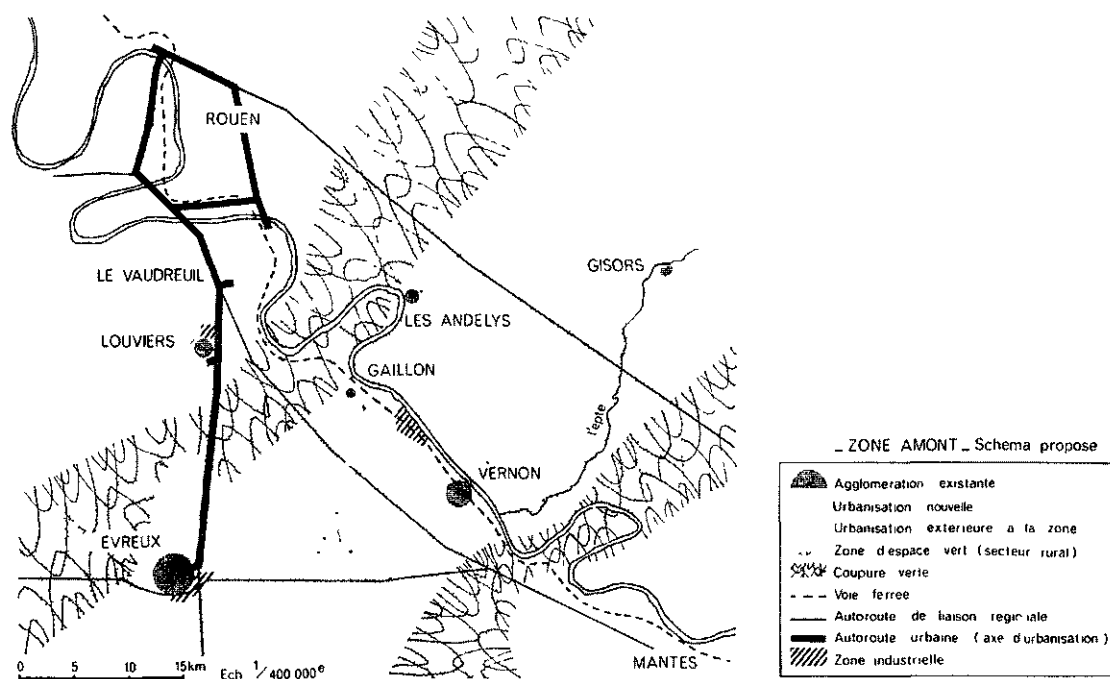
- au nord, dans la vallée de l'Austreberthe, autour de Barentin-Pavilly,
- au sud, aux abords de la forêt de la Londe, autour de Bourg-Achard - Bourgthe-roulde. Sa vocation plus résidentielle s'explique par la présence de la forêt et un paysage très nuancé.

Ces deux ensembles urbains seront reliés par un « barreau » autoroutier, rejoignant au Nord l'A 15 et au Sud l'A 13, et desservant la future zone industrielle d'Anneville. Il permettra également de dévier du centre de Rouen la part du trafic qui n'a pas besoin d'y passer. Le dégagement de la ville sera assuré par un système de « rocade » se raccordant aux deux autoroutes A 13 et A 15.

2-3. - L'amont.

C'est dans ce secteur, compris entre les limites de la Région Parisienne et la coupure verte de Lyons - vallée de l'Eure, que les options proposées par le schéma tendent à infléchir le plus nettement les tendances naturelles.

La zone amont connaît (par suite de la décentralisation) en effet depuis 1954 une croissance bien supérieure à la moyenne de la Basse-Seine.



Mais ce développement n'a pas seulement profité aux principales villes d'Evreux, de Louviers et de Vernon ; il a pris aussi la forme d'un « saupoudrage ». La poursuite de cette tendance risque d'engendrer une urbanisation continue de Paris à Rouen.

Pour ne pas aggraver ces risques, le schéma prévoit : « de concentrer la croissance sur une série de noyaux de dimensions moyennes, s'appuyant dans toute la mesure du possible sur les agglomérations existantes, en essayant de sauvegarder les sites de loisir et de détente ».

En conséquence, le programme d'urbanisation appliqué dans l'amont propose de ne pas aller au delà d'un doublement de la population. Celle-ci, de 207.000 en 1968, doit passer à 315.000 en 1985 et à 425.000 en l'an 2000. Cette croissance repose en partie sur l'atout que représentent les grandes zones industrielles en bord de Seine (de Vernon et de Gaillon).

D'autre part, avec des sites variés et de grande qualité (vallée de l'Eure, de l'Iton et de l'Epte, anciens méandres délaissés par la Seine), la zone amont (fig. 22) se présente encore comme un havre de détente et de loisir (nombreuses résidences secondaires) entre l'agglomération parisienne et l'axe de développement Evreux-Rouen. En dépit de l'avance inquiétante de la Région Parisienne, la limitation de la croissance des villes y apparaît tout à fait justifiée.

Seule grande ville de la zone amont, Evreux mérite une attention particulière. Profitant pleinement de la proximité de Paris, elle a eu entre 1954 et 1962 le fort taux d'accroissement des villes de Haute-Normandie. Sa croissance actuelle devrait lui permettre d'atteindre le chiffre de 80.000 habitants en 1985 (100.000 à 120.000 en l'an 2000).

Le développement industriel d'Evreux qui se caractérise déjà par une bonne diversification des emplois doit être accentué par le renforcement des fonctions centrales de la ville. Cela nécessite :

- une opération de restructuration et de densification du centre ancien, qui actuellement regroupe tous les services et commerces,
- l'équipement des quartiers périphériques de la ville haute.

Cependant, l'extension de la zone d'influence d'Evreux suppose une amélioration de ses liaisons avec Vernon, Gaillon et les Andelys et de l'accessibilité de son centre. La réorientation volontaire de la ville vers le Nord, ainsi que la liaison rapide Rouen-Louviers-Evreux, contribueront à resserrer les liens avec le réseau urbain de la Basse-Seine.

3. Une adaptation nécessaire.

Tel est, rapidement décrit, le schéma d'aménagement de la Basse-Seine. Il subira nécessairement quelques modifications dues, notamment, à la confrontation du projet et de la vie quotidienne. De plus, le poids du temps introduit un ensemble de réserves, parfois très lourdes de conséquences.

La plus grave incertitude connue actuellement concerne l'implantation éventuelle vers 1985 (après la saturation d'Orly et de Roissy, en France) d'un troisième aéroport international à l'Ouest de la Région Parisienne.

Trois sites avaient été envisagés : Lieury, dans la zone de l'estuaire ; Le Neubourg, dans la zone du Grand Rouen ; Etrépagny, dans la zone amont.

Ce dernier site a été jugé contraire au parti d'aménagement choisi : la réalisation de l'aéroport dans cette zone aurait entraîné une croissance trop forte, à l'encontre de l'orientation définie par le schéma.

En effet, le fonctionnement d'un tel aéroport et les activités qui lui sont directement liées peuvent entraîner la création de 80.000 à 100.000 emplois, ce qui correspond à une population totale de l'ordre de 300.000 habitants à proximité de l'aéroport.

De plus, l'évacuation des usagers de ces aéroports nécessite une infrastructure de transport exceptionnelle ; une autoroute, bien sûr, mais aussi des moyens de transport en commun rapides, du type aérotrain. Un tracé éventuel a été proposé ; il ne pourra être définitivement inscrit au schéma que lorsque la localisation de l'aéroport sera fixée. Cette décision ne sera pas prise dans l'immédiat. Il faudra alors revoir sa cohérence avec le parti d'aménagement choisi.

Le rythme d'équipement de la banlieue Ouest de Paris constitue une autre incertitude pour la Basse-Seine. En effet, on estime qu'un rythme d'équipement de cette banlieue, plus rapide que celui de la zone amont, risque de compromettre à jamais l'équilibre de cette zone et de la transformer en une lointaine banlieue. Il est donc impératif de bien coordonner la programmation des grands équipements en Basse-Seine et en Région Parisienne en fonction d'objectifs définis conjointement.

CHAPITRE III

La mise en application

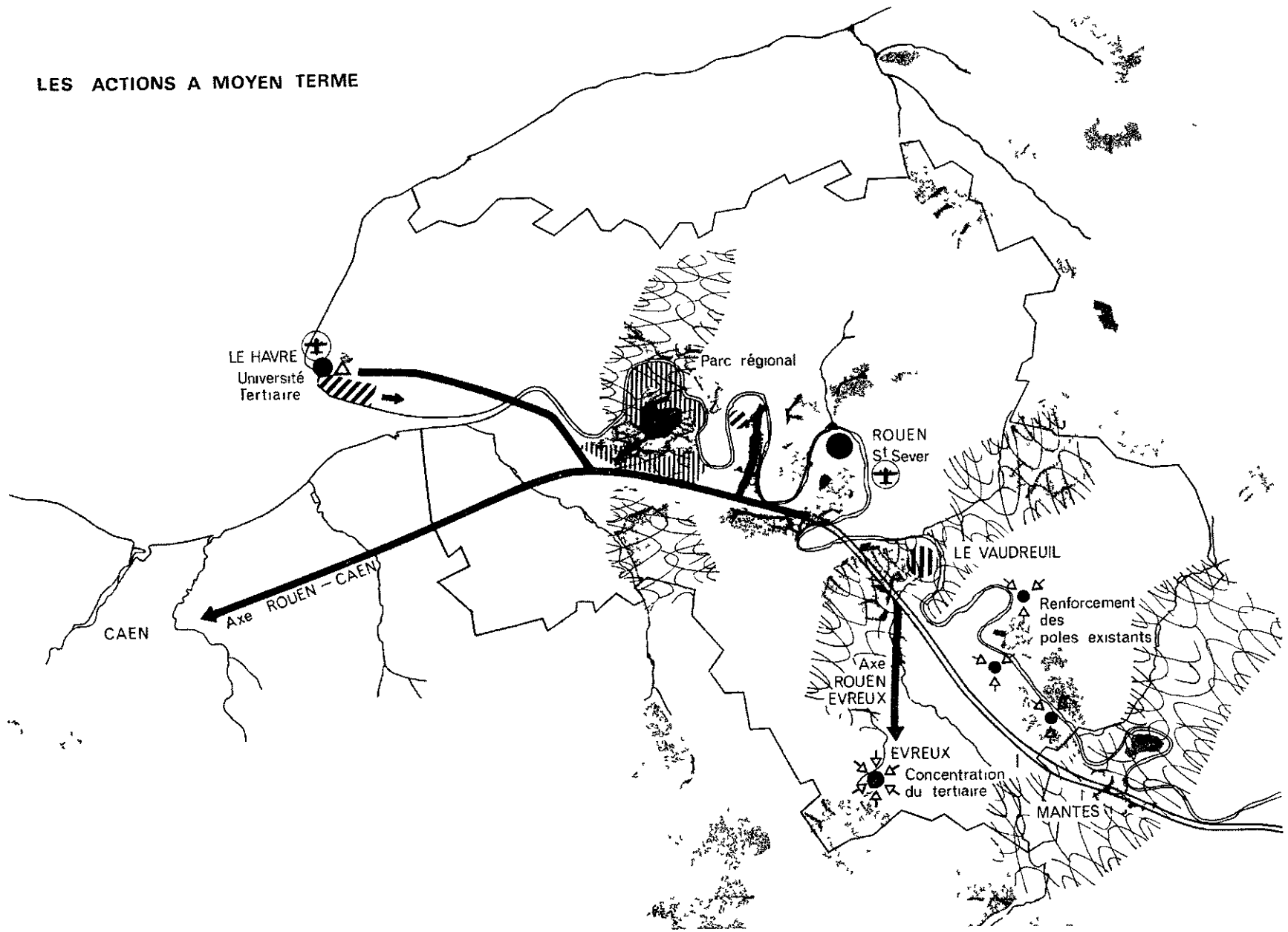
Le schéma, image de la Basse-Seine en l'an 2000, est élaboré et pratiquement approuvé par toutes les instances responsables.

Cependant tous les équipements, toutes les actions à entreprendre pour transformer la Basse-Seine 1969 en Basse-Seine 2000 ne présentent pas le même caractère d'urgence.

Il est important de déterminer celles qui ont un rôle « moteur », celles qui vont marquer dans l'évolution de la région un point de « non-retour ». La décision de la construction de la grande écluse du Havre, par exemple, a été un de ces faits porteurs d'avenir et lourds de conséquences.

Dans la poursuite de cette entreprise, la Basse-Seine a, là encore, un grand atout puisque, depuis le 26 avril 1968, elle dispose d'un organisme opérationnel, l'Etablissement Public de la Basse-Seine, qui, avec des ressources régionales propres, assure la participation de la région aux grandes opérations d'aménagement.

LES ACTIONS A MOYEN TERME



3-1. - L'estuaire.

Le développement de l'Estuaire est inséparable de celui du port du Havre, pour lequel la construction de la grande écluse et les réserves de terrains industriels demeurent les éléments forts.

Mais si ce développement est inéluctable, un certain nombre d'actions sont nécessaires pour que ce dynamisme atteigne toute son ampleur et conduise à un développement équilibré :

- le renforcement des fonctions « centrales » du Havre pour lui permettre de devenir le principal pôle d'animation et de services de l'Estuaire. Le développement des activités de l'aéroport d'Octeville pourra également accroître l'importance de la ville,
- la recherche sur la rive droite de nouveaux sites pour l'urbanisation,
- la préparation du développement de la rive gauche par des unités résidentielles.

3-2. - Le grand Rouen.

Seule ville capable de tenir le rôle de métropole régionale, Rouen doit, pour atteindre cet objectif, maîtriser rapidement sa croissance par l'extension de son centre sur la rive gauche (rénovation du quartier Saint-Sever), où se regrouperont bureaux, services, commerces et unités d'enseignement et autres équipements divers.

Par ailleurs, l'importance croissante de la région nécessitera l'extension et l'équipement de l'aérodrome de Boos assurant les liaisons aériennes avec d'autres villes françaises ou étrangères.

Parmi les quatre pôles relais de Rouen, celui du Vaudreuil se développera d'une façon particulière puisqu'il s'agit d'une création volontaire, mais favorisée par des atouts exceptionnels : équipements existants, site, proximité de la Région Parisienne. 4.000 ha de la plaine de Poses-Tournedos lui ont été réservés par procédure de Z.A.D. depuis juillet 1967. Les études sont actuellement en cours et le VI^e plan verra l'engagement de cette opération, seule opération de remplacement possible au développement tentaculaire de la banlieue.

Pendant le même temps, les autres pôles relais se développeront également. Il faudra veiller à harmoniser leur croissance respective. Sur les secteurs d'Elbeuf et de Barentin-Pavilly, des schémas directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme sont actuellement à l'étude.

3-3. - L'amont

La « contagion » de la croissance parisienne dans la zone amont comporte de grands risques dont le plus important est celui de l'urbanisation continue.

Pour l'écartier, il conviendra :

- de maîtriser et d'orienter la croissance sur les villes existantes, ce qui suppose de bien contrôler les implantations industrielles (éviter le « saupoudrage »),
- de renforcer l'influence d'Evreux par l'extension de son centre, par une croissance cohérente de l'agglomération vers le Nord et par l'amélioration des liaisons avec les autres villes,
- de relier la zone amont aux grands pôles de développement de la Basse-Seine par la réalisation de la liaison Rouen-Louviers-Evreux.

3-4. - La région.

D'autres actions comportent une dimension régionale sans rapport profond avec leur localisation précise.

3-4 - 1. - La formation des hommes.

Ce complexe économique ne pourra trouver un véritable équilibre et aussi sa réelle dimension que s'il possède les facteurs humains indispensables à son expansion. Disposant déjà d'un ensemble d'entreprises de haut niveau, la Basse-Seine et notamment sa capitale régionale, sont susceptibles d'offrir les conditions optimales pour la création de plusieurs centres de recherche scientifique et technique liés aux spécialités de son économie.

3-4 - 2. - Le développement industriel.

Actuellement la Basse-Seine se définit ainsi :

- 30 % des capacités françaises de raffinage,
- 1/3 du trafic maritime français,
- 4 à 5 % de l'industrie européenne du pétrole et de la pétro-chimie,
- 3 % du trafic maritime mondial.

La constitution d'un pôle économique requiert un large éventail des activités, associé à une certaine spécialisation (chimie, et bien sûr industrie de base). Pour cela il convient de préparer les structures d'accueil à cet essor industriel et de rattraper le retard pris dans les domaines de la recherche, de la formation scolaire et professionnelle. Il faut également choisir les quelques spécialisations industrielles qui serviront de support au développement de la région pour les 20 ans à venir et pratiquer une politique de localisation des entreprises pour éviter un gaspillage des terrains les plus qualifiés.

3-4 - 3. - L'autoroute A 13.

L'autoroute A 13, épine dorsale de la Basse-Seine, en constitue l'élément structurant fondamental ; en 1970, elle atteindra Rouen. Son prolongement vers Le Havre est essentiel pour la desserte du complexe industriel portuaire, mais également pour la réalisation du schéma. En effet, le parti d'aménagement propose « un développement privilégié de l'aval » qui ne pourra entrer dans les faits que si les principales infrastructures existent. La liaison Rouen-Caen en est la plus importante. Elle comporte une signification complémentaire, celle de permettre la constitution d'une grande région normande basée sur l'axe de développement économique de la Basse-Seine relié au principal pôle industriel et urbain de la Basse-Normandie.

3-4 - 4. - Le parc régional.

Les risques d'une exploitation rapide des réserves de sables de la boucle de Caudebec et de la prolifération de résidences secondaires consécutive au prolongement de l'autoroute A 13 vers Pont-Audemer-Caen, nécessitent la mise en place rapide de moyens de contrôle, d'aménagement et de développement (syndicat mixte, plan d'aménagement, etc...) de ce site.

Toutes ces actions, quelle que soit leur localisation, ont des répercussions sur l'évolution globale de la région, mais leur poids et leur influence sont non seulement liés à leur nature et à leur dimension mais aussi à la date de réalisation et aux caractéristiques de la zone de leur implantation.

La détermination exacte de la politique à suivre pour l'application du schéma nécessite encore de longues études plus opérationnelles que les premières. Les premières actions entreprises auront des répercussions dont il faudra étudier les prolongements dans la zone même du schéma, mais aussi dans les régions voisines de la vallée (plateaux), de la Haute-Normandie (Basse-Normandie, Région Parisienne). La réalisation de l'autoroute A 13 Rouen-Caen entraînera également des modifications profondes dans les relations des villes (Rouen-Caen-Le Havre) entre elles et le développement global de la région Normande.

Le COMPLEXE PORTUAIRE de la BASSE SEINE

Le complexe portuaire de la Basse-Seine.

Aujourd'hui, la croissance du volume des échanges et l'évolution des techniques de transport ont totalement modifié le rôle des ports. Leur fonction, presque exclusivement commerciale, se double maintenant d'une fonction « production » extrêmement importante. On peut d'ailleurs constater que les perspectives d'évolution des ports ne se mesurent pas seulement par l'augmentation de leur trafic, mais également par l'augmentation de leurs besoins en surfaces liés beaucoup plus à la production et à la transformation des matières premières qu'à la fonction commerciale où l'on observe, au contraire, une grande amélioration de la productivité des surfaces équipées.

Dans cette aventure, la Basse-Seine ne s'engage pas les mains vides. Ses bagages sont lourds — sa situation géographique par exemple —, et lui ont déjà permis de devenir une grande région industrielle, base solide sur laquelle elle appuie son avenir. D'autres sont les qualités techniques dont elle dispose, indispensables aujourd'hui à un développement industriel portuaire véritable soumis à une très dure concurrence, au niveau national, certes, mais également au niveau international.

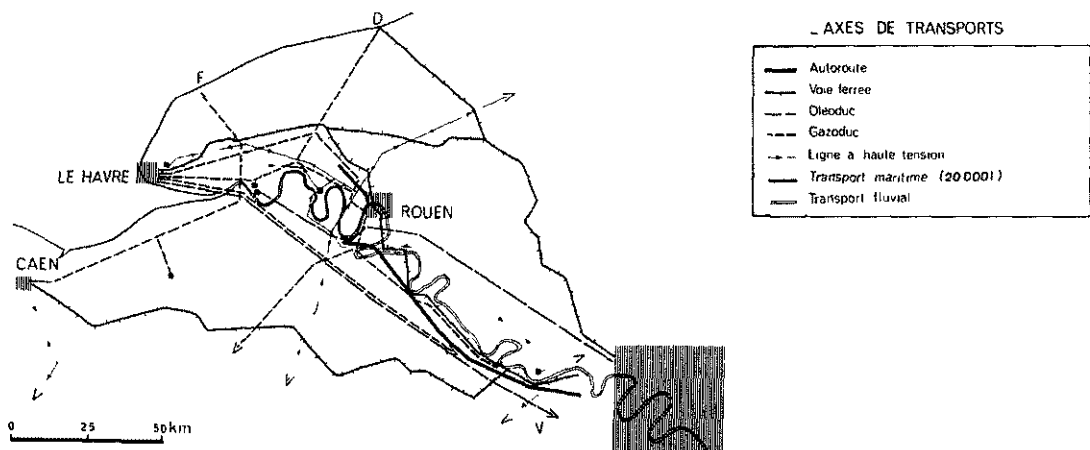
Une situation géographique particulièrement favorable.

Les deux éléments principaux en sont la proximité de l'agglomération parisienne et l'ouverture de la Région sur la mer la plus fréquentée du globe.

L'agglomération parisienne représente en effet beaucoup plus qu'un marché potentiel de 14 millions d'habitants, puisqu'elle constitue le principal centre de production et de consommation de France. De plus, par suite d'une longue habitude de centralisation, c'est elle qui ouvre les portes de toutes les régions de France et même de l'étranger. Ainsi la vallée de la Seine sur 150 km à vol d'oiseau, la situe au carrefour des routes commerciales les plus importantes entre l'ancien et le nouveau monde, entre les pays où une tradition industrielle et commerciale est établie de longue date et ceux où le développement industriel récent est largement compensé par la rapidité de la croissance.

Entre cette agglomération qui fut toujours la plus importante de France et la Manche s'est construit peu à peu un puissant axe de transport qui réunit les moyens de circulation les plus modernes :

- la Seine, première voie d'eau française par son gabarit et son trafic, en constante amélioration et qui devrait être prolongée par un réseau de canaux « grand gabarit » — liaison Seine-Est — en direction de l'Est et du Nord-Est,



- la voie ferrée électrifiée qui relie Paris au Havre en 1 h. 45. La mise en application du système de « descente cadencée » rendra son efficacité plus large encore,
- l'autoroute de Normandie dont l'achèvement, c'est-à-dire la réalisation du tronçon Caen-Rouen, envisagée vers 1976, est indispensable au développement du port du Havre, tant dans son rôle commercial régional et interrégional, que dans son rôle « industriel »,
- les canalisations énergétiques (oléoducs-gazoducs, lignes à haute tension) et les points forts de production de cette énergie : raffineries, centrales électriques existantes du Havre, du Trait, de Porcheville, et centrales projetées de Fatouville, de Petiville, de Martot près d'Elbeuf...

Ce sont tous ces éléments structurants qui ont déjà permis le développement industriel considérable de la Basse-Seine, centré à la fois sur Rouen, port maritime à l'avant-garde de Paris et Le Havre, porte océane, où un vaste complexe industriel chimique et pétrochimique a remplacé au début du siècle, l'ancien trafic triangulaire spécifique des ports coloniaux.

La métamorphose.

Mais les métamorphoses vont continuer : l'accroissement des échanges dû à l'équipement des premiers gisements de matières premières autour desquels était née l'industrie, à la découverte de nouvelles sources d'énergie, à l'abaissement des barrières douanières, l'évolution des différentes techniques de transport, tant par la rapidité que dans les moyens eux-mêmes, l'importance croissante des coûts marginaux dans le prix de revient donnent aux ports une dimension nouvelle : aux fonctions traditionnelles de transit, de stockage et même de transformation de quelques produits rares, s'ajoutent désormais celles de traitement et d'élaboration de produits qui nécessitent des surfaces considérables — au Havre, les récentes implantations occupent 50 à 100 hectares, des projets actuellement à l'étude concernent des demandes de près de 200 ha, une unité de sidérurgie en occuperait plusieurs centaines — et un important marché de main-d'œuvre. On estime ainsi que les réserves de terrains industriels de la plaine alluviale engendreront la création de 60 à 70.000 emplois directs.

L'activité des ports va donc désormais s'exercer sur des milliers d'hectares et intéresser par ses répercussions non seulement la ville la plus proche, mais toute une région et la Nation entière.

Contraintes et infrastructures

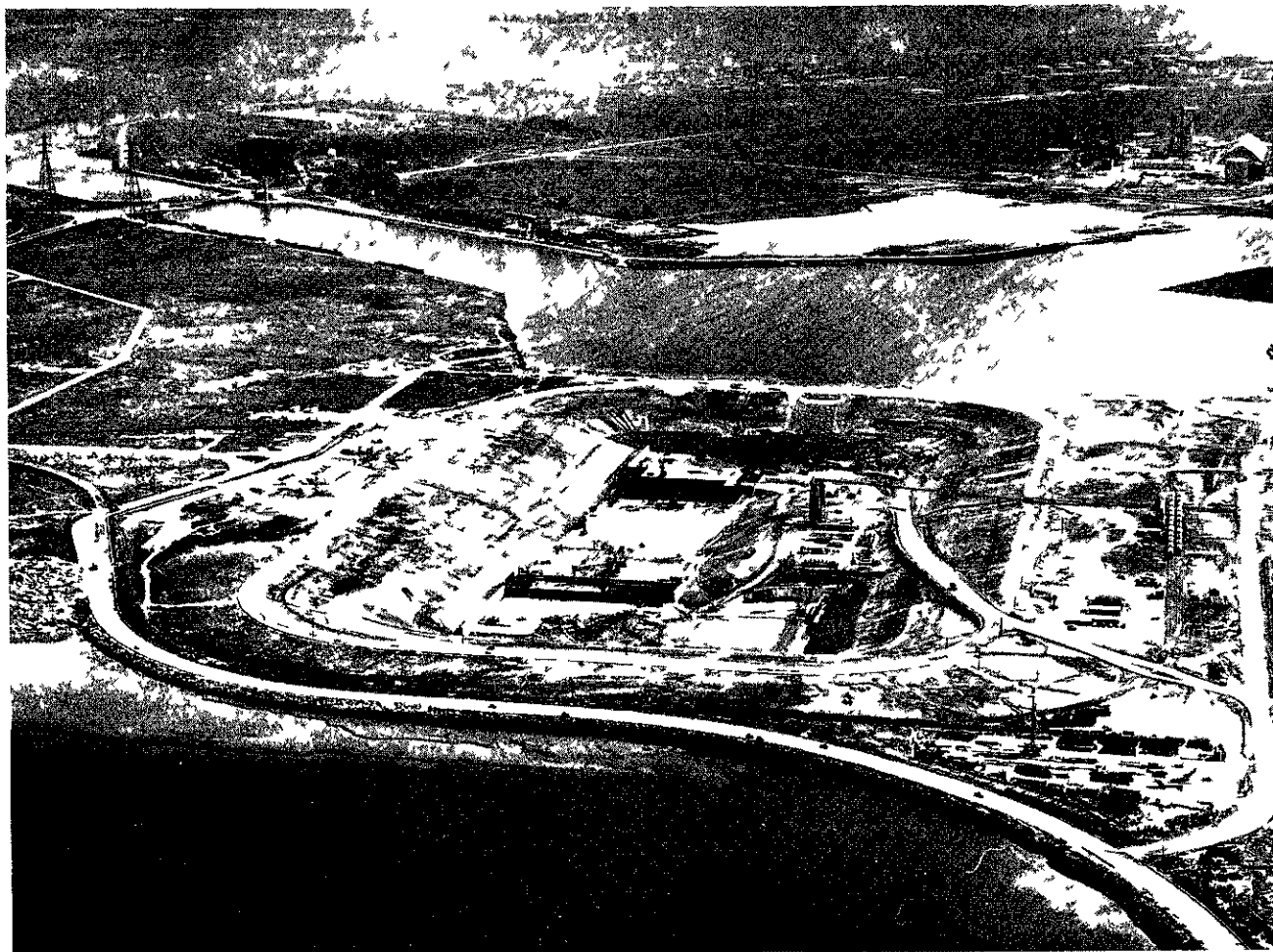
Cependant ces métamorphoses n'affecteront pas tous les ports, car les contraintes entraînées par l'évolution des techniques et les coûts des infrastructures nécessaires seront tels, que ne seront retenus que les sites les plus favorables.

En France seul l'estuaire de la Seine et Marseille Fos remplissent les conditions indispensables à une telle mutation. Par leur site et leur situation géographique, leurs vocations sont différentes mais le départ est pris. L'évolution et les perspectives du trafic du port du Havre en sont les premières preuves.

1938	6 668 000 tonnes	1965	28 036 000 tonnes
1950	11 906 000 tonnes	1966	30 805 000 tonnes
1960	16 627 000 tonnes	1968	43 412 000 tonnes

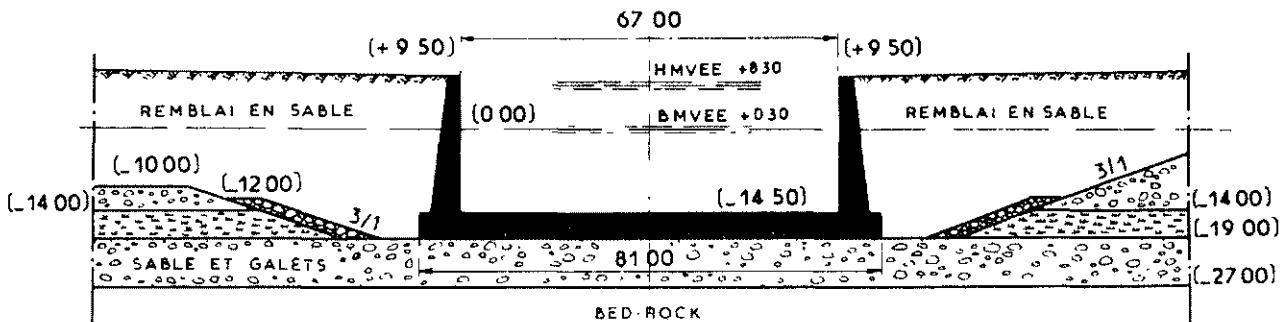
(dans le cas de l'implantation d'une unité de sidérurgie, le trafic en 1985 serait de l'ordre de 110 000 000 tonnes)

Dans le choix définitif, un seul critère a permis la détermination de l'estuaire de la Seine et de Marseille Fos : les disponibilités de terrains industriels accessibles aux navires gros porteurs.



La plaine alluviale de l'Estuaire, du Havre à Tancarville, constitue à elle seule une réserve de 8.000 à 10.000 hectares. Son accessibilité et son équipement constitueront les facteurs dominants de l'évolution du port du Havre :

- en 1970, un chenal d'entrée du port rectiligne sur une longueur de 12,5 km, d'une largeur de 300 m et atteignant la cote-15, facilitera les manœuvres des navires de 200.000 tonnes à l'entrée du port. Le creusement de ce chenal libérera environ 200.000 tonnes de sable utilisé pour le remblaiement des diverses zones industrielles,
- en 1971, l'ouverture de la grande écluse permettra l'accès du canal central maritime qui desservira toute la plaine alluviale. Cette écluse (longueur 400 m ; largeur 67 m ; profondeur 14,5 m) pourra être utilisée par les navires de 250.000 tonnes,
- l'équipement de réception des navires porte-containers. En 1968, le port du Havre a mis en service, sur le quai de l'Atlantique, 800 m de quais équipés de 4 portiques de 45 tonnes et 35 m de portée avec terre-plein de stockage de 4 ha. L'accessibilité sera assurée par route et voie ferrée. Pour 1971, on prévoit l'équipement d'un deuxième centre de réception, près du canal de jonction, le long du bassin du Sud-Est. Son aire de stockage et de manutention serait de 50 ha.



LE PROJET DU PARFOND

A 27 km du Havre, au large du cap de la Hève, des profondeurs naturelles de 30 m permettent de prévoir la construction d'un îlot artificiel, au Parfond, port d'éclatement pour la réception de pétroliers géants de 500.000 à 1 million de tonnes. La décision d'une telle localisation pourrait être prise prochainement. Le trafic lié à ce port relais serait d'environ 60 millions de tonnes aux importations, les exportations atteindraient bien sûr le même chiffre puisqu'il s'agit simplement — mis à part l'avitaillement des navires — du relai de stockage et de redistribution. Le nombre d'emplois liés à une telle création serait très faible. Mais cette implantation confortera le rôle « pétrolier » du complexe portuaire. De sévères mesures de protection devront être prises dans le cas d'une décision concernant le Parfond, pour éviter que des nuisances diverses n'affectent l'équipement touristique des côtes voisines.

Actuellement déjà le port du Havre importe 41 % des importations maritimes françaises de pétrole brut. En plus des raffineries de la Basse-Seine, il ravitaille celles de Vernon, de Mantes, de Nangis et de Valenciennes : il assurera demain, après la construction d'un pipe-line, le ravitaillement de celles de Mannheim et de celles de la Ruhr.

Une coordination indispensable.

Dans cette évolution, le point fort reste le port du Havre, mais il est seconde dans ce rôle par celui de Rouen et les installations portuaires de Honfleur et de Port-Jérôme. Le gigantisme maritime et l'évolution des modes de transport favorisent certes les ports de pleine eau, mais ils n'affaiblissent sans doute pas tous les types de trafic. Les marchandises diverses, par exemple, qui constituent actuellement l'essentiel du trafic rouennais semblent rester du domaine des unités de taille moyenne. Le trafic du port de Rouen, qui atteint 11 millions de tonnes en 1968 (progression de 1 % par an), pourrait atteindre en 1985 25 à 30 millions de tonnes.

Mais il est actuellement impossible d'établir des lignes de partage de trafic, tant l'évolution des techniques est rapide. Ces perspectives nécessitent à chacun des deux organismes portuaires de s'assurer encore davantage de la rentabilité des équipements à retenir (infrastructures et réserves foncières).

La concurrence entre les deux ports n'est plus à l'ordre du jour. Elle est remplacée par une nécessaire coordination, notamment en ce qui concerne les décisions d'investissement. Elle permettra une bonne rentabilité des équipements respectifs.

Le problème saurait d'autant moins être traité du point de vue des ambitions de chaque port, qu'aussi bien Le Havre que Rouen et Honfleur sont parfaitement conscients de leurs possibilités et de leurs limites, ils savent qu'en matière d'implantation d'industrie portuaire, comme pour l'ensemble des questions touchant au trafic maritime international, c'est le libéralisme qui est la règle et que les choix sont essentiellement dictés par la considération du prix des installations et des services.

Or, en ce qui concerne les infrastructures de base qui constituent les caractéristiques fondamentales des ports et dictent leur vocation, les ports savent également que les décisions sont finalement prises au niveau national en considération de l'intérêt des opérations pour l'économie de la collectivité nationale, soucieux cependant de participer davantage à ces décisions et de les orienter dans un sens plus favorable aux intérêts dont ils ont la charge, les Conseils d'Administration des deux ports ont décidé de proposer un programme unique pour le VI^e Plan.



La nécessité de l'aménagement.

L'importance du complexe portuaire de la Basse-Seine dans l'avenir commercial et industriel de la France dans le Marché Commun et le trafic international nécessitent la mise en application de décisions cohérentes :

- réservation du capital foncier nécessaire et techniquement utilisable respectant l'équilibre de la vallée, ce qui signifie que tous les sites utilisables ne seront pas étiquetés « à vocation industrielle »,
- recherche des zones industrielles complémentaires des zones portuaires qui seule permettra d'éviter ce gaspillage,
- abaissement du coût de l'énergie qui évitera la fuite de certaines unités vers d'autres régions ou d'autres pays où le prix de l'énergie est très bas,
- développement des services aux entreprises et à la population qui seuls donneront au développement industriel sa véritable dimension.

C'est assez dire que le développement d'un tel point fort de l'économie française passe par une politique nationale, régionale et locale d'aménagement du territoire.

Les ROUTES, INSTRUMENTS de DÉVELOPPEMENT et d'AMÉNAGEMENT

Le premier rôle des infrastructures routières est bien sûr celui d'assurer les déplacements à l'intérieur de la région, et entre la région et l'extérieur ; mais c'est donner une signification très statique de leur place dans une région ou dans un pays, alors que le mouvement est synonyme de vie, de progression et donc souvent de développement. C'est assez dire qu'on ne mesure pas leur importance au seul nombre de véhicules qui les empruntent, de même qu'on ne mesure pas l'importance régionale d'une Université par son effectif d'étudiants et de professeurs, mais aussi par les rapports qu'elle entretient avec les divers secteurs d'activités et les conséquences de sa présence sur ces activités et sur les individus.

En partie responsable de la croissance économique antérieure de la Basse-Seine, les grandes liaisons routières demeurent la base, le support indispensable du développement régional futur.

Cette affirmation prend une dimension très particulière pour la Basse-Seine, puisque dans les toutes prochaines années, cette région va s'engager dans une mutation extraordinaire : jusqu'alors participant activement, au même titre que toutes les autres régions de France à la croissance du pays, elle va maintenant s'élever au rang de « pôle économique international ».

Le rôle de ces infrastructures ne se limite pourtant pas là, car elles se situent à la fois à l'amont et à l'aval du développement. Dans la mesure où elles l'influencent, l'orientent, le modèlent, le créent même, elles s'inscrivent très sûrement dans la politique d'aménagement du territoire.

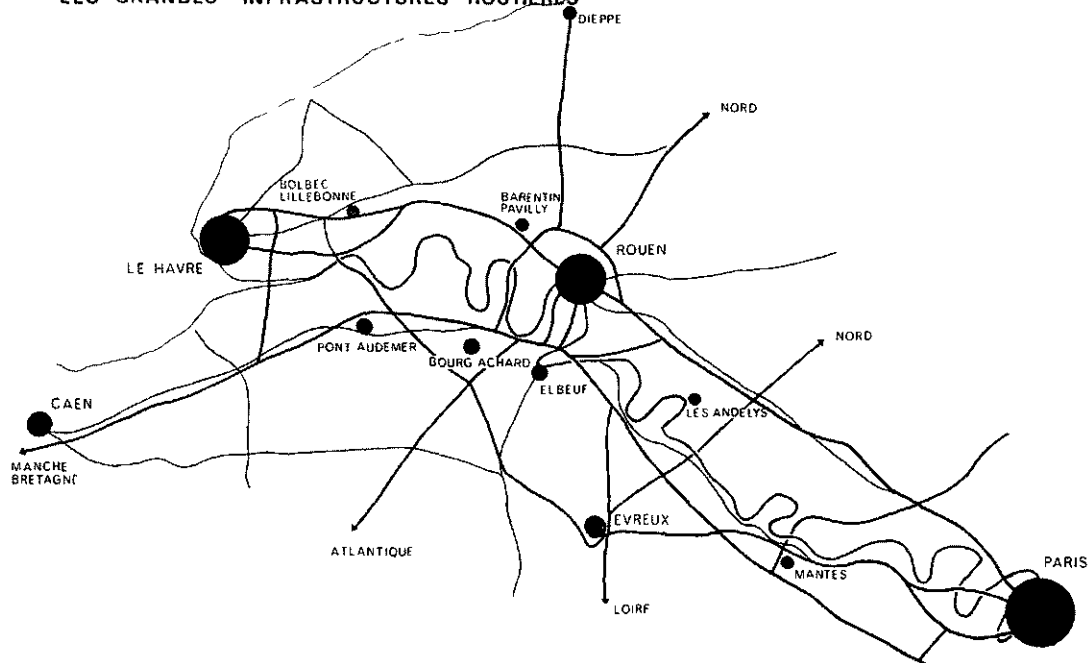
1. Les routes et le développement.

La description des principales infrastructures routières retenues exprime bien leur double rôle, celui d'accompagnement et d'entraînement du développement.

Le schéma général reste celui de « l'échelle » dont les montants sont l'autoroute Paris-Normandie (A 13) sur la rive gauche, et l'autoroute Paris-Pontoise-Rouen-Le Havre (A 15) sur la rive droite. Ils assurent les liaisons longitudinales à longue et moyenne distance : entre Paris et le Havre par exemple, c'est-à-dire entre les deux secteurs essentiels du développement régional.

Il n'est nul besoin d'expliquer longuement l'importance capitale de cette liaison, pour la région et le pays tout entier, assurant la desserte de la zone industrielle de la plaine alluviale destinée à l'accueil des industries de base dont dépendent les industries de transformation, certes dispersées dans tout le pays, mais dont une grande part est encore regroupée en Région Parisienne. En sens inverse cet axe demeure la principale route vers l'étranger (par voie maritime) du plus grand centre de production de France.

LES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIERES



La mutation déjà engagée de l'estuaire qui renforcera encore les liens entre Paris et le complexe portuaire implique en même temps que les liaisons avec Paris ne soient pas les seules liaisons existantes. D'une manière très générale l'existence d'un tel pôle économique est fondamentale pour toutes les autres régions et implique donc des liaisons rapides avec elles. C'est-à-dire avec la Basse-Normandie dont Caen demeure le principal centre urbain et économique, avec la Loire moyenne, le Nord et l'Est. Au niveau de la Basse-Seine, ces liaisons s'effectueront par l'autoroute A 13, le Havre-Caen et Rouen-Caen et par les grandes liaisons prévues au schéma au niveau de Rouen vers le Nord (Lille et Bruxelles) et vers le Sud-Ouest (Orléans - Le Mans).

Le trafic induit par la zone industrielle du Havre impliquera peut-être d'ici la fin du siècle l'élargissement de ces infrastructures. L'adaptation permanente du projet permettra de suivre l'évolution souvent difficile à discerner à l'avance.

Il faut également reconnaître que la nécessité de renforcer les liaisons interrégionales doit être encore plus forte dans un pays dont les perspectives de développement s'inscrivent dans un cadre de décentralisation, de déconcentration et de régionalisation.

Le développement volontaire de la rive gauche a conduit à multiplier les franchissements de la Seine par des ouvrages fixes en aval de Rouen, notamment, où seul existe actuellement le pont de Tancarville.

Au niveau de Rouen, les différents franchissements assureront les liaisons entre la capitale régionale et ses quatre pôles relais situés au Nord et au Sud de l'agglomération, mais également entre les secteurs d'habitat et les zones d'emplois. Dans cette optique, le rôle du « barreau » de la boucle d'Anneville est évident, mais son rattachement aux deux autoroutes A 13 et A 15 à proximité des grandes liaisons avec le Nord et le Sud-Ouest, lui donne une résonance régionale. Le deuxième franchissement de l'estuaire est exactement dans la même situation ; nécessaire pour relayer le pont de Tancarville dont le point de saturation se situera aux alentours de 1985, il assurera les liaisons entre la rive gauche résidentielle et la plaine alluviale. Son raccordement à l'autoroute A 13 affirmera encore davantage les liaisons entre la Haute et la Basse-Normandie telles qu'elles sont précisées dans le schéma.

2. Un instrument d'aménagement.

Parler de « développement de la rive gauche » entraîne forcément à parler de l'aménagement du territoire. Les infrastructures routières, dans la mesure justement où elles « entraînent » le développement, en sont un des éléments privilégiés. Mais il importe de faire intervenir la notion d'échéance de réalisation.

Ainsi les seuls résultats de l'analyse des trafics des axes autoroutiers Rouen-Le Havre, Rouen-Caen et Caen-Le Havre, conduisent à repousser ces investissements au VI^e, voire même au VII^e Plan, sous réserve de procéder à certains aménagements, notamment la mise en service de sections de dégagement aux abords des trois agglomérations.

Si au-delà des calculs économétriques, les notions d'aménagement et les désirs collectifs sont pris en compte, il semble — sous réserve que la charge des équipements revienne aux divers demandeurs et qu'elle ne distorde pas les coûts économiques globaux — qu'un calendrier différent de réalisation puisse être envisagé. Cela implique bien sûr une étude précise de toutes les modalités de financement possibles et la volonté de prendre en compte une notion non encore comptabilisée, celle d'aménagement du territoire, dont les effets, au niveau de la rentabilité de certains équipements ne se font sentir qu'à moyen et long terme.

D'autres liaisons routières ont, dans le schéma, un rôle précis d'organisation : ainsi la liaison rapide Rouen-Louviers-Evreux doit-elle relier la ville d'Evreux et par elle toute la zone d'influence au réseau urbain de la Basse-Seine, alors qu'elle n'est actuellement reliée par l'autoroute et la RN 13 qu'avec Paris.

De même dans la zone amont, les liaisons interurbaines Evreux-Gaillon, Evreux-Verdon, etc... ont le même rôle structurant : organiser autour d'Evreux ces petits centres urbains actuellement indépendants mais tournés vers Paris.

Dans un même domaine, la localisation des échangeurs qui induisent toujours un développement résidentiel industriel ou commercial est également particulièrement importante. Pour l'aménagement rural, où les problèmes principaux semblent être ceux liés à la détermination de l'équipement de certains « villages-centres », le choix précis du tracé routier peut être un élément important de cet aménagement. Il ne s'agit pas tant, d'ailleurs, de créer des autoroutes dont les fonctions sont finalement soit urbaines, soit interrégionales, mais de bonnes liaisons avec ces infrastructures pour assurer la cohérence globale du territoire par la jonction entre eux, des divers centres d'activités.

Dans un autre domaine, l'étude précise des tracés routiers et autoroutiers en ville et dans la campagne doit être considérée comme un élément important du cadre de vie.

**

Le cadre de réflexion d'un tel schéma semble redonner leurs véritables dimensions à chaque problème : certes, l'absence de « quantification » est inquiétante notamment pour ceux qui ont appris à penser et à agir en comptant. Mais au niveau de l'aménagement, dans ce secteur linéaire des infrastructures de transports, interfèrent les dimensions spatio-temporelles qu'un simple comptage périodique reste impuissant à déceler.

La science « économique » comme la biologie n'en est encore qu'à l'analyse des phénomènes *subis*. L'expérience et l'essai de prévisions imposés par les études d'aménagement contribuent à renforcer l'interrogation fondamentale sur la valeur de certaines vérités dites d'évidence.

L'ADAPTATION des CENTRE-VILLES

L'EXEMPLE ROUENNAIS

La concentration croissante des hommes et des activités dans les zones urbaines est une caractéristique de cette première moitié de siècle.

Cette concentration effectuée au profit des villes existantes et surtout des grandes villes ne va pas sans poser de graves problèmes d'adaptation des structures urbaines et notamment des « centre-villes » d'autant qu'elle se conjugue avec une multiplication de besoins de déplacement et une certaine modification des fonctions urbaines.

Le centre-ville.

La notion de centre-ville est pour le Français une notion complexe, subjective. Elle participe à la fois de l'animation intense et de flânerie, du temps perdu et du temps à gagner, de la notion de rentabilité basée sur celle du gaspillage, etc...

Le centre-ville, c'est une sorte de creuset où se fondent services divers, administrations, point d'éclatement de transports en commun, équipements collectifs variés (culture et loisirs, théâtres, bibliothèques, cinémas), commerces de « haut niveau », c'est-à-dire d'un type rare, ou d'une qualité exceptionnelle profitant de leur attraction respective ; ça et là une animation plus ponctuelle le diversifie, marquée par des bars, cafés ou grands magasins ou parfois même par un élément touristique.

Cette concentration d'activités et de services mais aussi de logements nécessite une très bonne accessibilité. Or le réseau de voirie des centres anciens est très mal adapté à la circulation automobile (rues tortueuses, étroites, absence d'espaces réservés au stationnement, etc...), si bien que parallèlement à ces mouvements de concentration, on assiste à un phénomène de dispersion de certaines activités vers la périphérie, activités qui devraient normalement assurer, par leur présence, l'animation urbaine que l'on reconnaît comme une des principales fonctions créatrices de la ville, fait de la fusion des activités et des contacts multiples.

La croissance des villes a, la plupart du temps, pris la forme de banlieues pavillonnaires ou de grands ensembles où la construction des logements ne s'est pas accompagnée d'un développement parallèle des équipements et des services nécessaires à la vie quotidienne. Le vieux centre, souvent à l'étroit, doit alors satisfaire tous les besoins de la population à tous les niveaux, depuis le niveau le plus journalier (alimentation) jusqu'au niveau le plus exceptionnel (bijouterie, etc...). L'exemple de Rouen est particulièrement frappant à cet égard : le sous-équipement, parfois même l'absence totale d'équipement des quartiers périphériques (Z.U.P. des Sapins, de Bihorel, de Canteleu, de Petit Quevilly, etc...), provoque le samedi l'engorgement complet du centre « pour les courses de la semaine ».

De plus, l'élévation du niveau de vie entraîne l'augmentation des consommations de type « rare » et la nécessité de nouvelles implantations. Certaines activités, pour bénéficier

de leur proximité respective et éviter des pertes de temps considérables par des déplacements d'un bout à l'autre de la ville, désirent également s'implanter en centre-ville. Peu à peu, les immeubles d'habitation se vident, et sont remplacés par des bureaux, d'autant plus facilement que la rente de situation engendre une augmentation considérable des loyers qui deviennent exorbitants pour de simples particuliers.

Cependant les limites de ce centre sont souvent très strictes et difficilement modifiables, parfois marquées par de véritables « barrières » physiques (grand boulevard qui marque une coupure dans la continuité urbaine...) ou même psychologiques, qui ne sont pas moins difficiles à surmonter.

Or, la plupart de nos grandes villes doivent accroître leur zone d'influence, leur pouvoir d'attraction, ce qui signifie la nécessité d'accueillir de nouvelles implantations d'activités dites « centrales » qui doivent, si l'on veut maintenir l'animation du centre-ville à laquelle on reconnaît valeur créatrice, s'y installer. Le problème posé est donc celui de l'adaptation et de l'extension des anciens centres. L'exemple de Rouen constituera l'essentiel de l'analyse.

Rouen : le parti de la continuité.

La situation actuelle du centre de Rouen peut se caractériser ainsi :

- une extrême concentration d'activités tertiaires,
- un tissu urbain inadapté,
- un grand nombre de locaux professionnels utilisant d'anciens logements (entre 1954 et 1962, 2.400 logements se sont transformés en bureaux),
- un engorgement croissant du fait de la faiblesse du réseau de voirie et de la capacité de stationnement, mais également un sous-équipement des quartiers périphériques,
- des possibilités de croissance par densification très limitées (accentuation, au point de les rendre insolubles des problèmes de circulation) qui risquent d'engendrer des « fuites » à la périphérie. Exemple des anciennes mutuelles qui ont quitté le centre et se sont installées sur les plateaux à l'extrémité de l'agglomération, ou de l'Université à Mont-Saint-Aignan.



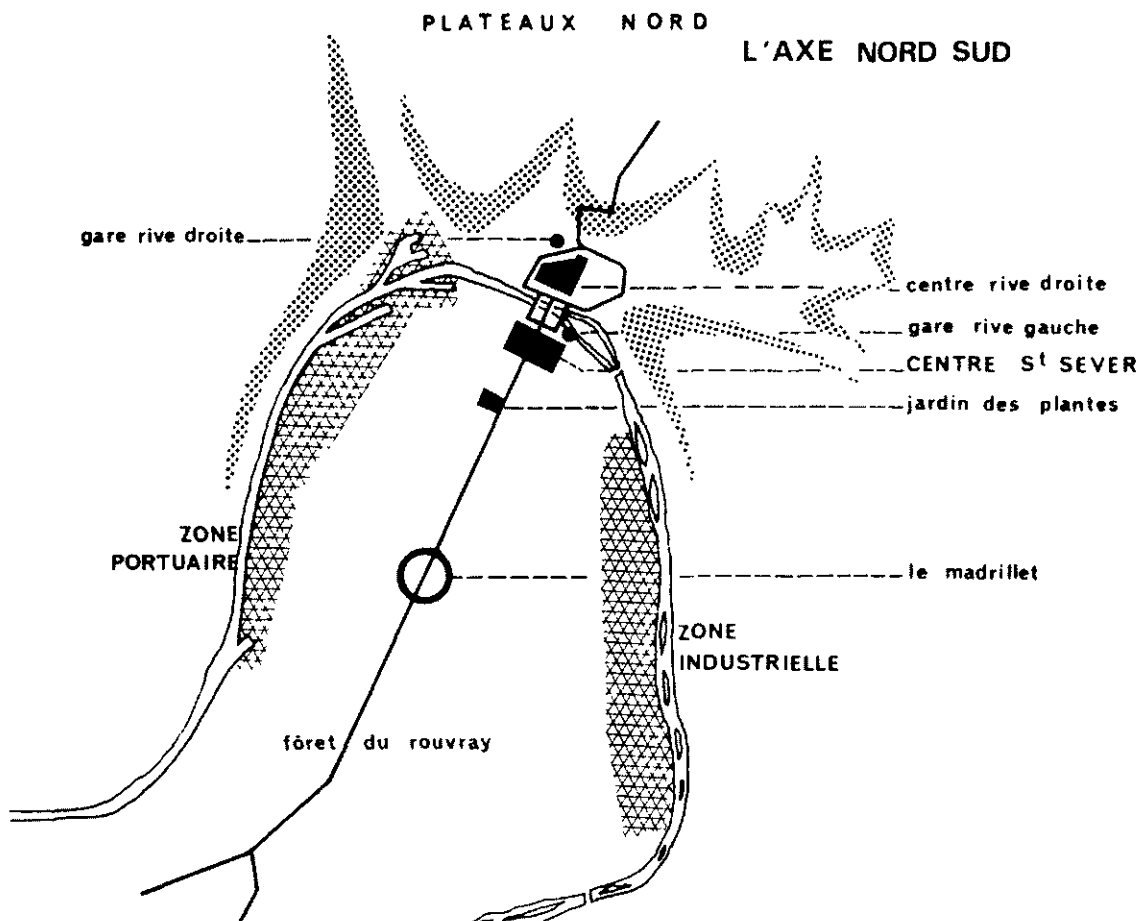
Or, le parti d'aménagement défini par le schéma Basse-Seine et le schéma directeur de Rouen définit ainsi l'organisation de l'agglomération :

« Promouvoir une urbanisation discontinue composée d'ensembles urbains séparés et hiérarchisés, l'agglomération centrale développant par priorité son rôle de capitale régionale, les ensembles extérieurs ayant une vocation plus résidentielle... »

En effet, certaines activités et certains services rares ne peuvent s'implanter ou se développer en Haute-Normandie qu'au cœur même de la capitale régionale. En raison de l'encombrement actuel et de l'ampleur des besoins, ces activités seront concentrées le long de l'axe Nord-Sud de la rive gauche, de Saint-Sever au Madrillet. »

Ce fait a été dégagé à l'examen des diverses contraintes qui limitent l'extension de l'agglomération et de son espace central :

- la conservation et la mise en valeur du centre dit « historique », secteur « sauvegardé »,
- la volonté de maintenir la notion de centre, essentielle aux fonctions que doit remplir la ville,
- la limitation de l'espace central au Nord et à l'Est par le relief et l'occupation du sol, à l'Ouest par l'équipement portuaire,
- la volonté de promouvoir une organisation cohérente avec les autres opérations envisagées (pôles relais) et susceptible d'adaptation aux évolutions ultérieures par l'équipement progressif de l'axe Nord-Sud, de Saint-Sever au Madrillet.



L'opération Saint-Sever.

L'extension du centre de Rouen sur la rive gauche, dans le quartier Saint-Sever (tissu urbain ancien et lâche, occupation du sol inadaptée), a le double avantage de conserver une structure centrale unipolaire pour l'agglomération et d'accompagner la croissance récente des communes périphériques (Sotteville, Saint-Etienne-du-Rouvray, Oissel, Petit Quevilly, Grand Quevilly, Petit-Couronne) et la croissance future, concentrée sur des pôles relais plus éloignés, localisés, en majorité, sur la rive gauche. L'arrivée prochaine de l'autoroute à Rouen, en fin d'année 1970 au Madrillet renforcera l'attraction de ce secteur et en assurera l'unité.

La décision.

En 1967, le Groupe Central de Planification Urbaine a examiné les perspectives d'aménagement de la Basse-Seine et mis l'accent sur la complémentarité des opérations de Saint-Sever et de la ville nouvelle et du Vaudreuil. Un Conseil Interministériel a confirmé cette position ; en même temps qu'il décidait du principe de l'étude de la ville nouvelle, il demandait que des propositions soient faites sur l'aménagement du centre de Rouen.

Une Z.A.D. de 65 ha a été définie par arrêté ministériel, le 16 novembre 1967.

Autour de la Ville de Rouen, s'est alors constitué un groupe de travail composé des responsables des services régionaux et départementaux du ministère de l'Équipement et de la Préfecture qui, assisté d'un comité de rédaction (membres de la Société Rouennaise d'Études Urbaines, de la Direction Départementale de l'Équipement et de l'Atelier d'Urbanisme de Rouen), a rédigé un LIVRE BLANC.

Ce livre blanc a été approuvé par le Conseil Municipal de la Ville de Rouen, le 25 novembre 1968, et adressé au Ministère de l'Équipement qui « l'a pris en considération » et participe aux études pré-opérationnelles.

La ville de Rouen a ainsi pu créer, en accord avec l'ensemble des responsables, au sein de ses services techniques, une cellule d'études, la CELLULE SAINT-SEVER, avec l'assistance technique de la Société Rouennaise d'Études Urbaines.

La fonction de ce groupe est triple. Il s'agit de proposer à la fin de l'année 1969 un schéma d'organisation générale, des secteurs opérationnels et les moyens de réalisation.

L'organigramme.

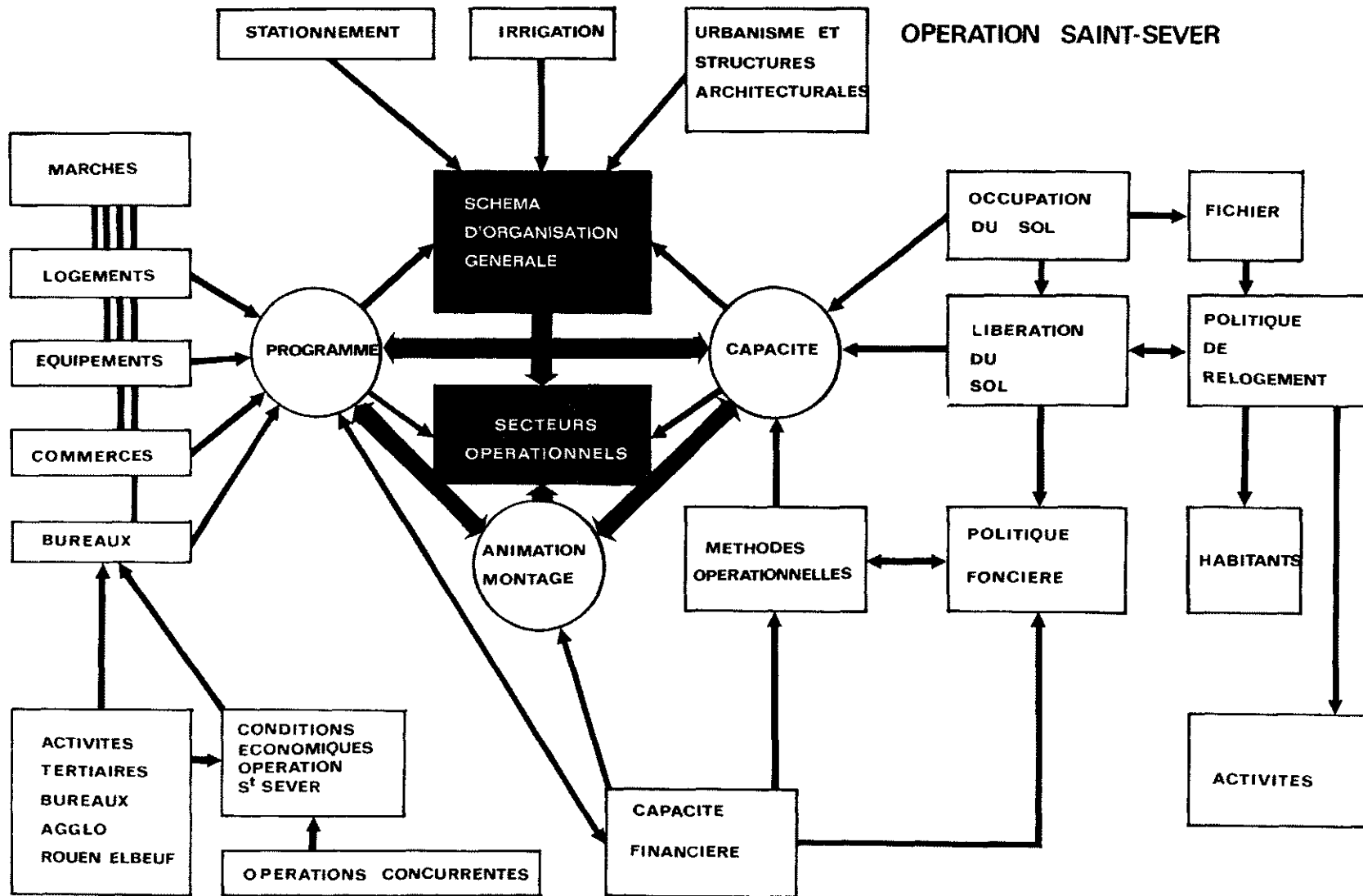
Dès aujourd'hui sont donc entreprises :

— des *études techniques* concernant l'accessibilité du centre, les infrastructures et la résistance des sols. La Direction Départementale de l'Équipement et la Mission des Déplacements a depuis 1967 étudié un réseau de desserte urbaine.

Ce projet a été accepté et intégré dans le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération Rouennaise. Il propose l'aménagement de 30 km de voies express, la construction de 50 km de voies nouvelles, la construction de 24 voies de franchissement de la Seine (y compris le pont Guillaume-le-Conquérant achevé à la fin de l'année 1969). Le coût global serait de 1.500 millions de francs.

Parallèlement, a été entrepris dans le cadre d'une recherche globale sur les transports, l'étude des possibilités de desserte de ce centre par un transport en commun. Les résultats de la première partie des recherches conduisent à proposer la réalisation d'une ligne U.R. B.A. 30, véhicule aérien de faible encombrement, qui relierait la gare rive droite au quartier Saint-Sever, puis au Madrillet. Le coût de cette opération a été estimé à 50 millions de francs, ce qui paraît faible par rapport au coût de réalisation du réseau routier. Ceci s'ex-

PRINCIPES D'ORGANISATION
DES ETUDES
OPERATION SAINT-SEVER



plication d'ailleurs aisément par la faiblesse des acquisitions foncières et celle des infrastructures nécessaires.

D'autres études sont en cours :

- une enquête exhaustive sur l'occupation du sol et parallèlement la recherche d'un système de mise à jour permanente des données.

Ces éléments permettront de déterminer avec le maximum de précision, le choix de la politique de libération du sol, d'acquisition des terrains et de relogement des individus et des activités par des opérations étudiées sur l'ensemble de l'agglomération :

- une exploitation spéciale des recensements sur le secteur d'études. Cette exploitation sera également un important élément d'information pour la détermination de la politique de relogement,
- des enquêtes et études diverses sur le marché des logements, des équipements de commerces et bureaux permettant l'élaboration complète du programme,
- des contacts avec les promoteurs publics et privés (commerces, bureaux, logements).

Toutes ces approches doivent aider à déterminer le coût global de l'opération, le comparer et donc de l'ajuster aux possibilités financières envisageables :

- capacité financière des collectivités locales,
- participation de l'Etablissement public de la Basse-Seine,
- intervention éventuelle de l'Etat.

Le cadre du financement reste donc classique dans son contexte général :

- la puissance publique prend à son compte la voirie primaire, les transports en commun, les équipements collectifs et les réserves foncières,
- les constructeurs assurent le financement de leur propre implantation (terrain, raccordement aux équipements primaires, parc de stationnement, etc...).

Il convient d'aboutir, par une nouvelle dynamique de travail et la participation des divers organismes intéressés, à une bonne cohérence entre toutes les opérations entreprises dans l'agglomération.

Un des principaux problèmes posés est non seulement celui de maintenir un équilibre financier, mais de rendre cette opération rentable pour toutes les collectivités.

Concevoir la rénovation urbaine comme une succession de phases distinctes (phase foncière prise en charge par la puissance publique largement déficitaire — phase promotionnelle bénéficiaire) conduit à en condamner la dynamique et à en faire une opération longue, lourde et médiocre.

Certes, la puissance publique doit assurer les charges de son ressort, mais il convient par un plan d'occupation dynamique et une stratégie bien élaborée de faire en sorte que ces opérations de rénovation urbaine ne soient pas seulement des opérations modèles sur le plan intellectuel, sorte de mise en application d'une philosophie urbaine, mais également des entreprises utiles et profitables pour tous.

La VILLE NOUVELLE du VAUDREUIL et l'AMÉNAGEMENT de la BASSE SEINE

Dans le Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine, la ville nouvelle du Vaudreuil est un élément d'une nature exceptionnelle et d'une justification très particulière. Elle constitue un des facteurs de dynamique et d'équilibre de ce plan d'aménagement, particulièrement pour la zone amont.

L'analyse des grandes fonctions envisagées pour cette ville nouvelle permet de mieux apprécier la justification d'un tel projet.

1. Les fonctions du Vaudreuil.

La création de cette ville nouvelle du Vaudreuil est une option d'aménagement marquée de trois caractéristiques fondamentales *résultant du choix du parti* :

- être un pôle relais de déconcentration de la région parisienne pour les activités secondaires et tertiaires, et devenir un pôle de développement et d'animation de la zone amont de la Basse-Seine dont la croissance jusqu'à présent s'est effectuée de façon désordonnée,
- être un abcès de décongestion de l'agglomération rouennaise et contribuer ainsi à étendre la zone d'influence régionale de Rouen et favoriser la création d'un axe d'urbanisation Rouen-Louviers-Evreux,
- constituer une opération pilote d'urbanisme ayant valeur de modèle national.

Mais la réussite de cette opération, c'est-à-dire la réponse aux trois fonctions qui lui sont assignées, conditionne la réussite d'un Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine tel qu'il a été conçu. Son retard imposerait que soit repensés la dynamique et l'équilibre de l'ensemble de la zone du schéma.

1-1. - Le Vaudreuil, pôle relais de décongestion de la Région Parisienne et pôle de développement de la zone amont.

La zone amont est certainement la zone du Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine la plus fortement influencée par la décentralisation parisienne : avec moins de 20 % de sa population, elle a accueilli entre 1954 et 1966 près de 60 % des établissements décentralisés ou créés et environ 32 % des emplois issus de ce mouvement.

Cette croissance s'est effectuée suivant deux directions relativement différentes :

- d'une part, elle a profité à un certain nombre de pôles locaux existants comme Evreux, Louviers et Vernon,
- d'autre part, elle s'est localisée de façon diffuse le long de l'axe séquanien.

Apparemment désordonnée, elle présente cependant un ensemble de caractères communs à la région :

- la permanence d'un même facteur structurant de développement : les infrastructures de transport (route, voie ferrée, Seine),
- la vocation de cette zone à être le secteur naturel d'expansion de la région parisienne,
- la faible capacité des villes existantes à constituer un élément de structuration de l'ensemble de la zone.

La qualité des voies de communication — voie ferrée électrifiée Paris-Rouen, autoroute A 13 Paris-Rouen — accentue la proximité de la région par rapport à Paris ; elle explique sa croissance rapide des dernières années et rend inéluctable la poursuite de son développement.

Le problème est donc d'essayer d'organiser ce développement et non de s'y opposer totalement. Le libre jeu des tendances naturelles conduirait en fait, dans la zone amont, à une appropriation de la majeure partie de l'espace séquanien aux fins d'activités décentralisées. Mais ce développement économique polarisé sur Paris, et donc presque extérieur à la région, ne profiterait pas à la Basse-Seine. De plus il accentuerait l'extension vers l'Ouest de l'urbanisation de la région parisienne qui serait alors conduite à repenser l'aménagement de son secteur Ouest, pour pallier les inconvénients d'un développement urbain fort, mais de type « banlieue ».

Le Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine préconise à cet égard une politique de croissance s'appuyant sur le développement des agglomérations existantes. Cette politique permettrait notamment de préserver les caractères de cette zone : caractère agricole pour les plateaux, plus orienté vers les loisirs dans les vallées, la vallée de la Seine gardant cependant une vocation à accueillir, en divers secteurs, des activités industrielles.

On répond ainsi au souci de conserver entre l'agglomération parisienne et la capitale régionale une zone d'urbanisation diffuse appuyée sur quelques pôles de développement industriel et sur un espace interstitiel réservé à l'agriculture et aux loisirs. Il convient de rappeler à cet égard que les besoins supplémentaires en espaces de loisir pour le Bassin Parisien sont de l'ordre de 100.000 hectares environ d'ici 1985, et que cette zone comporte une réserve importante de sites de grande qualité (forêts domaniales ou privées, versants et fonds de vallées...).

En outre, il semble difficile aux villes actuelles de jouer un rôle structurant dans cette zone et de la faire participer à la vie régionale :

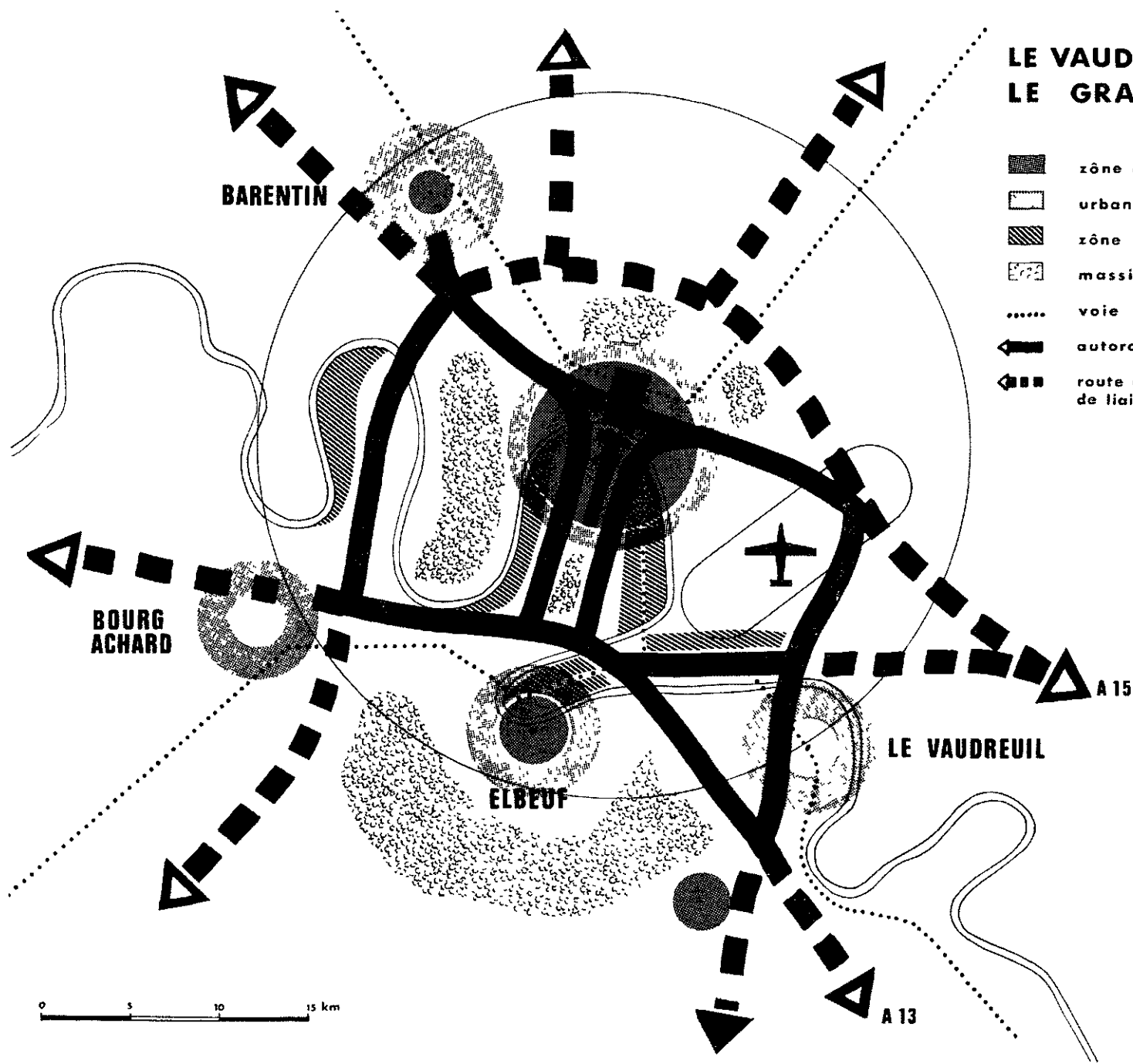
- soit en raison de leur situation : Vernon est trop proche de Paris et Evreux reste relativement très excentré par rapport à cette zone (les liaisons restant toujours orientées le long de l'axe séquanien),
- soit en raison de leur faible capacité d'extension de par leur site (comme Vernon ou Louviers) ou du fait de leurs structures.

On risque donc une explosion désordonnée des activités centrales de la ville si elles manifestent un grand dynamisme, ou qu'elles restent sous-équipées.

Il semble bien que l'organisation d'une zone amont équilibrée et structurée, pour répondre aux fonctions assignées, implique la création d'un « abcès de fixation » pour le développement économique et d'un centre capable d'animer cette zone et de la rattacher à la région Rouen-Le Havre.

LE VAUDREUIL DANS LE GRAND ROUEN.

-  zone agglomérée existante
-  urbanisation nouvelle
-  zone industrielle
-  massif forestier
-  voie ferrée
-  autoroute urbaine
-  route ou autoroute de liaison régionale



1-2. - Le Vaudreuil, zone de décongestion de l'agglomération rouennaise.

La zone du Grand Rouen, zone d'influence de la métropole régionale, compte actuellement 570.000 habitants. Ses facteurs de développement propres, définis par le Livre Blanc de la Basse-Seine, conduisent aux hypothèses suivantes :

- 860.000 habitants en 1985,
- 1.180.000 habitants en l'an 2000.

Il est possible d'imaginer que l'agglomération rouennaise puisse absorber la part la plus importante de cette croissance et contenir environ 700.000 habitants, voire même 900.000, cette solution correspondant d'ailleurs probablement à une « utilisation très lourde du site ».

Mais une telle hypothèse se heurte à de nombreuses contraintes :

- saturation du site,
- saturation des réseaux (assainissement, voirie...), et il semble que le coût du développement « in situ » soit alors très élevé.

Des études de coûts de développement comparés entre urbanisation nouvelle et extension de zone urbaine, permettraient de peser cette appréciation, mais le niveau actuel de nos connaissances économétriques ne le permet pas encore.

1-3. - Le Vaudreuil, opération pilote d'urbanisme.

À la situation privilégiée qu'occuperait la ville nouvelle grâce à la facilité de ses communications avec Paris et avec les autres villes de la région (voie ferrée et autoroute), pour bien définir son cadre, il convient d'ajouter :

- une situation exceptionnelle. En effet, le site du Vaudreuil est actuellement desservi par l'autoroute Paris-Rouen, la voie ferrée, la Seine. Peu de sites de ville nouvelle en France disposent, sans investissements nouveaux, de telles infrastructures primaires,
- un site d'une exceptionnelle qualité offrant de larges possibilités pour les loisirs de plein air (vaste plan d'eau, centre de golf, d'équitation, d'escalade...),
- le coût peu élevé des terrains par rapport à ceux de la région parisienne ou rouennaise,
- l'absence d'agglomérations importantes qui évite tout problème de restructuration ou d'organisation des liaisons entre centre ancien et secteurs nouveaux.

On trouve ainsi réunies suffisamment de circonstances favorables pour faire de l'opération Vaudreuil une expérience originale en matière d'urbanisme et d'architecture. Cette expérience pourrait servir de modèle dans sa conception comme dans sa réalisation.

1-3 - 1. - Une opération pilote dans sa conception.

Il est souhaitable en effet de repenser les méthodes qui ont guidé jusqu'à présent l'élaboration et la réalisation des plans d'urbanisme et de se garder, en particulier, d'adopter deux attitudes trop traditionnelles :

- éviter une trop grande séparation des diverses fonctions de la ville comme celle qu'instituait la méthode du « zoning » en créant des quartiers spécialisés pour l'habitat, les commerces, les bureaux, les entreprises sans nuisances et les loisirs. La vie urbaine ne paraît être possible en effet que par une certaine complexité, un certain mélange des diverses activités. La signification réelle de la ville étant avant tout d'être un lieu d'échanges et de diffusion dans tous les domaines,
- prendre davantage en considération le facteur temps : la ville ne doit pas être conçue comme un produit fini à réaliser par tranches juxtaposées.



1-3 - 2. - Une operation modele dans sa realisation.

Sa conception et sa realisation devront associer les diverses categories d'interesses (politiques, administratifs, techniciens, constructeurs, promoteurs et usagers) et cette concertation devrait aboutir a une bonne coordination dans les investissements

Elle pourra aussi devenir un veritable facteur d'incitation dans la mesure ou elle rompra avec l'urbanisme secret et autoritaire pratique jusqu'alors. Celui-ci, par exces de perfectionnisme sans doute, ne tenait guere compte des interets des promoteurs qui s'en desinteressaient le plus souvent. La realisation d'un Schema incomba finalement, en grande partie, a la puissance publique

Il est evident, cependant, que meme avec la concertation la plus large et la plus efficace, il est necessaire de disposer d'un minimum de moyens d'etudes et de controles, d'orientations des choix et des realisations d'entrainement

1-4 La realisation de cette ville comporte un caractere d'urgence

En effet, pour repondre aux objectifs fixes, cette creation doit permettre

- d'eviter que la zone amont ne bascule totalement dans la sphere d'attraction parisienne,
- de renforcer le « rôle regional » de Rouen et de reussir un certain nombre d'operations complementaires

Le projet de ville nouvelle au Sud et à l'Ouest de Mantes, dans un site intéressant, crée une incertitude grave, pour le devenir de la Basse-Seine envisagé selon les propositions du Schéma. Le district de la région parisienne prévoyait pour Mantes-Sud une urbanisation souple et diffuse, basée sur un habitat résidentiel dispersé ; les grands équipements prévus n'étant créés qu'au fur et à mesure des besoins des futurs habitants.

Pour permettre de préserver cette vocation résidentielle de Mantes-Sud, il importe que l'équipement du centre de service régional à Rouen soit réalisé avec la plus grande diligence.

En effet, il est à craindre que si les habitants de la zone amont ne trouvaient rapidement sur place la satisfaction de leurs désirs, leurs demandes risqueraient de s'ajouter à celles des habitants de Paris, auquel cas, la création dans cette ville d'un centre de caractéristique régionale s'avérerait nécessaire et deviendrait un relais de l'influence parisienne de la zone amont.

2. Le Vaudreuil : justification du projet.

Le projet de ville nouvelle constitue une réponse évidente aux fonctions analysées par la création d'un pôle de développement urbain Rouen et Paris.

A) La situation du Vaudreuil

- à la limite Ouest de la zone amont,
- dans la zone d'influence de Rouen,

lui permet de remplir, en même temps, les deux fonctions demandées :

- déconcentration de la région parisienne et pôle structurant de la zone amont,
- décongestion de l'agglomération rouennaise et relais de son influence.

B) L'existence actuelle d'infrastructures et d'équipements lourds (autoroute, voie ferrée, zones industrielles proches aménagées, plan d'eau) est très favorable au démarrage d'une telle opération :

- les liaisons rapides existent déjà (ou presque) entre la ville mère et le pôle relais :
 - voie ferrée électrifiée,
 - autoroute en 1970 ;
- les zones d'emplois d'Alizay-Pitres et Tourville-la-Rivière en bord de Seine et celles qui se développeront dans la boucle amèneront une forte demande de logement,
- les bonnes liaisons avec Paris par l'autoroute et la voie ferrée faciliteront le déplacement des activités secondaires et tertiaires vers la ville nouvelle.

C) La position de la ville nouvelle, au carrefour des deux axes de développement de la zone amont, Evreux-Louviers-Pont de l'Arche et Vernon-Gaillon-Les Andelys-Pont de l'Arche (axe de la Seine), lui permettra de devenir rapidement un pôle d'animation de la zone amont.

D) La proximité de Louviers à moins de 10 km du Vaudreuil peut, dans un premier temps, lui servir de point d'appui. Cette petite ville, dont la population est passée entre 1954 et 1962 de 11.260 habitants à 13.750 puis en 1968 à 16.000 habitants, manifeste actuellement un grand dynamisme.

E) Le terrain de faible valeur pourra être acquis relativement facilement par la collectivité (Z.A.D. existante).

Tous ces avantages font de l'opération « Vaudreuil » une opération réaliste, « même si elle comporte un aspect volontaire ». C'est en effet de la rapidité de sa mise en œuvre, de la maîtrise et de l'orientation du développement à la fois naturel et entraîné de ce secteur que dépendra la réussite de cette ambition raisonnée.

La taille du Vaudreuil ne peut être fixée a priori, car au dynamisme de la zone de Louviers-Le Vaudreuil, viendra s'ajouter la demande d'un marché à créer (industriels, bureaux, loisirs). Cependant, du rythme de démarrage et de remplissage du Vaudreuil dépend une partie de la valeur d'incitation que constitue le Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P.C.M.

Séance du vendredi 25 Juillet 1969

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 25 juillet 1969 à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées (Salle Bouilloche).

Etaient présents : **MM. Block, Callot, Cohas, Denantes, Dobias, Funel, Gayet, Hervio, Huet, Josse, Kosciusko-Morizet, Lacaze, Nau, Pezin, Portiglia, Tanzi.**

Absents excusés : **MM. Bouvier, Brisson, Colin, Gérard, Gérodolle, Grammont, Guéret, Joneaux, Lame, Mayer, Mayet, Prévost, Sauterey.**

1. - COMITÉ TECHNIQUE PARITAIRE DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT.

Ce Comité s'est réuni début juillet. L'Administration était représentée par notre camarade **Funel**, et les ingénieurs par **Bideau** et **Portiglia** à titre consultatif. L'objet de cette réunion était d'examiner des projets de décret concernant l'intégration des Ingénieurs de la Construction dans un cadre spécial et les modifications du statut du Corps des Ponts et Chaussées destiné à rénover les conditions de son recrutement à partir des Corps des I.T.P.E.

L'intégration des Ingénieurs de la Construction issus du cadre technique de la Construction dans un cadre spécial des Ponts et Chaussées concerne 70 Ingénieurs.

Block pose à ce sujet le problème des effectifs du Corps des Ponts et Chaussées et d'une ouverture du recrutement dans la ligne de ce qu'a fait récemment le Corps des Mines.

Le P.C.M. se propose d'apporter son concours à deux études :

- avec le Directeur de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées : ouverture du recrutement ;
- avec la Direction du Personnel : effectifs du Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Pour ce qui est du nouveau statut du Corps des Ponts, il n'y a aucun changement pour les X. Par contre, deux passerelles sont aménagées pour le passage des T.P.E. dans le Corps :

- dans la limite de 30 % des effectifs du Corps des Ponts pour des Ingénieurs T.P.E. âgés de moins de 35 ans ayant au moins 8 ans de service, avec passage d'un an à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées ;

- pour le reste des places disponibles dans la limite des 30 %, pour des Ingénieurs T.P.E. ayant moins de 45 ans, et au moins 16 ans de service.

Portiglia fait part de son inquiétude au sujet de la diminution de la proportion d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées anciens X dans certaines régions, et demande que la Direction du Personnel maintienne un équilibre entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées des deux types de recrutement.

Block rappelle la nécessité pour les jeunes de travailler sur le tas en début de carrière avant d'être affectés à des Services centraux.

2. - GROUPE DE TRAVAIL « NOTATION DES INGÉNIEURS ».

Un groupe de travail a été créé pour essayer de porter remède au système actuel.

Les anomalies constatées sont les suivantes :

- retard considérable des notations (elles sont actuellement arrêtées à 1965 avec une seule note pour les années allant de 1962 à 1965) ;
- certaines catégories d'Ingénieurs sont défavorisées.

On estime que les notations devraient :

- donner des indications sur les aptitudes et l'orientation des intéressés ;
- servir pour les décisions d'avancement et les mutations ;
- servir pour moduler les rémunérations.

Lacaze voudrait que l'on incitât les notateurs à faire mieux leur travail et en particulier à connaître les camarades qu'ils notent et les associer à leur notation.

Le groupe de travail se renseignera sur les systèmes existant dans les organismes para-publics.

3. - RELATIONS AVEC LE MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DU LOGEMENT.

Le président a été reçu par le Ministre et lui a demandé des garanties sur certains problèmes que le Corps des Ponts considère comme particulièrement importants :

- le décret du 30 mars 1967 ;
- la Direction du Personnel ;

— la transmission des ordres par les voies hiérarchiques normales.

Le Ministre a exprimé son intention de développer ses relations avec les Directeurs départementaux de l'Équipement par des visites en province et des séminaires.

4. - GROUPE DE PARIS.

Un questionnaire a été envoyé à tous les membres de ce groupe pour le réanimer. 250 camarades ont accepté de prendre part aux travaux de différents sous-groupes qui seront animés par des chefs de file dont la tâche principale sera de faire circuler l'information du P.C.M. vers les camarades et vice-versa de manière à instaurer un dialogue.

Le tableau ci-après donne les noms des sous-groupes et de leurs chefs de file :

- Administrations centrales et Services techniques centraux :
MM. **Mayet, Quinet.**
- Services extérieurs du Ministère de l'Équipement et du Logement :
MM. **Bouvier, Dobias, Hervio, Pezin.**
- Secteurs para-public et privé :
MM. **Cyna, Denantes, Ribes.**
- Retraités :
M. **Artigue** (aidé par le Secrétariat du P.C.M.).

5. - CIRCULATION DE L'INFORMATION.

Pour améliorer la diffusion de l'information à tous les camarades, il est décidé que les procès-verbaux des réunions du Comité seront transmis sous forme de FLASH aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées, Chefs de Services régionaux de l'Équipement, Directeurs départementaux de l'Équipement, Chefs de Services spécialisés (navigation et maritimes), aux délégués des groupes régionaux et des nouveaux sous-groupes de Paris, aux membres du Comité et aux invités au Comité, ainsi qu'aux camarades dont les noms seront cités dans le procès-verbal.

Les délégués régionaux sont chargés de rediffuser ces FLASHES aux camarades de leurs groupes. Il en sera de même pour tous les autres documents transmis sous forme de FLASH.

6. - CONTACTS AVEC LES PROMOTEURS-CONSTRUCTEURS.

A la demande du Ministre, le Président a pris contact le 22 juillet 1969 avec la Fédération nationale des Promoteurs-Constructeurs dans le but de développer les relations entre Ingénieurs des Ponts et Promoteurs.

Le P.C.M. était représenté par MM. **Block, Caron, Funel** et **Laure.**

La Fédération était représentée par son Président, **M. Breham**, son Secrétaire général, **M. Boisselier**, et **MM. Carot, Delaunay** et **Plouin.**

Après un échange de vues très complet, il a été décidé de constituer une « commission d'impulsion » composée de 6 à 10 membres de part et d'autre, qui examinera les problèmes suivants :

- problèmes administratifs (permis de construire, taxe d'équipement, C.O.S., impôt foncier) ;
- études de marché du logement ;
- politique ministérielle ;
- conditions d'intervention des Promoteurs dans les Z.U.P. ;
- participation des Promoteurs à l'aménagement en général ;
- rôle respectif des S.R.E. et des D.D.E. vis-à-vis des Promoteurs ;
- information des Promoteurs sur les programmes d'infrastructures ;
- concertation foncière ;
- équilibre entre préoccupations à long et à moyen terme.

Le résultat de ces réflexions sera ensuite diffusé en province pour servir de base de travail à des contacts locaux.

7. - MODIFICATION DES STATUTS DU P.C.M.

Le groupe présidé par **Mayer** n'a pas encore démarré les travaux.

8. - JOURNÉE D'ÉTUDE DE L'A.X. DU 23 JUIN 1969.

Cette journée avait pour but d'étudier le rapport COT sur « le rôle des Corps dans la société moderne ».

Quatre sous-groupes avaient été constitués pour étudier les points suivants :

- utilité des Corps techniques ;
- recrutement des Corps ;
- gestion des Corps ;
- formation et recyclage.

En ce qui concerne le premier point, on est arrivé à la conclusion que peu apparaissent convaincus de l'utilité du système des Corps. D'autant plus que dans le monde moderne, des structures sont créées et les hommes nommés ensuite, contrairement à ce qui se faisait dans le passé. Le Corps peut être considéré comme une structure d'accueil pour des groupes dont la formation est relativement homogène. L'Etat et la Nation viennent y puiser les hommes dont ils ont besoin.

Le groupe de travail compte se renseigner sur la façon dont l'administration fonctionne dans les autres pays où

la multiplication des Corps que nous connaissons en France n'existe pas

Josse signale que l'accent a été mis sur l'ouverture des services à plusieurs Corps plutôt que sur l'ouverture des Corps

Le groupe « gestion des Corps », animé par **Daunesse**, a distingué les Corps à effectif réduit et ceux à effectif nombreux qui nécessitent des structures de gestion plus complexes

9. - GROUPE DE TRAVAIL « FILIÈRE TECHNIQUE DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES ».

M **Huet** définit la mission de ce groupe : les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Directeurs départementaux de l'Équipement devenant de plus en plus polyvalents, on doit par ailleurs disposer de camarades techniciens de très haut niveau. Il faut que les deux catégories d'ingénieurs coexistent et que des aller-retour entre les deux se fassent.

Huet souhaite que ce groupe, qui n'est pas encore constitué, comprenne plusieurs camarades des Services

extérieurs départementaux en plus de camarades appartenant au SETRA ou à des CETE

Il est demandé aux délégués régionaux de susciter des candidatures pour ce groupe

10. - GROUPE DE TRAVAIL « RÉMUNÉRATIONS ».

Le groupe de travail est animé par **Augier**.

11. - RÉVISION DU CHOIX DES CARRIÈRES À LA SORTIE DE L'X.

Un projet de modification du système de choix des Corps à la sortie de l'X est à l'étude. Le classement général sera supprimé et un classement particulier à chaque Corps sera institué avec des coefficients par matière différents selon les Corps.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 18 heures

Les Secrétaires
G. Dobias,
F. Kosciusko-Morizet.

Le Président
J. Block.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P.C.M.

Séance du vendredi 19 Septembre 1969

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 19 septembre 1969 à l'École nationale des Ponts et Chaussées (Salle Bouloche)

Étaient présents MM Augier, Block, Chauvin, Cohas, Denantes, Dobias, Dumny, Gerodolle, Hervio, Josse, Jungelson, Kosciusko-Morizet, Lacaze, Lame, Oliver, Pezin, Portiglia, Quinet, Schwirtz, Tanzi, Thiébault, Vivet.

Absents excuses MM Brisson, Callot, Colin, Costet, Félix, Funel, Gayet, Gérard, Gueret, Horps, Huet Y., Joneaux, Laffitte, Mayer, Merlin, Nau, Ponton, Prevost, Sauterey.

.

Le but de la réunion de ce jour est, en particulier de faire le point de l'activité des groupes de travail qui fonctionnent actuellement au P.C.M.

1. - RÉFORME DES STATUTS DU P.C.M.

À la suite de la motion votée à l'Assemblée générale du 29 mai 1969, il a été décidé de créer un groupe de travail pour faire des propositions au Comité Mayer a accepté d'être l'animateur de ce groupe auquel participent Dobias, Gerodolle, Rozen et Vivet. La première réunion a eu lieu le 29 août 1969. Le compte rendu de cette réunion mis au point et complété à la suite d'une consultation restreinte de camarades Ponts ou Mineurs sera diffusé sous forme de FLASH après accord du groupe de travail.

Le groupe s'adjoindra la collaboration de Monsarrat qui était l'animateur du groupe de travail « Problèmes de Corps »

2. - RÔLE DES INGÉNIEURS GÉNÉRAUX.

Bideau, Girault et Jungelson ont constitué une petite cellule de réflexion sur les problèmes des Ingénieurs généraux. Ces réflexions ont abouti à une note qui va servir de base à un questionnaire envoyé à l'ensemble des Ingénieurs généraux.

Ces problèmes sont liés notamment à la constitution et aux missions du Conseil général des Ponts et Chaussées

et de l'Inspection générale des Ponts et Chaussées et aux structures départementales et régionales.

Jungelson fera parvenir pour la mi-octobre le texte du questionnaire en vue de sa diffusion.

Il est entendu que le groupe s'adjoindra des Ingénieurs en chef.

3. - NOTATION DES INGÉNIEURS.

Le groupe constitué par Hervio, Portiglia, Sauterey et Tanzi a précisé ses objectifs et a commencé par comparer les différents systèmes de notation actuellement utilisés dans des organismes tels que la SCET, le BCEOM ou la Compagnie nationale du Rhône.

Le système actuellement en vigueur à la SCET a particulièrement retenu l'attention du groupe.

En s'inspirant de cette méthode, le groupe de travail voudrait arriver à dégager 5 catégories pour quantifier les appréciations :

- l'aptitude personnelle,
- l'efficacité,
- les qualités d'encadrement,
- le comportement général,
- la culture générale.

La notation affectée au critère d'efficacité interviendrait pour l'avancement. Pour la promotion, il serait tenu compte de l'ensemble des critères. Ceux-ci seraient détaillés en sous-critères notés par le notateur primaire. Il est également envisagé de lier la notation et la rémunération.

Denantes donne quelques précisions supplémentaires sur le système de notation appliqué à la SCET. Il est prévu un entretien annuel au cours duquel le note et le notateur font le point et examinent ensemble si le contrat est rempli.

En tout état de cause, il paraît de plus en plus nécessaire que la Direction du Personnel ait un outil de gestion complet pour assurer une meilleure adéquation entre les postes et les hommes.

Par ailleurs, divers camarades soulignent l'intérêt de donner une meilleure publicité à la liste des postes vacants.

4. - FILIÈRE TECHNIQUE DANS LE CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Block rappelle le cri d'alarme lancé par **M. Huet** sur le risque de diminution de la technicité du Corps. Il y a donc lieu de mettre le plus rapidement possible sur pied un groupe de travail. **Quinet** signale que **Huet** souhaiterait avoir une dizaine de camarades de province dans ce groupe. **Peter** et **de Dinechin** se sont déjà portés volontaires. Il est instamment demandé aux délégués régionaux de susciter des candidatures.

5. - EFFECTIF ET RECRUTEMENT DU CORPS DES PONTS.

Compte tenu des études en cours à la Direction du Personnel, la mise en place des groupes est reportée, mais **Block** demande que la Direction du Personnel informe le P.C.M. de l'avancement de ces travaux.

Une meilleure définition des effectifs devrait permettre de résoudre les problèmes posés par le recrutement et l'ouverture à l'extérieur, ce qui paraît de plus en plus nécessaire.

6. - CONTACTS AVEC LES PROMOTEURS-CONSTRUCTEURS.

La réunion qui a eu lieu en juillet s'est déroulée dans un climat franc et cordial. Le procès-verbal du 25 juillet 1969 donne la liste des sujets qu'il semblerait utile d'aborder au niveau de la « commission d'impulsion », puis au niveau régional.

Les camarades **Costet**, **Cumin**, **Hervio**, **Lacaze**, **Poupinel** et **Saillard** ont accepté de se joindre à **Caron**, et **Funel** pour le démarrage de ces contacts.

7. - RÉANIMATION DU GROUPE DE PARIS.

Les 250 camarades du groupe de Paris qui avaient répondu au questionnaire ont été répartis en sous-groupes suivant ce qui a été exposé au Comité du 25 juillet 1969.

Dobias prépare une réunion des chefs de file des sous-groupes qui aura lieu le mercredi 8 octobre 1969 pour mettre au point la nouvelle organisation.

Certains points seront abordés. Du fait qu'un sous-groupe se substitue à l'ancien P.C.M., il lui reviendra de reprendre les points suivants :

- relations entre administration et entreprises ;
- relations entre les entreprises semi-publiques et les administrations de tutelle.

8. - URBANISME - LOGEMENT.

Un certain nombre d'études ont été diffusées aux membres de ce groupe, mais force est de constater qu'elles n'ont suscité que peu de réactions.

9. - RELATIONS AVEC LE GÉNIE RURAL.

Des contacts ont eu lieu avant les vacances entre **Josse** et **M. Florent**, Ingénieur du Génie rural et des Eaux et des Forêts, au cours desquels les problèmes de rémunérations ont été abordés.

En ce qui concerne la formation, **Thiébaud** rappelle qu'à la suite de la lettre du 21 janvier 1969, un certain nombre de réunions se sont tenues avec l'E.N.G.R.E.F. Ces réunions groupaient une moyenne de 10 participants (5 dont 2 élèves de part et d'autre).

Des résultats ont été obtenus en ce qui concerne :

- des échanges de conférences ;
- la mise en commun du centre de calcul de l'E.N.P.C., de la piscine de l'E.N.G.R.E.F. ;
- des missions communes pendant l'été dans les villes nouvelles ;
- la mise en commun de documentation ;
- des échanges au niveau des options.

Ont été également abordés les deux points suivants :

- le regroupement des Ecoles sur le plateau de Palaiseau ;
- le problème du classement à la sortie de l'X.

Pour ce qui est de ce classement, l'étude faite par **M. Olmer** est terminée. C'est désormais la modulation des coefficients propre à chaque Corps qui déterminera le rang de sortie pour ce Corps (les jurys par Corps ont été supprimés).

Le Comité approuve à l'unanimité la constitution d'un groupe de travail que l'on appellera « la nouvelle Ecole des Ponts » qui sera animé par **Thiébaud** et dont l'objet sera de définir ses objectifs et son programme.

10. - RÉMUNÉRATIONS.

Le groupe de travail animé par **Augier** a proposé l'organisation de travail suivante :

- une cellule « information-diffusion » pour répondre aux questions que se posent les camarades et les informer des décisions prises soit au Comité, soit par la Direction du Personnel ;
- une cellule « praesens » pour répondre rapidement aux questions posées par les uns ou les autres ;
- une cellule « prospective » pour envisager les problèmes à horizon plus lointain.

Pour assumer ces tâches, **Augier** aura recours à l'ancien groupe « honoraires » auquel se joindront **Ballade**, **Fertin**, **Jouvent**, **Leclercq** et **Peter** qui se sont portés volontaires.

11. - SERVICES CONSTRUCTEURS.

L'étude traitée par le P.C.M. sur les conditions d'intervention, au titre de services constructeurs, des services de l'Équipement, a été remise à la commission **Bideau-André**. Cette étude a également été portée à la connaissance du Cabinet du Ministre de l'Éducation nationale.

12. - ÉLECTION AU COMITÉ.

Notre camarade **J.-P. Hirsch** a fait savoir au Président que ses nouvelles fonctions ne lui permettent pas de continuer à prendre part aux travaux du Comité.

En attendant qu'il soit remplacé à la prochaine Assemblée générale, le Comité se propose d'inviter à ses réunions **Merlin** et **Denantes**.

13. - BULLETIN DU P.C.M.

Le Comité de rédaction du Bulletin du P.C.M. envisage de centrer les prochains numéros autour des thèmes suivants :

- octobre : les méthodes modernes de gestion ;
- novembre : le schéma d'aménagement de la basse vallée de la Seine ;
- décembre : réalisations et problèmes routiers ;
- janvier : la région Rhône-Alpes ;
- février : les équipements de montagne ;
- mars : la région Provence-Côte d'Azur-Corse ;
- avril : la préparation du VI^e Plan ;
- mai : Assemblée générale du P.C.M. ;
- juin : construction et logement ;
- juillet : à définir ;
- août-septembre : à définir ;
- octobre : problèmes européens et internationaux en matière de transports et d'énergie ;
- fin 1970 : autoroutes françaises An 10.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 17 h. 30.

Les Secrétaires :
G. Dobias,
F. Kosciusko-Morizet.

Le Président :
J. Block.

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

MUTATIONS

M. **Robert Etienne**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Secrétaire général du Comité de l'Inspection générale, est mis à la disposition du Ministère du Développement industriel et scientifique pour être affecté à la Direction du Gaz et de l'Electricité, en remplacement de M. **Lamouroux**, admis à la retraite, à compter du 1^{er} novembre 1969.

Arrêté du 16 septembre 1969.

M. **Sensfelder Raymond**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Préfecture de Paris, est réintégré pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et placé en position de disponibilité pour une période de 3 ans, éventuellement renouvelable, à compter du 1^{er} novembre 1969, en vue d'occuper des fonctions de Directeur à la Société « Centre de Recherches de Pont-à-Mousson ».

Arrêté du 23 septembre 1969.

M. **Mailherbe Michel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en disponibilité, est réintégré dans les cadres de son administration d'origine et affecté au Cabinet du Secrétaire d'Etat chargé du Tourisme, en qualité de Conseiller technique, à compter du 1^{er} août 1969.

Arrêté du 29 septembre 1969.

M. **Belmain Marius**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Equipement de l'Oise en qualité de Chef de la branche « Infrastructure », est nommé adjoint au Directeur départemental de l'Equipement de l'Oise, à compter du 1^{er} octobre 1969.

Arrêté du 29 septembre 1969.

M. **Bouchet René**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Equipement du Var, est muté à la Direction départementale de l'Equipement de la Corse en qualité d'adjoint au Directeur départemental de l'Equipement en remplacement de M. **Milleret** appelé à d'autres fonctions, à compter du 1^{er} octobre 1969.

Arrêté du 30 septembre 1969.

M. **Burdeau Michel**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, au Service des Affaires économiques et internationales, est affecté à la Direction des Transports terrestres, à compter du 1^{er} octobre 1969.

Arrêté du 1^{er} octobre 1969.

M. **Chautard Jean-Pierre**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à la Direction départementale de l'Equipement des Ardennes, est muté à la Direction départementale de l'Equipement d'Indre-et-Loire pour remplir les fonctions de Chef du Groupe d'Etudes et de Programmation et de l'arrondissement autoroute et grands travaux, à compter du 16 octobre 1969.

Arrêté du 1^{er} octobre 1969.

DÉCISIONS

Par arrêté en date du 12 août 1969, il est constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan, une Commission de l'Industrie ainsi composée :

— Président :

M. **Martin Roger**, Président Directeur Général de la Compagnie Pont-à-Mousson ;

— Membres :

M. **Achille Jean-Claude**, Président Directeur Général de la Société Rhône-Poulenc,

M. **Blancart Jean**, Délégué ministériel à l'Armement au Ministère d'Etat chargé de la Défense nationale,

M. **Roux Ambroise**, Administrateur général de la Compagnie générale d'Electricité,

M. **Vasseur Jacques**, Directeur du Bâtiment et des Travaux publics au Ministère de l'Equipement et du Logement,

M. **Velitchkovitch Jean**, Secrétaire général de la Marine marchande au Ministère des Transports,

M. **de Wissocq François**, chargé de mission à la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale.

J.O. du 17 août 1969.

Par arrêté en date du 12 août 1969, il est constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan, un Comité des Industries chimiques de Base ainsi composé :

— Présidents :

M. **Desportes Jean-Jacques**, Président Directeur Général de la Société des Usines chimiques Ugine-Kuhlmann,

M. **Rauline Bernard**, Directeur des Industries chimiques au Ministère du Développement industriel et scientifique ;

— Rapporteur général :

M. **Rivière** Jean-Pierre, Ingénieur des Mines à la Direction des Industries chimiques ;

— Membres :

M. **Beffa** Jean-Louis, Ingénieur des Mines à la Direction des Carburants,

M. **Echard** Jean, Président du Directoire de la Société Azote et Produits chimiques,

M. **Granier de Lilliac** René, Président Directeur Général de la Compagnie française de Raffinage,

M. **Petitmengin** Jacques, Président du Directoire de la Société chimique des Charbonnages.

J.O. du 17 août 1969.

Par arrêté en date du 12 août 1969, il est constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan, un Comité des Minerais, Métaux, demi-produits non ferreux ainsi composé :

— Président :

M. **Fischesser** Raymond, Directeur de l'Ecole nationale supérieure des Mines de Paris ;

— Vice-Président :

M. **Daunesse** Claude, Directeur des Mines ;

— Rapporteur général :

M. **Callot** François, Directeur du Bureau de Documentation minière ;

— Membres :

M. **Gall** Jacques, Directeur de la Société Ugine-Kuhlmann,

M. **Mabile** Jacques, Directeur des Productions au Commissariat à l'Energie atomique,

M. **Mermet** Maurice, Président du Directoire des Mines domaniales d'Alsace,

M. **Perrineau** Georges, Président de la Fédération des Chambres syndicales des Minerais et Métaux bruts,

M. **Rambaud** Yves, Directeur à la Société minière et métallurgique de Penarroya.

J.O. du 17 août 1969.

Par arrêté en date du 12 août 1969, M. **Halna du Fretay** Amaury, Vice-Président Directeur Général de la Française des Matières colorantes, est nommé membre du Comité des Industries chimiques et parachimiques spécialisées constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan.

J.O. du 17 août 1969.

Par arrêté en date du 30 août 1969, il est constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan, un Comité Construction électrique ainsi composé :

— Président :

M. **Olivier-Martin** Didier, Vice-Président délégué du Syndicat général de la Construction électrique ;

— Membre :

M. **Morane** Jacques, Conseiller technique au Syndicat général de la Construction électrique, Président de la Commission des Problèmes régionaux au C.N.P.F.

J.O. du 12 septembre 1969.

Par arrêté en date du 30 août 1969, il est constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan, un Comité Electronique, Informatique et Industrie des Télécommunications ainsi composé :

— Président :

M. **Allègre** Maurice, Délégué à l'Informatique, Président de la Commission permanente de l'Electronique du Plan ;

— Membres :

M. **Dontot** Jacques, Président de la Fédération nationale des Industries électroniques,

M. **Doumenc** Maurice, Président Directeur Général de la Compagnie des Compteurs,

M. **Olivier-Martin** Didier, Vice-Président délégué du Syndicat général de la Construction électrique,

M. **Peberneau** Georges, Directeur à la Direction générale de la Compagnie générale d'Electricité,

M. **Roux** Ambroise, Directeur général de la Compagnie générale d'Electricité,

M. **Lhermitte** Pierre, Directeur des Etudes économiques à Electricité de France,

M. **Worms** Gérard, Ingénieur en Chef des Mines.

J.O. du 12 septembre 1969.

Par arrêté en date du 30 août 1969, M. **Aubert** Yves, Directeur des Travaux publics et du Bâtiment, est nommé membre du Comité Fonderie, Transformation et travail des Métaux constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan.

J.O. du 12 septembre 1969.

Par arrêté en date du 30 août 1969, il est constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan, un Comité Sidérurgie et Mines de Fer ainsi composé :

— Membres :

M. **Aubert** Yves, Directeur du Bâtiment et des Travaux publics,

M. **Baseilhac** Paul, Président Directeur Général de la Compagnie des Forges de Châtillon-Commentry et Neuves-Maisons,

M. **Borgeaud** Maurice, Président Directeur Général d'Usinor,

M. **Daunesse** Claude, Directeur des Mines,

M. **Dherse** Louis, Président Directeur Général de Sollac et de Sacilor,

M. **Varoquaux** Jean-Arthur, Président de la Chambre syndicale des Mines de Fer de France.

J.O. du 12 septembre 1969.

Par arrêté en date du 9 septembre 1969, M. **Doumenc** André, Conseiller d'Etat, est nommé Président de la Commission centrale des Départements d'Outre-Mer au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan.

J.O. du 17 septembre 1969.

Par décret en date du 10 septembre 1969, l'honorariat de son grade est conféré à M. **Lamouroux** François, Ingénieur général des Ponts et Chaussées.

J.O. du 19 septembre 1969.

Par arrêté en date du 18 septembre 1969, il est constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan, une Commission de l'Economie générale et du Financement ainsi composée :

— Président :

M. **Montjoie** René, Commissaire général du Plan ;

— Membres :

M. **Guillaumat** Pierre, Président de l'Etablissement de Recherche et d'Activités pétrolières,

M. **Jouven** Pierre, Président Directeur Général de la Compagnie Pechiney,

M. **Martin** Roger, Président de la Commission de l'Industrie du VI^e Plan,

M. **Masse** Pierre, Ingénieur général des Ponts et Chaussées,

M. **Roux** Ambroise, Président de la Commission de Politique économique générale du C.N.P.F.

J.O. du 27 septembre 1969.

Par arrêté en date du 18 septembre 1969, M. **Cot** Pierre, Directeur général d'Air France, est nommé membre du Comité de l'Industrie aéronautique et spatiale constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan.

J.O. du 27 septembre 1969.

Par arrêté en date du 18 septembre 1969, sont nommés membres du Comité de la Construction navale constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan :

M. **Brossier** Christian, Ingénieur des Ponts et Chaussées,

M. **Chauvin** Jean-Marie, adjoint du Secrétaire général de la Marine marchande.

J.O. du 27 septembre 1969.

Par arrêté en date du 26 septembre, sont nommés à la Commission des Villes au Commissariat général du Plan pour l'établissement du VI^e Plan :

— Vice-Président :

M. **Rudeau** Raoul, Directeur de l'Aménagement foncier et de l'Urbanisme ;

— Membres :

M. **Colot** Michel, chargé de mission à la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale, M. **Frybourg** Michel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,

M. **Gonon** René, Président Directeur Général de la Société des grands Travaux de Marseille,

M. **Leroy** Léon-Paul, Directeur de la Caisse des Dépôts et Consignations,

M. **Loué** René, Directeur général de l'Omnium technique d'Aménagement,

M. **Millet** Jean, Directeur des Transports terrestres au Ministère des Transports,

M. **Parfait** François, Directeur général de la Société centrale pour l'Equiperment du Territoire ;

— Rapporteur général :

M. **Mayet** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

J.O. du 28 septembre 1969.

Par arrêté du 23 septembre 1969, M. **Siret** Bernard, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès du Ministère des Affaires étrangères, à compter du 6 octobre 1966, pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, en vue d'exercer des fonctions de son grade auprès de la Banque internationale pour la Reconstruction et le Développement.

J.O. du 28 septembre 1969.

Par arrêté du 23 septembre 1969, M. **Drouhin** Georges, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché auprès du Bureau central pour les Equipements d'Outre-Mer, pour la période du 1^{er} janvier 1963 au 31 janvier 1965, en vue d'y exercer des fonctions de son grade.

J.O. du 28 septembre 1969.

Par arrêté en date du 3 octobre 1969, il est constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan, une Commission des Transports et cinq Comités rattachés à celle-ci.

La Commission des Transports est ainsi composée :

— Président :

M. **Bizot** Emile, Ingénieur général des Ponts et Chaussées ;

— Rapporteur général :

M. **Perrot** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées ;

— Membres :

- M. **Coquand** Roger, Président de section au Conseil général des Ponts et Chaussées,
M. **Frybourg** Michel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,
M. **Guibert** Roger, Directeur général de la S.N.C.F.,
M. **Josse** Paul, Vice-Président délégué du Syndicat des Transports terrestres,
M. **Jungelson** Eugène, Ingénieur général des Ponts et Chaussées,
M. **Laval** Daniel, Président de section au Conseil général des Ponts et Chaussées,
M. **Legrand** Maurice, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chargé de mission à la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale,
M. **Le Vert** Paul, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président de la Commission des Comptes des Transports de la Nation,
M. **Levy-Lambert** Hubert, Ingénieur des Mines attaché à la Direction de la Prévision au Ministère de l'Economie et des Finances,
M. **Marbach** Christian, Ingénieur des Mines à la Direction générale de la Politique industrielle au Ministère du Développement industriel et scientifique,
M. **Martin** Antoine, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Commissaire général aux Transports (défense) ;

— Rapporteurs :

- M. **Gluntz** Philippe, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
M. **Monadier** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
M. **Pellegrin** Jacques, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
M. **Quinet** Emile, Ingénieur des Ponts et Chaussées,
M. **Walrave** Michel, Chef du Département Economie au Service de la Recherche de la S.N.C.F.

Le Comité des Transports intérieurs est ainsi composé :

— Vice-Présidents :

- M. **Chapon** Jean, Directeur des Ports maritimes et des Voies navigables,
M. **Dreyfus** Gilbert, Directeur des Routes et de la Circulation routière ;

— Membres :

- M. **Aubert** Jean-Marie, Professeur honoraire à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées,
M. **Bernheim** Jean, Directeur de l'Office national de la Navigation,
M. **Bozon** Claude, Chef du Service des Affaires économiques et internationales,
M. **Debayles** Pierre, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chargé des relations avec les Communautés européennes au Ministère des Transports et au Ministère de l'Équipement et du Logement,
M. **Félix** Bernard, adjoint au Directeur des Transports terrestres,
M. **Frybourg** Michel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,

M. **Gaudel** Jean-Victor, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Chef des Services techniques de la Direction des Collectivités locales,

M. **Josse** Paul, Vice-Président délégué du Syndicat des Transports terrestres,

M. **Lefort** Henri, Directeur général adjoint de la S.N.C.F.,

M. **Legrand** Maurice, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chargé de mission à la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale,

M. **Millier** Jean, Président Directeur Général de l'Établissement public pour l'Aménagement de la Défense,

M. **Parfait** François, Directeur général de la Société centrale pour l'Équipement du Territoire,

M. **Pessayre** René, Directeur général de la Société Sogestran,

M. **Protat** Pierre, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Chef du Service des Chemins de Fer de la Direction des Transports terrestres,

M. **Saigot** Jacques, Président Directeur Général de la Compagnie générale de Poussage sur les Voies navigables,

M. **Thédie** Jacques, adjoint au Directeur des Routes et de la Circulation routière,

M. **Vadot** Robert, Ingénieur général des Ponts et Chaussées ;

— Rapporteurs :

M. **Brandeis** Yves, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,

M. **Brossier** Christian, Ingénieur des Ponts et Chaussées,

M. **Frébault** Jean, Ingénieur des Ponts et Chaussées,

M. **Monadier** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées,

M. **Quinet** Emile, Ingénieur des Ponts et Chaussées.

Le Comité des Transports aériens est ainsi composé :

— Vice-Président :

M. **Meunier** Georges, Directeur des Bases aériennes ;

— Membres :

M. **Abraham** Claude, Directeur adjoint des Transports aériens,

M. **Bozon** Claude, Chef du Service des Affaires économiques et internationales,

M. **Cancelloni** Maurice, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Inspecteur général de la Coopération technique,

M. **Cot** Pierre, Directeur général de la Compagnie nationale Air France,

M. **Frybourg** Michel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées,

M. **Guitonneau** Raymond, Directeur général de l'Aéroport de Paris,

M. **Legrand** Maurice, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chargé de mission à la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action régionale,

M. **Lorain-Broca** Jacques, adjoint au Directeur des Bases aériennes ;

- Rapporteur general adjoint
M **Gluntz** Philippe Ingenieur des Ponts et Chaussees
 - Le Comite des Transports maritimes est ainsi compose
 - Vice President
M **Chapon** Jean, Directeur des Ports maritimes et des Voies navigables ,
 - Rapporteur general
M **Brossier** Christian, Ingenieur des Ponts et Chaussees ,
 - Membres
M **Baudelaire** Jean Ingenieur general des Ponts et Chaussees,
M **Bozon** Claude, Chef du Service des Affaires economiques et internationales,
M **Cancelloni** Maurice, Ingenieur en chef des Ponts et Chaussees, inspecteur general de la Cooperation technique,
M **Chauvin** Jean-Marie, adjoint au Secretaire general a la Marine marchande,
M **Frybourg** Michel, Ingenieur en chef des Ponts et Chaussees
M **Guiochon** Georges, Chef de service a la Direction des Ports maritimes et des Voies navigables,
M **Hutter** Roger, Directeur general adjoint de la S N C F
M **Legrand** Maurice Ingenieur en chef des Ponts et Chaussees, charge de mission a la Delegation a l'Amenagement du Territoire et a l'Action regionale,
M **Mathieu** Jean, Ingenieur general des Ponts et Chaussees,
M **Petry** Paul Directeur du Service des Phares et Balises au Ministere de l'Equipement et du Logement,
M **Peyronnet** Robert, Ingenieur general des Ponts et Chaussees
- J O du 9 octobre 1969

Par decret en date du 3 octobre 1969, M **Chapon** Jean-Pierre, Directeur des Ports maritimes et des Voies navigables au Ministere de l'Equipement et du Logement, est nomme Commissaire du Rhin, en remplacement de M **Velitchkovitch** Jean

Par ce même decret, M **Bernheim** Jean-Robert, Directeur de l'Office national de la Navigation, est nomme Commissaire du Rhin

J O du 10 octobre 1969

Par arrêté en date du 3 octobre 1969, M **Temime** Raoul, Directeur de l'Equipement social au Ministere de la Sante publique et de la Securite sociale est nomme membre de la Commission de l'Action sociale constituee au Commissariat general du Plan en vue de l'établissement du VI^e Plan

J O du 10 octobre 1969

Par arrêté en date du 3 octobre 1969, il est constitue au Commissariat general du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan, une Commission de l'Eau ainsi composee

- Vice-Presidents
M **Chapon** Jean, Directeur des Ports maritimes et des Voies navigables,
M **Daunesse** Claude, Directeur des Mines ,
 - Rapporteur general
M **Cheret** Yvan, Chef du Secretariat permanent pour l'Etude des Problemes de l'Eau ,
 - Membres
M **Irion** Rene President Directeur General de la Compagnie generale des Travaux d'Hydraulique Sade, President de la Chambre syndicale nationale des Entreprises et Industries d'Hygiene publique
M **Lagrange** Henri, Directeur technique et commercial a la Societe centrale pour l'Equipement du Territoire,
M **Weckel** Marcel, Directeur general de la Compagnie nationale du Rhône
- J O du 10 octobre 1969

Par arrêté en date du 3 octobre 1969, en vue de l'établissement du VI^e Plan, il est constitue au Commissariat general du Plan une Commission de l'Energie et quatre Comites rattaches a celle ci (Charbon, Electricite, Gaz et Petrole)

La Commission de l'Energie est ainsi composee

- President
M **Saulgeot** Louis, President du Conseil de surveillance de la Societe azote et produits chimiques ,
- Vice-President
M **Couture** Jean, Secretaire general de l'Energie ,
- Rapporteur general
M **Destival** Claude, Charge de mission au Commissariat general du Plan ,
- Membres
M **Alby** Pierre, Directeur general adjoint de Gaz de France,
M **Benezit** Jacques, Directeur a la Compagnie francaise des Pétroles,
M **Daunesse** Claude, Directeur des Mines au Ministere du Developpement industriel et scientifique,
M **Desrousseaux** Jacques, Directeur general adjoint de Charbonnages de France,
M **Galatoire-Malegarie** Henri, Directeur du Gaz et de l'Electricite au Ministere du Developpement industriel et scientifique,
M **Gardent** Paul, Directeur general de Charbonnages de France,
M **Jouven** Pierre, President de la Commission de l'Energie du Conseil national du Patronat français
M **Lavail** Henri, President du Comité de l'Electricite,

- M. **Lhermitte** Pierre, Directeur à la Direction générale d'Electricité de France,
- M. **Moch** Paul, Vice-Président de l'Entreprise de Recherches et d'Activités pétrolières,
- M. **Vaillaud** Michel, Directeur des Carburants au Ministère du Développement industriel et scientifique ;

— Rapporteurs :

- M. **Brion** Alain, Ingénieur des Mines à la Direction des Carburants au Ministère du Développement industriel et scientifique,
- M. **Dumas** Jacques, Ingénieur des Mines, chargé de mission auprès du Secrétaire général de l'Energie au Ministère du Développement industriel et scientifique,
- M. **Herbin** Jean, Chef du Service du Gaz à la Direction du Gaz et de l'Electricité au Ministère du Développement industriel et scientifique,
- M. **Laurent** Michel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à la Direction du Gaz et de l'Electricité au Ministère du Développement industriel et scientifique,
- M. **Pistre** Robert, Ingénieur des Mines à la Direction des Mines au Ministère du Développement industriel et scientifique.

Le Comité du Charbon est ainsi composé :

— Président :

M. **Daunesse** Claude, Directeur des Mines ;

— Rapporteur :

M. **Pistre** Robert, Ingénieur des Mines ;

— Membres :

- M. **Borgeaud** Maurice, Président Directeur Général de l'Union sidérurgique du Nord de la France,
- M. **Closson** Jacques, Ingénieur en chef des Mines, adjoint au Directeur des Industries du Fer et de l'Acier,
- M. **Desrousseaux** Jacques, Directeur général adjoint de Charbonnages de France,
- M. **Faucher de Corn** Bernard, Chef du Service Charbon et Brai à la Direction des Mines,
- M. **Laurent** Michel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à la Direction du Gaz et de l'Electricité.

Le Comité de l'Electricité est ainsi composé :

— Président :

M. **Lavaill** Henri, Conseiller d'Etat ;

— Vice-Président :

M. **Galatoire-Malegarie**, Directeur du Gaz et de l'Electricité ;

— Rapporteur :

M. **Laurent** Michel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées ;

— Membres :

- M. **Faucher de Corn** Bernard, Chef du Service Charbon et Brai à la Direction des Mines,
- M. **Desrousseaux** Jacques, Directeur général adjoint de Charbonnages de France,
- M. **Lerebourg-Pigeonnière** Jean, Directeur général adjoint de l'Union sidérurgique du Nord et de l'Est de la France,
- M. **Lhermitte** Pierre, Directeur à la Direction générale d'Electricité de France,
- M. **Meo** Jean, Directeur général d'Elf-Union,
- M. **Olivier-Martin** Didier, Vice-Président délégué du Syndicat général de la Construction électrique,
- M. **Renon** Gérard, Ingénieur des Mines à la Direction des Carburants.

Le Comité du Gaz est ainsi composé :

— Président :

M. **Galatoire-Malegarie** Henri, Directeur du Gaz et de l'Electricité ;

— Rapporteur :

M. **Herbin** Jean, Chef du Service du Gaz ;

— Membres :

- M. **Delavesne** Yves, Directeur du Gaz naturel à l'Entreprise de Recherches et d'Activités pétrolières,
- M. **Echard** Jean, Président du Directoire de la Société Azote et Produits chimiques,
- M. **Fort** René, Directeur de la Production et du Transport de Gaz de France.

Le Comité du Pétrole est ainsi composé :

— Vice-Président :

M. **Vaillaud** Michel, Directeur des Carburants ;

— Membres :

- M. **Benezit** Jacques, Directeur à la Compagnie française des Pétroles,
- M. **Chenevier** Jean, Président Directeur Général de la Société française des Pétroles B.P.,
- M. **Deny** Louis, Président Directeur Général de Total,
- M. **Desaint** Roger, Président Directeur Général de la Compagnie générale de Géophysique,
- M. **Granier de Lilliac** René, Président Directeur Général de la Compagnie française de Raffinage,
- M. **Lhermitte** Pierre, Directeur à la Direction générale d'Electricité de France,
- M. **Moch** Paul, Vice-Président de l'Entreprise de Recherches et d'Activités pétrolières.

J.O. du 14 octobre 1969.

M. **Teule** Eugène, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, en service détaché, est maintenu à titre de régularisation dans la même position auprès du Ministère des Affaires étrangères pour la période du 1^{er} juillet au 30 septembre 1967 inclus en vue d'exercer des fonctions de son

grade en Algérie au titre de la coopération technique. Le 1^{er} octobre, M. **Teule** a été réintégré dans les cadres de son administration d'origine.

Arrêté du 15 septembre 1969.

M. **Lemarie** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès de la Ville de Grenoble, est maintenu dans la même position en vue d'exercer les fonctions de Directeur général adjoint des Services techniques de cette ville, pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable, à compter du 1^{er} janvier 1969.

En outre, M. **Lemarie** est autorisé à prêter son concours au Syndicat intercommunal de réalisation de la Région de Grenoble en vue d'assurer la direction des Services techniques de ce Syndicat.

Arrêté du 15 septembre 1969.

M. **Getti** Dominique, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est placé en service détaché à compter du 1^{er} avril 1969

pour une période de cinq ans, éventuellement renouvelable, auprès de la Ville de Rouen en vue d'y exercer les fonctions de Directeur général des Services techniques.

Arrêté du 18 septembre 1969.

M. **Maurice** Joël, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Ministère des Affaires étrangères, est maintenu dans la même position pour une nouvelle période de deux ans en vue d'exercer des fonctions de son grade en Algérie au titre de la coopération technique, à compter du 2 octobre 1969.

Arrêté du 6 octobre 1969.

M. **Henry** Michel, Ingénieur des Ponts et Chaussées, en service détaché auprès du Ministère des Affaires étrangères, est maintenu dans la même position pour une nouvelle période de trois ans en vue d'exercer des fonctions de son grade en Algérie au titre de la coopération technique, à compter du 10 octobre 1969.

Arrêté du 6 octobre 1969.

A PROPOS
DU TUNNEL
SOUS
LA MANCHE

La Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie Nord-Pas-de-Calais nous a fait parvenir le compte rendu du colloque de Lille-Calais des 8, 9 et 10 mai, dont le sujet était « La Communauté des Régions de l'Europe du Nord-Ouest et le tunnel sous la Manche ».

Nous avons noté, en particulier, l'exposé de M. François **Perroux**, dans lequel se détachent trois parties : le choix entre le tunnel et le pont, le calcul du coût de la construction, du financement et de la gestion, enfin les conséquences prévisibles de la construction du tunnel sur les liaisons européennes. M. Roger **Macé** a ensuite fait une étude de trafic entre le continent et la Grande-Bretagne, une autre étude de trafic, justifiant l'existence d'une liaison fixe, a été faite par M. **Hutter**. De nombreux exposés ont été faits par des auteurs des pays concernés par ce tunnel, Allemagne, Belgique, France, Grande-Bretagne, Pays-Bas, sur les conséquences de la création de ce nouvel axe sur les transports dans les différentes régions de l'Europe du Nord-Ouest.

MM. **Decoster** et **Puissesseau** ont enfin conclu ce colloque.

IMPORTANT BUREAU D'ÉTUDES RECHERCHE : Ingénieur diplômé ayant grande expérience études routières pour poste Paris avec missions Outre-Mer.

Adresser C.V. détaillé manuscrit et prétentions à :
B.C.E.O.M., 15, square Max-Hymans, PARIS-XV^e.

S.E.G.I.C. — M.I.N. de PARIS-RUNGIS — 1, rue de la Corderie, 94-RUNGIS.

Recherche X Ponts et Civil Ponts ayant expérience du calcul électronique pour projet autoroute.

Ecrire ou téléphoner à 686-46-08.

O F F R E S
D E
P O S T E S

LA PLANIFICATION URBAINE :

SYSTÈME OUVERT OU FERMÉ

CONFÉRENCES-DÉBATS DES ÉLÈVES DE L'ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES

Les élèves de l'E.N.P.C. ont confié au Centre de Documentation sur l'Urbanisme du Service Technique Central d'Aménagement et d'Urbanisme, en liaison avec l'Atelier d'Aménagement urbain et régional de l'Ecole, l'organisation pendant l'année scolaire 1969-1970 d'un cycle de conférences-débats sur la planification urbaine.

Ces conférences-débats auront lieu en principe tous les 15 jours à partir du 2 décembre, le mardi à 17 h. 45 dans l'amphithéâtre de 3^e année de l'Ecole. A chaque séance, le débat sera animé par un discutant choisi par les élèves et chargé d'apporter au conférencier leur point de vue et leurs questions.

Le cycle est destiné aux élèves de l'Ecole. Les cadres de responsabilité du Ministère de l'Équipement et du Logement, les spécialistes universitaires intéressés par

les études et la recherche urbaine (sociologues, économistes, géographes, ingénieurs, etc...), les architectes et urbanistes sont cordialement invités.

Le programme ci-après est en principe définitif. Ceux qui voudraient être directement informés des modifications éventuelles de dates peuvent le demander en écrivant ou téléphonant au :

CENTRE DE DOCUMENTATION DU S.T.C.A.U.

1, av. du Général Malleret Joinville, 94-ARCUEIL

Tél. 655 34. 00

Ils pourront également se faire inscrire à l'occasion de chaque conférence auprès du secrétariat qui se tiendra à cet effet.

PROGRAMME DES CONFÉRENCES

UN CENTRE URBAIN, POURQUOI FAIRE ?

Marcel **Roncayolo**, Ancien élève de l'Ecole normale supérieure, Directeur d'Études à l'Ecole pratique des hautes Études.

Mardi 2 décembre 1969 à 17 h. 45

RATIONALITÉ ET IRRATIONALITÉ DE LA PLANIFICATION URBAINE.

Jacques **Dreyfus**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Responsable du Centre de Documentation du S.T.C.A.U.

Mardi 16 décembre 1969 à 17 h. 45



spécialiste au sein du groupe



risse-conseil

vous propose de résoudre vos problèmes

de transport

d'eau et d'effluents

de distribution

d'eau et de gaz

tubes d'acier

(toutes dimensions, tous revêtements tous joints) SOLACIER

tubes P. V. C.

(Lucoflex, Lucosanit) Polyéthylène (Penaflex)

vannes Papillon A. M. R. I.

vos problèmes

de protection

de structures métalliques

enterrées ou immergées

protection cathodique

(20 ans d'expérience, 10000 km)

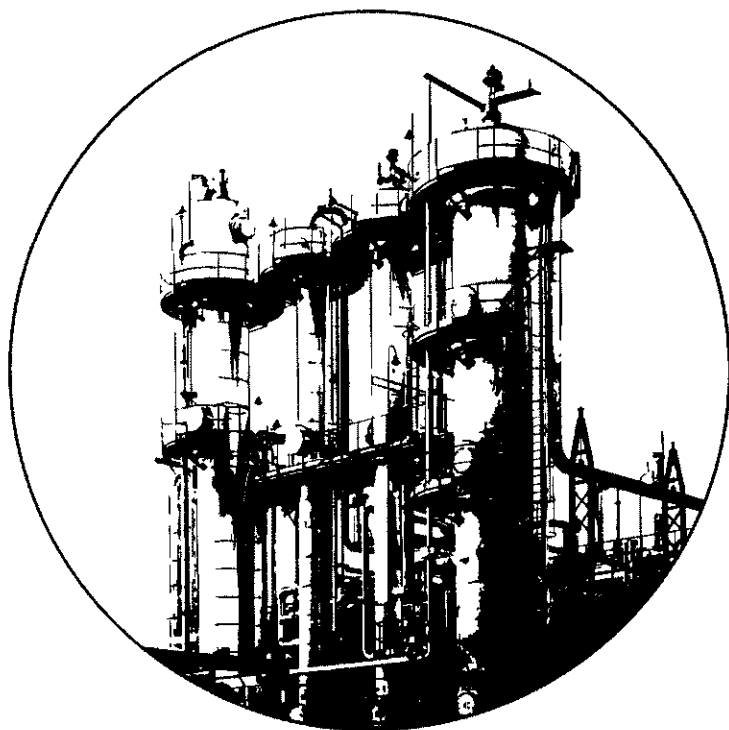
produits de revêtements

autres productions :

glissières de sécurité Usinor

notre documentation vous sera adressée
sur demande.

22 avenue de la Jonchère
78 LA CELLE-SAINT-CLOUD
TEL. 969 94 00 et 969 96 00



produits chimiques
à usage industriel,
agricole
et pharmaceutique

société des usines chimiques

**UGINE
KUHLMANN**

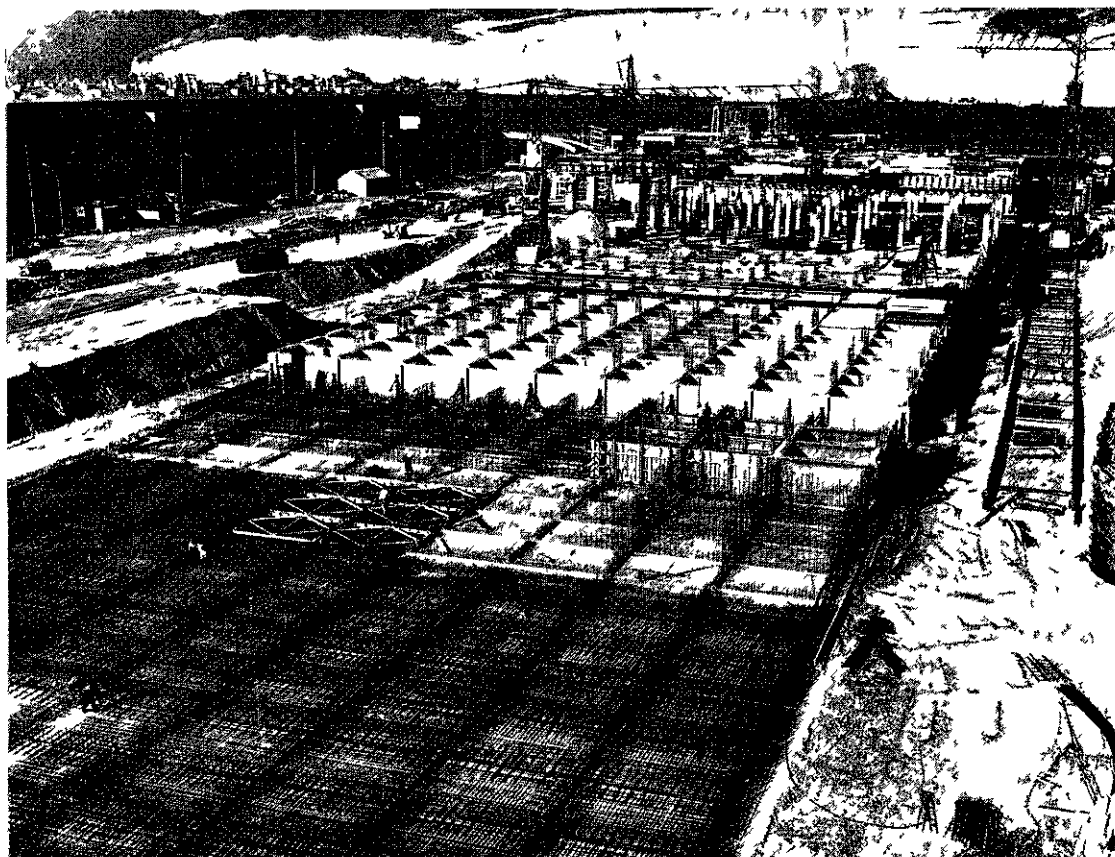


25, Boulevard de l'Amiral Bruix - Paris 16^e
Tél. 525-52-00 - Télex ETAKUHLM - Paris 27.640

GROUPE FRANCIS BOUYGUES

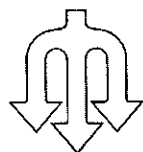
381 Av de la Liberation
92 CLAMART Tel 644 22 11

**ENTREPRISE FRANCIS BOUYGUES
ETUDES ET PREFABRICATION INDUSTRIELLE
SOCIETE TECHNIQUE IMMOBILIERE
SOCIETE DE TECHNIQUE ET D'AMENAGEMENT HOTELIER
UNION IMMOBILIERE D'INVESTISSEMENT
ET DE PARTICIPATION
ENTREPRISE QUILLE
ETUDES ET OUVRAGES D'ART
SOCIETE ELAN**



EO 09 16 1

LE HAVRE SANDOUILLE USINE RENAULT
Construction des fondations et de l'ossature béton armé et béton précontraint du bâtiment de presses



entreprise quille

pieux - palplanches - dragages - pipe-lines - sea-lines - travaux maritimes
et fluviaux - adduction d'eau - assainissement - terrassements - génie civil et
ouvrages d'art.

12, rue Lezurier-de-la-Martel - B P 650 - 76 ROUEN - Tel 70 44 61 - Telex QUIROUEN 77918 F