

LE PONT

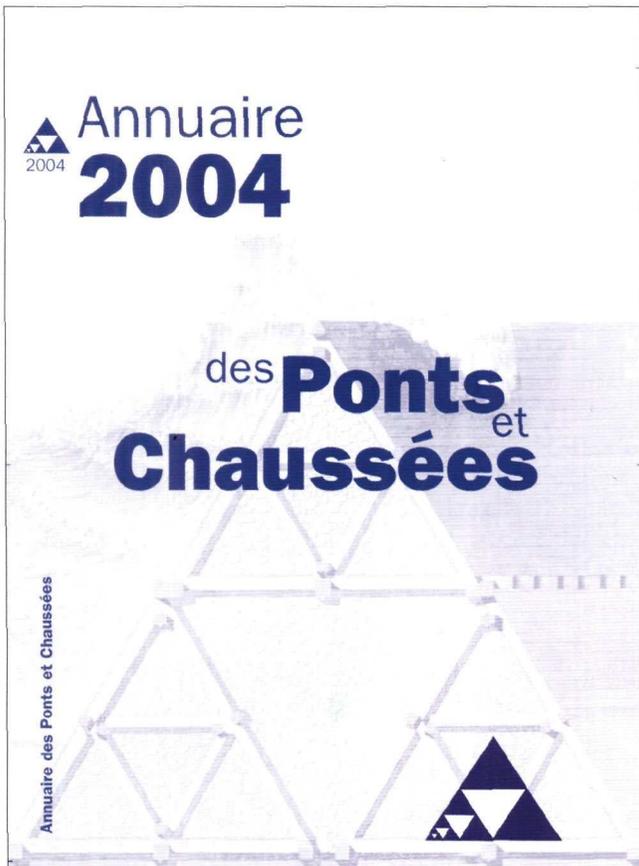
2004 - 102^e année - ISSN 039-4634

N° 11

Europe Val de Marne

Revue des Associations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Anciens Elèves de l'ENPC.

– ANNUAIRE 2004 –



Les ingénieurs des Ponts et Chaussées jouent un rôle éminent dans l'ensemble des services du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement. Ils assument également des fonctions importantes dans les autres administrations et dans les organismes des secteurs public, parapublic et privé. De même, les ingénieurs civils des Ponts et Chaussées, occupent des postes de grandes responsabilités dans tous les domaines (entreprises, bureaux d'études, ingénieurs-conseils, contrôle, organismes financiers, industrie, recherche, services...). L'annuaire est édité conjointement par les deux associations.

L'ANNUAIRE 2004 EST DISPONIBLE PLUS DE 3 000 MODIFICATIONS

Il est adressé directement à tous les anciens élèves à jour de leur cotisation

BON DE COMMANDE

DESTINATAIRE

AIPC

28, rue des Saints-Pères
75007 PARIS - France
Téléphone : 01 44 58 24 85
Télécopie : 01 40 20 01 71

EXPEDITEUR

Nom :

Adresse :

Téléphone :

Télécopie :

Prix : 167,22 €

TVA (19,6 %) 32,78 €

Total : 200,00 €

Veuillez m'expédier annuaire(s) des anciens Elèves
de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Date Signature

EUROPE

Question à Jacques Barrot	3
Une constitution pour l'Europe <i>Jean MAIA et Raymond COINTE</i>	4
Le traité constitutionnel et les services publics <i>Yves COUSQUER et Pierre BAUBY</i>	7
Le budget de l'Union européenne <i>Guillaume CADIOU</i>	12
336 milliards d'euros pour une cohésion élargie <i>Benoît NADLER</i>	17
Commerce extérieur : l'Europe et la globalisation <i>Fabrice GOURDELLIER</i>	21
La recherche européenne en matière de sécurité <i>Michel CHADUTEAU</i>	24
Galiléo <i>Patrick BELLOUARD et Laurent PROBST</i>	29

VAL DE MARNE

Un territoire en mutation <i>François Régis ORIZET</i>	33
A 86 à l'est de l'Île de France <i>Gérard SAUZET</i>	36
Habitat et Logement <i>Edmond GRASZK</i>	40
Orly-Rungis <i>Pierre LEFORT</i>	43
Couverture de l'A6b <i>Anne Emmanuelle OUVRARD</i>	46

RUBRIQUES

IPC Notoriété : Bruno Rambaud	50
Les Ponts en marche	51
Voyage en Chine	52
Lu pour vous	54
Offre d'emploi	55

Rédaction, 28, rue des Saints-Pères
75007 PARIS
Tél. 01 44 58 24 85
Fax 01 40 20 01 71
pcm@ponts.org

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Bruno ANGLES

**DIRECTEUR ADJOINT
DE LA PUBLICATION**
Pierre BOURRIER

COMITE DE REDACTION
Jacques BONNERIC
Jean-Loup CHARRIER
Benoît CHEVALIER
Raymond COINTE
François GÉRARD
Guy KAUFFMANN
Pierre LAHOUCHE
Hervé LAINE
Brigitte LEFEBVRE
Gérard Le HOUX
Bertrand LEMOINE
Christian QUEFFELEC

Secrétariat général de rédaction
brigitte.lefebvre@ponts.org

Adeline PREVOST
Assistante de rédaction

Prix du numéro : 9,15 €
Abonnement annuel :
France : 91,50 €
Etranger : 95 €
Ancien : 46 €

Revue des Associations des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Anciens Elèves de l'ENPC.

Les associations ne sont pas responsables des opinions émises dans les articles qu'elles publient.

Commission paritaire
n° 0605 G 79801
Dépôt légal 1^{er} trimestre 2004
n° 6381

PUBLICITE :
FFE - 18, avenue Parmentier
75011 PARIS
Tél. 01 53 36 20 40
Fax 01 49 29 95 99

DIRECTEUR DE LA PUBLICITE :
P. SARFATI

RESPONSABLE PUBLICITE :
M. GALLET-NEKMOUCHE,
M. BARATTA
DOSSIERS REGIONAUX :
Coordinateur : F. CHIKLI
Chefs de publicité : M. BOUJENAH,
Y. COHEN, V. KRIEF
RESPONSABLE TECHNIQUE :
Virginie SIMAO

COMPOSITION : La Compo
IMPRESSION : IMPRIMERIE
MODERNE U.S.H.A. - Aurillac
Couverture : GRONEMBERGER/
REPORTERS-REA : DRAPEAU CEE

Les Presses de l'ENPC

des livres et des logiciels dans tous les domaines
d'enseignement de l'ENPC

Mécanique
Géotechnique
Routes
Génie civil
Construction
Aménagement
Habitat
Génie urbain
Management
Transport
Tradition
Beaux livres

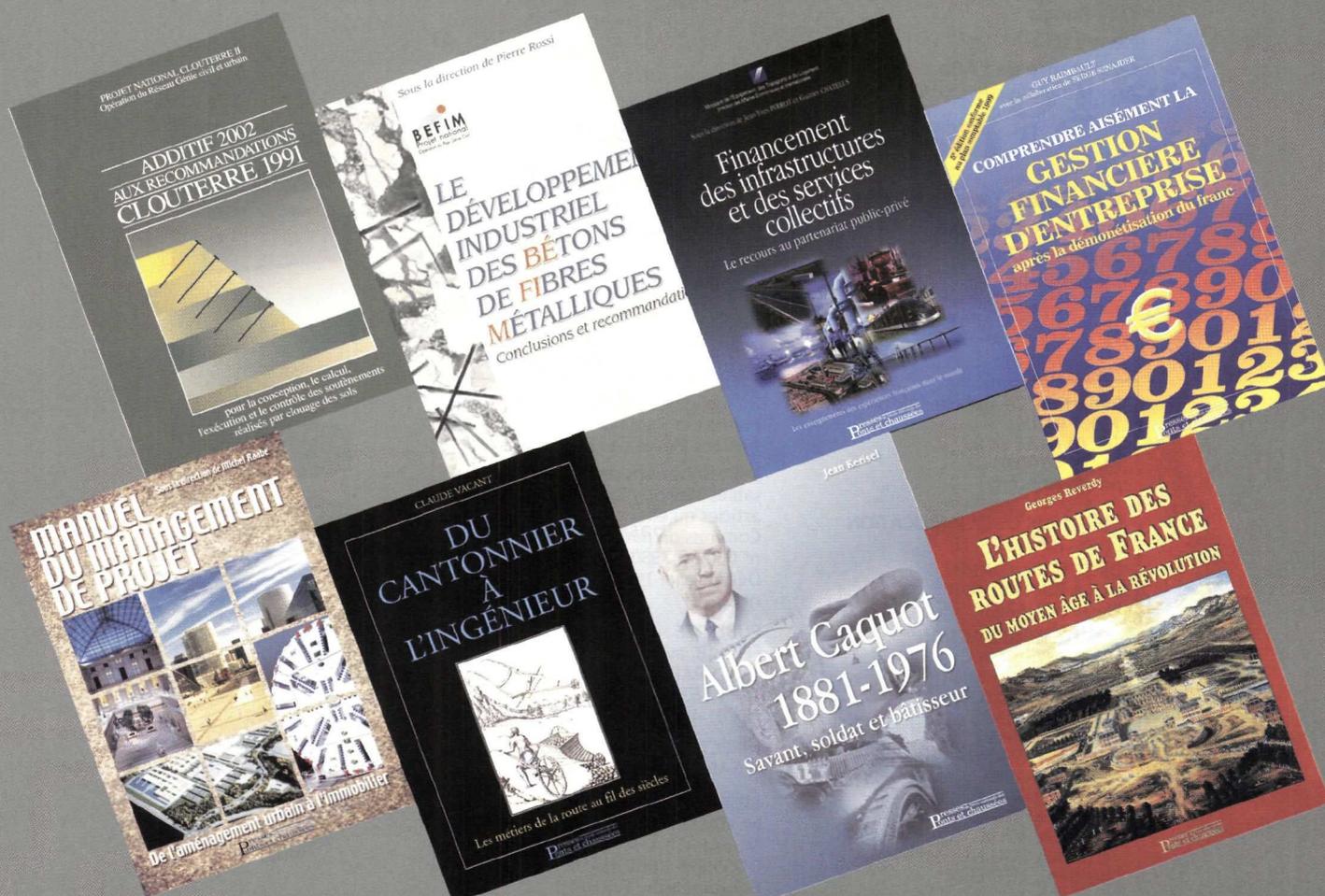
Pour mieux contribuer à la diffusion des connaissances scientifiques et techniques, les Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées ont été créées en 1977.

Elles ont poursuivi depuis près de 25 ans une politique ambitieuse d'édition dans tous les domaines d'enseignement de l'École.

Avec 200 titres au catalogue, elles couvrent les secteurs de la géotechnique, du génie civil, de la route, de la construction, de l'aménagement, de l'habitat, du génie urbain, du transport et du management.

Elles diffusent également des logiciels de calcul technique destinés au professionnels et aux bureaux d'études.

Parallèlement, elles ont développé une collection de beaux livres et de livres historiques, en rapport avec ces domaines, destinés à un large public.



Département Édition de Ponts Formation Édition SA



Presses de l'École nationale des ponts et chaussées

28 rue des Saints-Pères - 75343 Paris cedex 7 - Tél : 01 44 58 27 40 - Fax 01 44 58 27 44

e-mail : presses.ponts@mail.enpc.fr – Web : <http://pressesponts.enpc.fr/>

Question à Jacques Barrot



Jacques BARROT

Commission Européenne Vice-Président et commissaire désigné aux transports

Quels sont, selon vous, les principaux objectifs de la politique commune des transports jusqu'en 2010 ?

En 2001, la Commission a adopté un Livre blanc intitulé "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix", qui avait reçu un large soutien du Parlement européen. Un grand nombre de mesures ont été adoptées ces 4 dernières années et certaines ont déjà prouvé leur efficacité. **Une part importante de cet acquis doit encore être transposée et une des tâches de la nouvelle Commission sera de veiller à la bonne application de cet ensemble de mesures dans tous les Etats membres. J'y mettrai tout mon poids politique**, par le dialogue et le recours aux infractions, si nécessaire, car c'est la condition d'une égalité entre Etats membres. Ce sera une de mes priorités: j'attache autant d'importance à une application effective des règles existantes qu'à l'adoption de nouveaux textes.

Cela étant, les transports restent confrontés à des problèmes, qui requièrent une intensification des efforts déjà entamés dans plusieurs domaines. Je retiendrai cinq grands axes d'action :

- 1er objectif : **des mesures fortes et crédibles pour le développement durable.** Cela passe par l'adoption d'un cadre communautaire de tarification des infrastructures reflétant mieux qu'aujourd'hui les coûts occasionnés à la collectivité. Dans un premier temps, je mettrai tout en oeuvre pour faire adopter la proposition de la Commission de 2003 visant à réviser la directive dite "Eurovignette" concernant la tarification des poids lourds. Le développement durable passe également par de nouvelles mesures pour accroître l'attrait pour le transport maritime et fluvial. Enfin il est nécessaire de réfléchir aux mesures capables de réduire la congestion et la pollution dans les villes, responsables de 40 % des émissions de CO2 du transport routier.
- 2ème objectif : **renforcer les droits des passagers** et assurer qu'ils profitent pleinement des avantages de l'ouverture des marchés. D'une manière générale, je n'oublie pas que les transports sont la seule activité économique que chacun d'entre nous pratique au quotidien. Je veux que les passagers soient traités en clients, pas en usagers captifs.

C'est pourquoi les premières règles communautaires adoptées dans l'aérien devront être étoffées, par exemple en améliorant les droits des personnes à mobilité réduite ou en permettant aux passagers de savoir avec quelle compagnie ils voyagent vraiment. La Commission a proposé des mesures dans le secteur ferroviaire au début de l'année 2004, sur lesquelles le Parlement et le Conseil doivent maintenant se pencher. Dans le secteur maritime, quelques règles existent, qu'il faudra toutefois renforcer. Enfin, des normes visant à améliorer les droits des passagers devront être proposées pour le transport par autocars qui connaît actuellement une forte croissance.

- 3ème objectif : **développer une approche globale de la sécurité et de la sûreté** dans les transports. Les premières avancées en matière de sûreté maritime et aérienne doivent être approfondies et étendues aux autres secteurs des transports. En matière de sécurité, je souhaite consolider progressivement les compétences des agences communautaires, compléter la législation communautaire lorsque c'est nécessaire et veiller à son égale application par tous les Etats membres.

Tout devra aussi être mis en oeuvre pour renforcer la sécurité routière afin de diminuer le nombre de victimes sur les routes

- 4ème objectif : **réaliser un réseau d'infrastructures paneuropéen.** L'enveloppe de 20 milliards € proposée dans le cadre des perspectives financières 2007-2013 est indispensable pour inciter à la réalisation des 30 projets prioritaires identifiés en 2004. De nouveaux, dispositifs devront aussi être imaginés pour promouvoir les partenariats public-privé. Enfin, l'Union doit développer ses connexions avec les nouveaux pays voisins de l'Union, notamment la Russie, l'Ukraine, les Balkans et les pays de la Méditerranée.

Je le dis clairement: **la politique européenne des transports doit, davantage que par le passé, devenir une priorité budgétaire de l'Union.**

- 5ème objectif : **développer la composante extérieure de la politique des transports.** L'Union européenne doit devenir membre à part entière de plusieurs organisations internationales, plus particulièrement de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Il faut également promouvoir les relations avec les pays tiers, plus particulièrement par l'établissement de coopérations avec les nouveaux Etats voisins de l'Union élargie et par la conclusion d'accords aériens avec nos principaux partenaires. De tels accords sont indispensables tant pour clarifier nos relations avec les pays tiers que pour bien faire fonctionner le ciel européen. Je fais de leur conclusion une de mes premières priorités en vue de l'achèvement du "ciel unique". ■

Source : audition du parlement européen

Une constitution pour l'Europe

Vingt-huit mois de négociations se sont conclus le 18 juin 2004 par l'accord des chefs d'Etat ou de gouvernement des Etats membres de l'Union européenne sur le projet de traité établissant une constitution pour l'Europe. L'entrée en vigueur de ce traité constitutionnel demande maintenant sa ratification par chacun des vingt-cinq Etats membres

Jean MAÏA

maître des requêtes au Conseil d'Etat, conseiller juridique du SGCI

Raymond COINTE

ICPC 85

Secrétaire Général adjoint du SGCI

C'est en décembre 2001, à Laeken, que le Conseil européen a ouvert la voie à une constitution pour l'Europe en convoquant une Convention rassemblant les parties prenantes au débat sur l'avenir de l'Europe. Si la méthode de la « Convention » avait déjà été utilisée pour élaborer la Charte des droits fondamentaux en 2000, c'est en revanche la première fois qu'elle était suivie pour la révision des traités, jusqu'alors préparée par des représentants des Etats.

La Convention européenne a ainsi offert, sous la présidence de Valéry Giscard d'Estaing, un cadre de réflexion et de débat inédit :

- elle a réuni quelque cent cinq « conventionnels » : les représentants des gouvernements des vingt-huit Etats membres ou candidats, cinquante-six parlementaires nationaux, seize députés européens, deux membres de la Commission et des représentants de l'ensemble des organismes consultatifs de l'Union et de la société civile ;
- ses réunions étaient ouvertes au public et l'ensemble des documents produits ou soumis à la Convention ont été mis à la disposition du grand public, notamment sur internet.

Après un an et demi d'existence, la Convention européenne a achevé ses travaux le 10 juillet 2003. Quelques jours plus tard, Valéry Giscard d'Estaing a remis un projet de traité constitutionnel, ou "Constitution", à M. Silvio Berlusconi, chef du gouvernement italien et président en exercice de l'Union européenne, chargé de convoquer une Conférence intergouvernementale (CIG) afin d'approuver le traité constitutionnel "dans les meilleurs délais". Près d'un an sera encore nécessaire pour que les chefs d'Etat ou de gouvernement, réunis en Conseil européen par la présidence irlandaise, parviennent à un accord sur ce projet les 17 et 18 juin 2004.



source : le conseil de l'union européenne

Le texte finalisé a été signé à Rome le 29 octobre. Le traité devra maintenant être ratifié par chaque Etat membre, soit par voie parlementaire, soit par référendum.

Les innovations du texte de la Convention européenne

Destinée à réformer le fonctionnement de l'Union européenne élargie, la Constitution européenne remplacera les différents traités communautaires. Le projet des 105 conventionnels, revu par les chefs d'Etat ou de gouvernement, apporte des avancées qui tiennent tant au choix même de la forme constitutionnelle qu'à la réforme de l'architecture institutionnelle de l'Union et de la substance de ses politiques.

Depuis 1957, fonctionnent les communautés européennes : la Communauté économique européenne (CEE), la Communauté du charbon et de l'acier (CECA) – dissoute en 2002 –, la Communauté européenne de l'énergie atomique (Euratom). Ces trois communautés disposent des mêmes institutions depuis 1965. En 1992, le traité de Maastricht y a superposé une « Union européenne ».

Celle-ci forme au total une architecture complexe, dans laquelle coexistent trois « piliers » : la Communauté européenne à proprement parler (premier pilier), la Politique étrangère et de sécurité commune (PESC – second pilier), la coopération en matière de Justice et affaires intérieures (JAI – troisième pilier). Dotés des mêmes institutions (« le cadre institutionnel unique »), ces piliers obéissent cependant à des règles spécifiques, sinon distinctes.



La Constitution européenne fusionne le traité sur l'Union européenne et le traité sur la Communauté européenne : **un texte unique se substitue ainsi à l'ensemble des traités antérieurs**. Seul le traité établissant la Communauté européenne de l'énergie atomique (« Euratom ») subsiste formellement en dehors du champ du traité constitutionnel, tout en étant repris dans l'un de ses protocoles.

Cette fusion entraîne en particulier l'absorption de la Communauté par l'Union européenne, désormais dotée de la personnalité juridique. La structure en piliers disparaît. Le nombre des catégories d'actes de l'Union est réduit. Leur dénomination devient plus claire (« lois » et « lois-cadres » européennes, « procédure législative »). Une classification des compétences aide désormais à distinguer ce qui relève de l'Union et des Etats membres (compétences exclusives de l'Union, compétences partagées entre l'Union et les Etats membres et domaines dans lesquels les Etats membres demeurent compétents mais où l'Union peut mener des actions d'appui ou de coordination).

Sur le plan institutionnel, la réforme vise offrir à l'Europe élargie les moyens de son efficacité et

un surcroît de démocratie, conformément au schéma proposé à la Convention européenne par la France et l'Allemagne.

A l'image du Parlement européen et de la Commission européenne, le Conseil européen est doté d'un président à temps plein, élu à la majorité qualifiée par le Conseil européen pour deux ans et demi renouvelables une fois. Chacun des pôles du triangle institutionnel est pareillement renforcé. Le Conseil de l'Union élargie gagne en efficacité avec l'entrée en vigueur d'une règle de vote plus démocratique et qui facilitera la prise de décision à compter du 1er novembre 2009, sur la base d'une double majorité d'Etats et de population (55% des Etats de l'Union représentant au moins 65% de la population, une éventuelle minorité de blocage devant inclure au moins quatre Etats membres). Le Parlement européen élit le président de la Commission qui, après concertation avec le Parlement, sera proposé par le Conseil sur la base des résultats des élections européennes ; son pouvoir de codécision se trouve étendu à une quarantaine de nouveaux secteurs ; il se voit reconnaître un droit de décision égal à celui du Conseil en matière budgétaire. La Commission voit, à l'horizon de 2014, le nombre de ses membres réduit aux deux tiers du nombre des Etats membres.

Plusieurs innovations institutionnelles viennent compléter ce cadre institutionnel rénové. La création d'une fonction de Ministre des affaires étrangères, qui cumulera les fonctions de Haut Représentant pour la PESC et de commissaire chargé des relations extérieures, doit permettre l'affirmation de l'Union sur la scène internationale, tout comme la création d'un service diplomatique européen, regroupant l'unité politique du Conseil, les services de la Commission et des diplomates nationaux détachés. Les Parlements nationaux sont mieux informés du processus décisionnel et obtiennent un rôle actif dans le contrôle de subsidiarité, pouvant aller jusqu'à la saisine de la Cour de justice. Un droit d'initiative citoyenne permet à un





source : le conseil de l'union européenne

million de citoyens de l'Union, issus de différents Etats membres, d'inviter la Commission à présenter une proposition législative.

La substance des politiques européennes évolue par bien des aspects.

Leur mise en œuvre est désormais colorée par des valeurs de l'Union, explicitement consacrées dans la première partie de la Constitution, parmi lesquelles se rangent la tolérance, la justice et la solidarité, comme le respect de la dignité humaine. Parmi les objectifs de ces politiques, sont cités le développement durable, le plein emploi et le progrès social, la lutte contre l'exclusion sociale, la cohésion territoriale et la diversité culturelle et linguistique. Ces politiques devront désormais être effectivement conçues dans le respect de la Charte des droits fondamentaux, qui constitue la deuxième partie de la Constitution et dont la reconnaissance pourra désormais être sanctionnée par le juge.

L'espace de liberté, de sécurité et de justice est renforcé par l'extension de la majorité qualifiée et de la codécision au contrôle des frontières extérieures et à l'asile. Les mesures relatives à la coopération judiciaire, hors du droit de la famille, et à l'harmonisation du droit pénal pour l'admission des preuves et la sanction d'eurocrimes sont désormais décidées à la majorité qualifiée. Dans l'attente de la création d'un Parquet européen, dont la perspective est ouverte par la Constitution, Eurojust obtient la capacité de déclencher des enquêtes de sa propre initiative.

La politique de sécurité et de défense commune prend une nouvelle dimension avec l'inscription dans la Constitution d'une clause de défense mutuelle et d'une clause de solidarité comprenant un devoir d'assistance mutuelle, y compris par des

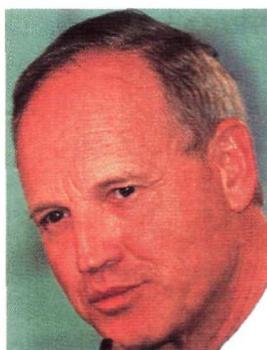
moyens militaires. Les bases d'une coopération structurée sont jetées entre les Etats les plus avancés, incluant la participation à des programmes d'armement et la mise en place d'ici 2007 d'unités de combat constituées pour des missions menées par l'Union, en particulier pour répondre à des demandes de l'ONU.

L'équilibre entre les dimensions économique et sociale est conforté. D'une part, une clause sociale générale figure en exergue de la partie III consacrée aux politiques communes. Une base juridique nouvelle permet à l'Union de définir les principes et conditions régissant le fonctionnement des services d'intérêt général. Le dialogue social est consacré par la reconnaissance de divers mécanismes de consultation notamment le sommet social tripartite. Les mesures concernant le régime de sécurité sociale des travailleurs migrants pourront être prises par le Conseil à la majorité qualifiée (avec possibilité d'appel au Conseil européen). En matière de santé publique, l'Union est habilitée à adopter des mesures de protection de la santé publique dans la lutte contre le tabagisme et l'alcoolisme. D'autre part, la gouvernance économique de la zone euro est améliorée, notamment par l'instauration d'une présidence stable de l'Eurogroupe, une représentation extérieure unifiée de la zone euro et l'élargissement des domaines dans lesquels seuls votent au Conseil les pays membres de la zone.

La politique culturelle européenne est musclée non seulement par la consécration de la diversité culturelle et linguistique dans les objectifs de l'Union mais aussi par le passage à la majorité qualifiée pour l'adoption de mesures instituant de grands programmes européens. C'est à la demande de la France qu'est préservée l'exception culturelle dans la conduite de la politique commerciale commune. ■

Le traité constitutionnel et les services publics

Le Centre européen des entreprises publiques, fondé au début des années 60 dans la foulée du premier traité de Rome, est reconnu comme partenaire social au plan européen pour y représenter les entreprises à participation publique majoritaire et les entreprises de services d'intérêt général.



Yves COUSQUER
premier vice-président du CEEP,
président de sa section française

Pierre BAUBY
président de la Commission
"Services d'intérêt général" du CEEP

Lorsque les chefs d'Etat et de gouvernement des Etats membres de l'Union européenne, réunis en Conseil européen à Laeken en décembre 2001, ont lancé le processus d'élaboration d'une Constitution européenne, ils avaient comme objectif premier de réformer les institutions de l'Union pour la rendre gouvernable avec une trentaine de membres, ce que n'avait réussi ni le traité d'Amsterdam en 1996, ni celui de Nice en 2000.

L'objectif défini dans la déclaration de Laeken était plus largement de relever trois défis : celui de la démocratie à l'intérieur, afin de "rapprocher l'UE des citoyens" ; celui de la "structuration de l'espace politique européen dans une Union élargie" ; celui de la globalisation, pour "ancrer la mondialisation dans la solidarité et le développement durable". Evoquer une Constitution impliquait d'aller jusqu'à poser les questions "des valeurs auxquelles l'Union est attachée, des droits fondamentaux et des devoirs des citoyens, des relations des Etats membres dans l'Union".

C'est dans cette optique large que le Conseil européen décida de réunir une Convention sur l'avenir de l'Europe composée, à la manière de celle qui avait éla-

boré en 2000 la Charte des droits fondamentaux, de représentants des Etats, du Parlement européen, des Parlements nationaux et des institutions européennes, avec comme observateurs les représentants du Comité économique et social européen, du Comité des régions et des partenaires sociaux, dont le Centre européen des entreprises publiques (CEEP) aux côtés de l'UNICE et de la CES. Pour la première fois, les pays candidats à l'entrée dans l'Union en furent membres, sur un pied d'égalité, avec leurs représentants des Etats et des parlements nationaux. Bref, c'était une sorte de "constituante", même si le nom n'est pas approprié puisque ses travaux devaient ensuite être soumis à une Conférence intergouvernementale, permettant aux Etats membres de reprendre la main pour conclure un "traité constitutionnel".

Comment la question des services publics allait-elle être traitée dans le cadre de cette Convention ? La réponse n'allait pas de soi.

Une situation des services publics encore déséquilibrée

Certes les "services d'intérêt économique général" (SIEG) étaient reconnus depuis le traité d'Amsterdam (article 16) comme relevant de nos "valeurs communes" et contribuant à "la cohésion sociale et territoriale de l'Union", éléments essentiels pour les inscrire dans la future Constitution. Mais cet article ne pouvait être la base d'un droit dérivé positif ; les SIEG continuaient à relever de l'article 86 qui les définit comme exceptions potentielles au droit commun de la concurrence.

De même l'article 36 de la Charte des droits fondamentaux, introduite sur un mode mineur par le traité de Nice, plaçait l'accès aux SIEG parmi des droits, mais sur la base des "législations nationales".

Malgré ces avancées, il subsistait un net déséquilibre entre d'un côté la logique de concurrence et de libéralisation, mise en œuvre pour européeniser des services publics traditionnellement définis et organisés dans le cadre de chacun des Etats membres, et de l'autre les objectifs d'intérêt général, qui continuaient le plus souvent à relever de l'exception déjà évoquée. La situation des services publics restait grevée de

I. LA PLACE DES ENTREPRISES PUBLIQUES LOCALES

L'Union européenne compte 16.000 entreprises publiques locales qui emploient 1,1 millions de salariés et génèrent un chiffre d'affaires cumulé de 140 milliards d'euros.

La particularité de ces entreprises, qui sont le plus souvent régies par le droit des sociétés anonymes tient à ce que leur capital est détenu, au moins en majorité, par des collectivités régionales ou locales.

Leurs champs d'intervention sont indissociables des domaines de compétence des collectivités locales : transports et stationnement, aménagement et renouvellement urbain, environnement (déchets, eau), logement, énergie, développement économique, télécommunications, tourisme et loisirs.

Les 1158 Sem locales constituent la déclinaison "à la française" de ces entreprises publiques locales.

D'implantation plus ou moins récente en fonction de l'ancienneté et de la densité de la décentralisation dans leur pays d'activité, les entreprises publiques locales sont plutôt en développement, notamment dans les nouveaux États membres, où l'on en recense autour de 4000.

fortes incertitudes et insécurités pour leurs acteurs :

- *juridiques*, quant à la hiérarchie des normes communautaires, à leur interprétation et à leur mise en œuvre,
- *économiques*, en absence d'un cadre permettant d'assurer le financement à long terme des investissements et de la compensation des obligations de service public,
- en matière de mise en œuvre du *principe de subsidiarité*, donc de pouvoirs et responsabilités des autorités publiques à tous les niveaux (local, régional, national, européen),
- *politiques*, quant à la place des services d'intérêt général dans l'intégration européenne.

Des déséquilibres existaient aussi en termes de rythmes d'élaboration et d'effet du droit dérivé, entre d'un côté les textes et mesures qui régissent l'ouverture à la concurrence et de l'autre ceux qui visent à reconnaître et sécuriser les SIG.

Malgré ces incertitudes, les États membres étaient et restent aujourd'hui très partagés quant à la nécessité d'adopter de nouvelles dispositions (comme l'idée de *directive cadre* promue par la France depuis 1996), soit par crainte qu'elles conduisent à doter l'Union de nouvelles compétences mettant en cause les capacités des États et des collectivités locales à décider elles-mêmes de leurs services publics, soit par méfiance et suspicion que de nouvelles règles juridiques permettent à certains États de protéger leur marché intérieur, alors que souvent leurs grands opérateurs de service public – publics comme privés – se montrent agressifs sur les marchés des autres.

Les services publics se sont fait une place dans les travaux de la Convention

Dans le programme initial de travail de la Convention, les services d'intérêt économique général et plus

généralement les questions à caractère social ne figuraient pas parmi les priorités. Il fallut de nombreux débats et l'insistance d'un grand nombre de membres de la Convention, en particulier ses observateurs et le CEEP parmi eux, ainsi que les demandes de nombreuses organisations de la société civile, pour que soit ajouté un groupe de travail de la Convention sur "l'Europe sociale" qui se saisisse de la manière de traiter les services publics dans la future Constitution.

Outre l'intégration de la Charte des droits fondamentaux dans la Constitution (11^{ème} partie), qui fit assez vite consensus parmi les Conventionnels, le débat porta sur la place qui pouvait être faite aux SIEG : soit dès l'article 3 de la première partie, qui définit les objectifs de l'Union, parmi lesquels on aurait pu mentionner *la promotion de la qualité et de l'efficacité des services d'intérêt général*, soit en enrichissant le contenu de l'article 16 (Amsterdam) logé dans la troisième partie du traité constitutionnel, consacrée aux politiques de l'Union.

2. TELECOMMUNICATIONS ET SERVICE PUBLIC AU NIVEAU COMMUNAUTAIRE

Le secteur des télécommunications dispose d'un droit communautaire dérivé très détaillé en matière de service public. Dès la libéralisation du secteur, la Communauté a été consciente que des services publics devaient continuer à être fournis par les opérateurs, tout en s'adaptant à cette logique de libéralisation. Le "paquet Télécoms" publié le 7 mars 2002 a illustré cette logique de manière exemplaire : il comprend une Directive spécifique du Conseil des Ministres dite "Service Universel", qui régit les obligations de service public Télécoms incombant aux opérateurs, leur financement éventuel ainsi que leur attribution. Dans ce secteur comme dans les autres, conformément à l'article 86-2 du Traité "*les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (...) sont soumises aux règles du présent Traité, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie*".

A l'heure actuelle, le Service Universel Télécoms comprend les connexions à un téléphone fixe et à Internet, qui doivent être fournies en tout point du territoire par au moins un opérateur, la disponibilité d'un annuaire papier ou électronique qui doit être tenu à jour annuellement, ainsi qu'au moins un service de renseignements téléphoniques. Par ailleurs, les besoins particuliers des personnes handicapées doivent être pris en compte, et des cabines téléphoniques doivent couvrir le territoire en fonction de la densité de population et du nombre de lignes téléphoniques.

Il est de plus à noter que ce cadre n'est pas figé, étant susceptible de s'adapter aux mutations technologiques du secteur en parallèle à la réglementation sectorielle déterminée par les autres Directives. En effet, l'étendue du Service Universel doit être revue tous les 3 ans, afin de concilier au mieux les impératifs de missions de service public avec les évolutions du marché.

Le consensus qui émergea se fit sur un article 3 rédigé de façon assez synthétique pour ne pas reprendre la longue énumération de toutes les politiques de l'UE qui existait auparavant, ce qui conduisit pas à ne pas faire référence aux SIEG dans la première partie. De ce fait, l'article 16 fut modifié et renforcé, d'une part en faisant de cet article replacé au début de la IIIème partie une "clause d'application générale" pour l'ensemble des politiques de l'Union, d'autre part en en faisant la base d'un droit dérivé: la loi européenne devra définir les principes et conditions, notamment économiques et financières, permettant à ces services d'accomplir leurs missions d'ordre public.

La Conférence intergouvernementale a confirmé la reconnaissance constitutionnelle des SIEG

Un an plus tard la Conférence intergouvernementale n'a pratiquement pas modifié cet équilibre, mais a

3. LE SERVICE PUBLIC DANS LE MARCHÉ EUROPÉEN DE L'ÉLECTRICITÉ

Tirant la synthèse des débats en cours au plan communautaire, Madame Loyola de Palacio, alors commissaire européenne en charge de l'énergie, a perçu très tôt l'importance de préserver les obligations de service public pour que tous les consommateurs tirent bénéfice d'un marché unique de l'électricité. Cette conviction est traduite par l'article 3 de la directive du 26 Juin 2003, qui constitue une innovation dans le droit dérivé européen, en donnant un contenu concret au service public. Cette expression apparaît d'ailleurs nommément dans la directive, et désigne des missions allant au-delà du "service universel".

Lors de l'application intégrale de cette directive, le 1er Juillet 2007, tous les consommateurs d'électricité pourront mettre en concurrence producteurs et vendeurs de cette énergie d'un bout à l'autre de l'Europe, seuls les réseaux restant en monopole régulé. L'article 3 prévoit que cette concurrence ne se retournera pas contre les petits consommateurs : les distributeurs auront l'obligation de les raccorder au réseau et de les livrer "en électricité d'une qualité bien définie, à des prix raisonnables, aisément comparables et transparents". Allant plus loin, le même article demande aux Etats de "garantir une protection adéquate aux consommateurs vulnérables, y compris par des mesures destinées à les aider à éviter une interruption de la fourniture d'énergie".

Il s'agit là du socle commun à tous les pays. Pour ce qui concerne les autres facettes du service public, la directive n'impose pas de mesure harmonisée aux 25 membres de l'Union Européenne, mais autorise chaque Etat à édicter les mesures appropriées, relatives à "la sécurité d'approvisionnement, la régularité, la qualité et le prix de la fourniture, ainsi que la protection de l'environnement, y compris l'efficacité énergétique et la protection du climat". Une harmonisation progressive est cependant envisageable : ainsi, une proposition de directive sur la sécurité d'approvisionnement en électricité est en cours d'examen par le Conseil et le Parlement Européen.

4. VERS UN ENCADREMENT COMMUNAUTAIRE DES SERVICES SOCIAUX D'INTERET GENERAL

La Commission a annoncé dans son livre blanc sur les services d'intérêt général (COM 2004 374) qu'elle présentera courant 2005 une communication sur les services sociaux d'intérêt général. En effet, le Livre vert sur les services d'intérêt général a suscité un intérêt considérable des parties concernées par le domaine des services sociaux, qui recouvrent notamment les services de santé, les soins de longue durée, la sécurité sociale, les services de l'emploi et le logement social.

Selon la Commission, les services sociaux d'intérêt général ont un rôle particulier à jouer en tant que partie intégrante du modèle européen de société. En vertu du principe de solidarité, les services sociaux et de santé d'intérêt général sont centrés sur la personne, ils assurent aux citoyens la possibilité de bénéficier effectivement de leurs droits fondamentaux et d'un niveau élevé de protection sociale, et renforcent la cohésion sociale et territoriale.

Même si la définition des missions et des objectifs des services sociaux relève de la compétence des Etats membres, les règles communautaires peuvent avoir une incidence sur les instruments de mise en œuvre et de financement de ces services.

La Commission estime qu'il est utile de développer une approche systématique afin d'identifier et de reconnaître les particularités des services sociaux d'intérêt général et de clarifier le cadre dans lequel ils fonctionnent et peuvent être modernisés. Pour ce faire, un questionnaire a été adressé aux membres du comité de protection sociale et fera l'objet d'une première exploitation en janvier 2005. Une conférence européenne se tiendra ensuite le 1er avril 2005 en vue d'une publication de la Commission en juillet 2005.

tenu à faire référence explicitement aux pouvoirs des Etats membres (et de leurs collectivités territoriales), d'une part en ajoutant la référence à l'article I-5 (sur les objectifs de l'Union) dès le début, d'autre part en mentionnant explicitement leur compétence.

Ainsi l'article III-122 adopté par la Conférence intergouvernementale en juin 2004 est ainsi rédigé : *Sans préjudice des articles I-5, III-166, III-167 et III-238, et eu égard à la place qu'occupent les services d'intérêt économique général en tant que services auxquels tous dans l'Union attribuent une valeur ainsi qu'au rôle qu'ils jouent dans la promotion de sa cohésion sociale et territoriale, l'Union et les Etats membres, chacun dans les limites de leurs compétences respectives et dans les limites du champ d'application de la Constitution, veillent à ce que ces services fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions, notamment économiques et financières, qui leur permettent d'accomplir leurs missions. La loi européenne établit ces principes et fixe ces conditions, sans préjudice de la compétence qu'ont les Etats membres, dans le respect de la Constitution, de fournir, de faire exécuter et de financer ces services.*

Ainsi donc, le "traité instituant une Constitution pour l'Europe" permettra lorsqu'il sera ratifié de définir des règles de droit, à partir d'un processus légis-

latif en codécision, permettant de consolider l'existence des services publics dans l'Union européenne.

D'ici la ratification de la Constitution le débat européen se poursuivra sur les services publics et leur nécessaire promotion

Il reste qu'entre temps, les processus de libéralisation conduits secteur par secteur dans les industries de réseau, et en cours d'extension à toutes les activités qui ont une dimension économique (ce qui peut concerner l'éducation comme la santé, le logement comme la culture), risquent d'avoir déconstruit les dispositifs nationaux de solidarité, sans forcément les avoir remplacés par des composantes communautaires.

Le **Livre vert** publié par la Commission européenne le 25 mai 2003, puis son Livre blanc du 12 mai 2004 ont cherché à clarifier les débats des dernières années quant à l'avenir des SIG, aux politiques que doit développer l'Union européenne, ainsi qu'à la manière d'intervenir (législation sectorielle ou cadre juridique général). Ils ont ouvert un débat public à l'échelle de l'Union européenne sur

la place et le rôle des SIG dans l'Union du XXI^e siècle et dégagé des principes et pistes.

Il s'agit aujourd'hui, en complément ou en chapeau des approches sectorielles qu'illustrent les encarts joints, de construire une doctrine européenne des Services d'intérêt général et de faire en sorte que l'Union européenne exprime une volonté politique forte pour :

- rééquilibrer l'intérêt général par rapport à la concurrence dans tous les domaines concernés,
- développer la garantie d'existence des SIG (définition, rôle des autorités publiques, libre choix des modes de gestion, garantie de financement à long terme, régulation, évaluation),
- européeniser les objectifs d'intérêt général et dans certains domaines les services eux-mêmes,
- revoir sur ces bases les directives sectorielles de libéralisation,
- faire évoluer les objectifs d'intérêt général et le service universel en fonction des besoins,
- conduire des évaluations pluralistes, démocratiques et contradictoires,
- organiser les échanges de services au niveau mondial pour permettre l'accès de tous aux biens publics. ■



Centre des Etudes Européennes de Strasbourg

Spécialiste de la formation aux questions européennes, le CEES vous propose :

- **DES FORMATIONS**
de haut niveau, dans toutes les langues, de caractère opérationnel
- **UN RESEAU** *de 600 intervenants et experts*
- **UNE EQUIPE** *pluridisciplinaire et internationale à votre service*
- **UN ORGANISME** *français subventionné par l'Union européenne*

**N'hésitez pas à nous contacter au +33 (0)3 88 21 45 00
ou à consulter notre site Internet : <http://www.cees-europe.fr>**

CEES - 1, rue Ste Marguerite F-67080 Strasbourg Cedex Tél. : +33 (0)3 88 21 45 00 Fax : +33 (0)3 88 21 45 01



Centre des Etudes Européennes de Strasbourg

**Un environnement européen
qui détermine votre action.**

Les élus, les cadres d'entreprises et les fonctionnaires évoluent dans un contexte de plus en plus déterminé par l'intégration européenne.

Le récent élargissement de l'Union européenne et les probables futurs élargissements donnent une dimension exceptionnelle à ce processus.

Acquérir et entretenir de réelles et solides compétences en matière européenne devient une nécessité et un enjeu stratégique majeur.

La mission principale du Centre est de vous aider à vous former à l'Europe, à ses politiques, à ses réglementations et à ses procédures. En outre, le Centre s'attache à promouvoir la réflexion sur l'Europe à travers son pôle « Etudes ».

Que vous soyez responsable de formation, directeur des ressources humaines, responsable des questions européennes, cadre public ou privé, élu local, professeur, membre d'une organisation non gouvernementale, le CEES vous apporte toutes les compétences nécessaires à votre compréhension du phénomène européen.

Le Centre vous aide à appréhender la diversité et à maîtriser la complexité des domaines couverts par l'Union européenne, le Conseil de l'Europe ou l'Organisation pour la Sécurité et la Coopération en Europe (OSCE).

**Une réponse à vos besoins
de formations.**

Grâce à un réseau de 600 intervenants et experts, le CEES est en mesure de couvrir toutes les thématiques liées à l'Europe, au sens large du terme.

Le Centre répond à tous vos besoins de formations, dans les domaines les plus divers de la construction européenne. Il peut vous initier à ces domaines ou vous permettre d'approfondir vos connaissances. Les formations du CEES, générales ou techniques, ont un caractère clairement professionnel et opérationnel.

L'équipe du Centre, pluridisciplinaire et internationale, répond aux commandes des institutions européennes, des administrations nationales françaises et étrangères, ou de tout autre organisme privé ou public.

Une analyse des besoins est alors effectuée en vue de proposer une solution de formation complète et adaptée, utilisant un large éventail d'options pédagogiques et de modalités d'organisation (lieux, langues, contenus, durée, etc.). Les clients du Centre bénéficient en outre des relations privilégiées que le CEES a nouées avec les institutions de l'Union européenne et le Conseil de l'Europe. ■

Pour en savoir plus, n'hésitez pas à consulter les sites Internet du CEES :

Présentation institutionnelle du Centre : www.cees-europe.fr

Les préparations aux concours de recrutement des institutions européennes : www.concours-europe.fr

La revue en ligne (gratuite) *Etudes européennes* : www.etudes-europeennes.fr

Contacts : Tél. : +33 (0)3 88 21 45 00 / Fax : +33 (0)3 88 21 45 01 / mél : info@cees-europe.fr

Le budget de l'Union Européenne

Pour l'Europe, l'année 2004 restera bien sûr celle de l'élargissement à dix nouveaux Etats membres. Sur le plan budgétaire, cette année aura été marquée par deux événements majeurs pour les finances publiques européennes : l'adoption en juin 2004 d'un projet de traité constitutionnel, qui va modifier en profondeur les "règles du jeu" budgétaire au sein de l'UE, et le lancement des discussions sur les prochaines perspectives financières 2007-2013 ("Agenda 2007").

Guillaume CADIOU

IPC 02

Adjoint au chef du bureau des affaires européennes

Direction du budget – MINEFI

Le budget communautaire constitue l'instrument financier privilégié de l'intervention communautaire et sa croissance régulière depuis 1960 reflète le développement des compétences de l'Union. Les

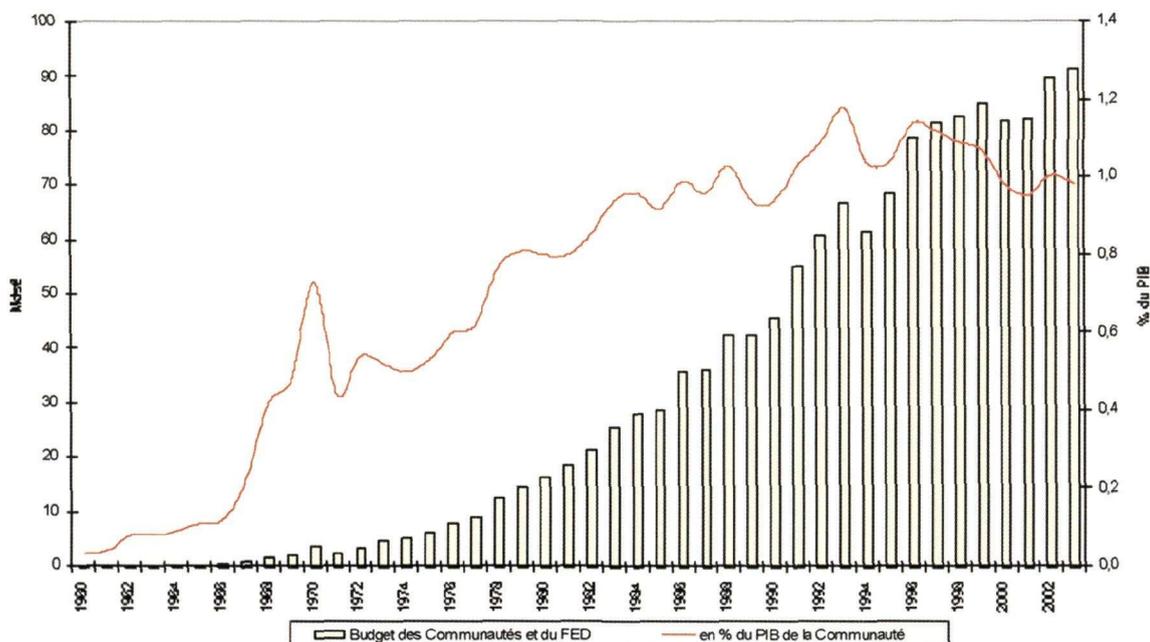
questions budgétaires figurent parmi les sujets les plus sensibles de la construction européenne et ont parfois donné lieu à des affrontements durs entre États membres. Cette sensibilité tient au fait que le budget de l'Union renvoie à trois débats structurants de la construction européenne :

- le débat relatif à la subsidiarité et au niveau optimal auquel doit être conduite et le cas échéant financée une politique publique ;
- le débat relatif à la solidarité entre États membres et au niveau des transferts entre États membres auxquels peut procéder le budget communautaire ;
- le débat relatif à l'équilibre institutionnel et aux pouvoirs respectifs de la Commission, du Conseil et du Parlement.

Ces trois questions ont été à maintes reprises abordées par les représentants des États membres en 2004, qui a vu l'adoption d'un projet de Constitution au mois de juin, mais aussi le lancement effectif des

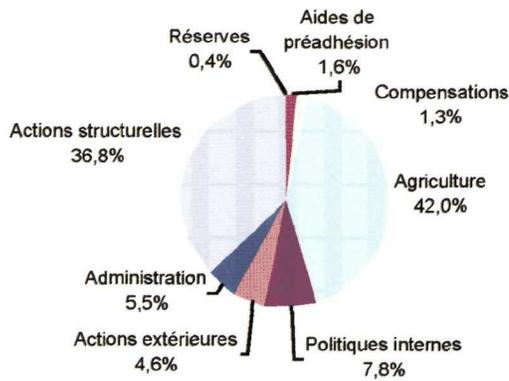
Evolution du budget des communautés européennes 1960-2003

Exécution des crédits de paiement en Md€



Source : Commission. Le sigle FED désigne le Fonds européen de développement qui finance des actions de développement dans les pays de la zone Afrique, Pacifique, Caraïbe, mais qui n'est pas intégré au budget de l'Union.

Structure du budget communautaire en 2004 : 111,4 Mds€ (crédits d'engagement selon le budget pour l'UE à 25)



négociations du prochain cadre financier pluriannuel plafonnant les dépenses communautaires (i.e. les perspectives financières). Ce dernier sujet est loin d'être clos et devrait donner lieu à des débats animés au moins jusqu'à la fin de l'année 2005.

Présentation des dépenses communautaires

Le budget européen a connu une forte progression depuis les années 60

Le budget de l'Union européenne regroupe, chaque année, l'ensemble des recettes et des dépenses estimées nécessaires par les institutions communautaires⁽¹⁾. Pour 2004, il s'élève à 111,4 Mds€ en crédits d'engagement⁽²⁾ et à 99,7 Mds€ en crédits de paiement, soit 0,98 % du produit national brut (PNB) de l'Union européenne. Par rapport à l'exercice 2003, les crédits se sont accrus de 11,6 % en engagements et de 2,3 % en paiements, suite à l'élargissement à dix nouveaux Etats membres en mai 2004.

Bien qu'il n'occupe encore qu'une place marginale dans le total des dépenses publiques des Etats membres le budget des Communautés a connu depuis les débuts de la construction européenne un rythme de croissance régulier, tant en volume qu'en proportion de la richesse produite dans l'Union (près de 20 % par an en moyenne depuis 1960). Cette progression est la traduction budgétaire du développement des compétences de l'Union, même si une stabilisation autour de 1 % du PNB caractérise la dernière décennie.

Essentiellement consacré à la politique agricole commune et à la politique régionale, le budget européen bénéficie aux Etats agricoles et/ou en retard de développement

Les dépenses du budget européen se répartissent en cinq grandes rubriques :

- cœur historique de la construction communautaire, la politique agricole commune (PAC) concentre la majeure partie des dépenses de l'Union (plus de 40 %). Reposant à l'origine sur une régulation des marchés agricoles, elle fait désormais une place au développement rural. Cette politique bénéficie principalement à la France (plus de 22 % des dépenses) ;
- les actions structurelles constituent le deuxième poste budgétaire et sont destinées aux régions en retard de développement. Elles ont connu

une forte progression depuis l'adhésion de la Grèce en 1981, de l'Espagne et du Portugal en 1986. Elles ont vocation à devenir le premier poste du budget avec la montée en puissance des dépenses du récent élargissement ;

- les politiques internes voient leur champ d'intervention s'étendre au rythme de l'accroissement des compétences de l'Union (recherche, réseaux transeuropéens pour les transports et l'énergie, justice et affaires intérieures). Bénéficiant de moyens relativement limités, elles confèrent à différents dispositifs nationaux une dimension communautaire en assurant leur mise en réseau ;
- les actions extérieures de l'Union traduisent la volonté récente de bâtir une politique étrangère et de sécurité commune. Les instruments communautaires restent toutefois imparfaits en l'absence d'une vision partagée du rôle de l'Union sur la scène étrangère ;
- les dépenses de préadhésion sont des aides agricoles, structurelles et administratives, destinées aux Etats candidats (Bulgarie, Roumanie, Turquie et bientôt Croatie) ;
- les dépenses administratives correspondent aux crédits de fonctionnement des institutions de l'Union européenne.

Financement du budget de l'Union

Le principe est simple : le budget communautaire est financé par les Etats membres sur la base de leur richesse

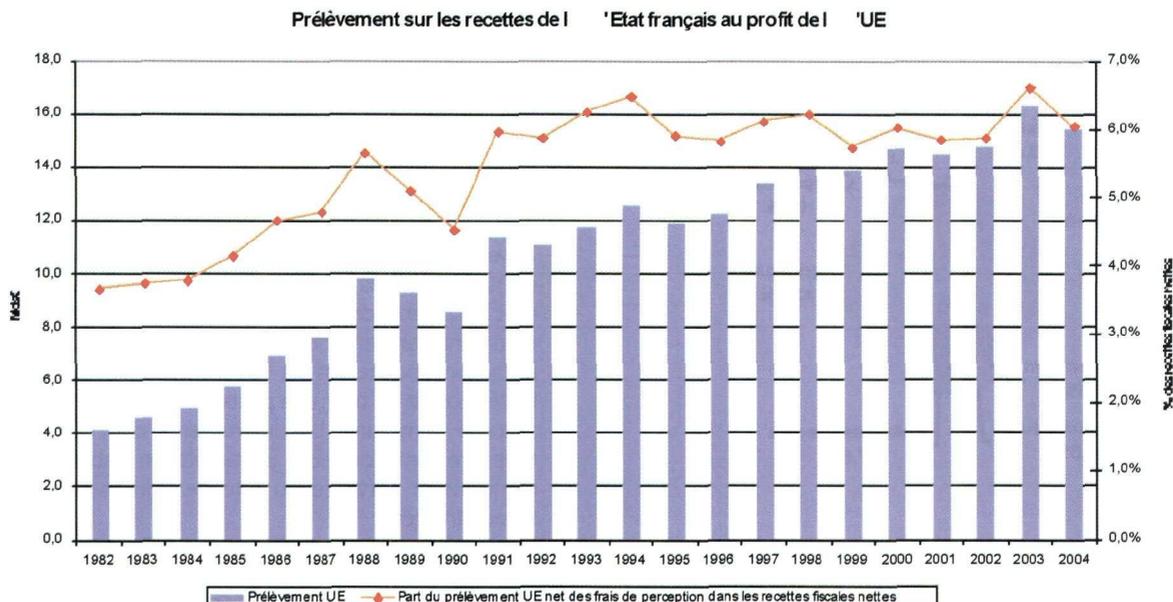
Les recettes du budget communautaire, appelées ressources propres, s'élèvent à 99,7 Mds€ comme les dépenses⁽³⁾. Ces ressources proviennent d'impôts et taxes payés par les contribuables de l'Union européenne par l'intermédiaire des Etats membres. Elles comportent :

- les ressources propres traditionnelles (RPT : droits de douane, droits agricoles et cotisations dans le secteur du sucre), aussi appelées ressources propres par nature car elles sont perçues dans le cadre des politiques communautaires. Elles sont recouvrées par les administrations nationales et directement reversées au budget de l'Union européenne, après un prélèvement de 25 % correspondant aux frais de perception. Les RPT représentent 11,2 Mds€, soit 11,2 % du budget ;
- la ressource TVA (13,6 Mds€) dont le montant est obtenu par l'application d'un taux uniforme de 0,50 % à la taxe sur la valeur ajoutée prélevée par les Etats membres ;
- la ressource PNB (74,1 Mds€), qui résulte de l'application d'un taux d'appel aux assiettes PNB des Etats et qui constitue la ressource d'équilibre du budget ;

1. Les institutions européennes regroupent le Parlement européen, le Conseil, la Commission, la Cour de justice, la Cour des comptes, les organismes consultatifs (Conseil économique et social, Comité des régions) et le Médiateur européen.

2. Les crédits d'engagement (CE), qui permettent d'engager juridiquement une dépense se distinguent des crédits de paiement (CP) qui permettent de payer effectivement la dette résultant de cet engagement juridique.

3. Le budget européen doit être voté à l'équilibre, les déficits n'étant pas autorisés.



- des recettes diverses d'un montant plus modeste (0,8 Mds€).

Une dérogation au régime de droit commun des ressources propres est prévue en faveur du Royaume-Uni : les deux tiers du déséquilibre budgétaire constaté entre les versements de recettes effectués par le Royaume-Uni et les dépenses de la Communauté sur le sol britannique sont pris en charge par les autres Etats membres (5,1 Mds€ en 2004). L'Allemagne, la Suède, les Pays-Bas et l'Autriche bénéficient d'une réduction de 75 % de leur contribution au "chèque" de la Grande-Bretagne, ce rabais étant financé par les autres Etats membres au *prorata* de leur PNB.

La France contribue à hauteur de 17 % au financement du budget communautaire pour 2004, ce qui correspond à un versement de près de 16 Mds€. La contribution française a été multipliée par trois depuis 1982 et représente aujourd'hui environ 6 % de ses recettes fiscales nettes.

La France est un contributeur net au budget communautaire

Chaque Etat membre de l'Union bénéficie des dépenses communautaires, grâce aux politiques mises en œuvre sur son territoire. La différence entre les montants versés au budget communautaire par chaque pays et les retours dont il bénéficie s'appelle le solde net. En 2003, le solde net de la France était négatif (-1,7 Mds€) et représentait la 4ème contribution nette exprimée en volume, derrière l'Allemagne (-8,6 Mds€), le Royaume-Uni après correction (-3,8 Mds€) et les Pays-Bas (-2,9 Mds€).

Description de la procédure budgétaire

Partagé entre le Conseil et le Parlement, le pouvoir budgétaire s'exerce au cours d'une longue procédure annuelle dont le détail est fixé à l'article 272 du TCE. En matière budgétaire comme dans les autres domaines, la Commission dispose du monopole de

Soldes nets (moyenne 1999-2003) en % du RNB

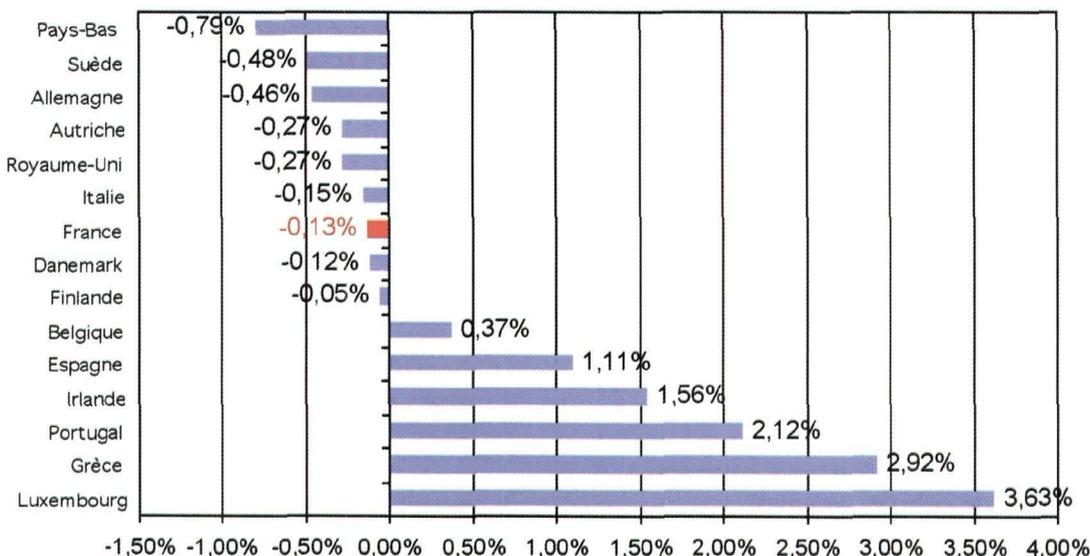


TABLE 1: PERSPECTIVES FINANCIÈRES (UE-25) AJUSTÉES EN FONCTION DE L'ÉLARGISSEMENT À PRIX 2005

CRÉDITS D'ENGAGEMENT	Prix actuels						Prix 2005
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1. AGRICULTURE	41.738	44.530	46.587	47.378	49.305	51.439	51.587
1a Politique agricole commune	37.352	40.035	41.992	42.680	42.769	44.598	44.610
1b Développement rural	4.386	4.495	4.595	4.698	6.536	6.841	6.977
2. ACTIONS STRUCTURELLES	32.678	32.720	33.638	33.968	41.035	42.441	43.701
Fonds structurels	30.019	30.005	30.849	31.129	35.353	37.247	37.768
Fonds de cohésion	2.659	2.715	2.789	2.839	5.682	5.194	5.933
3. POLITIQUES INTERNES	6.031	6.272	6.558	6.796	8.722	9.012	9.138
4. ACTIONS EXTERNES	4.827	4.735	4.873	4.972	5.082	5.119	5.130
5. ADMINISTRATION (1)	4.638	4.776	5.012	5.211	5.983	6.185	6.356
6. RÉSERVES	906	916	676	434	442	446	446
Réserve monétaire	500	500	250				
Réserve pour aides d'urgence	203	208	213	217	221	223	223
Réserve pour garanties	203	208	213	217	221	223	223
7. AIDE DE PRÉADHESION	3.174	3.240	3.328	3.386	3.455	3.472	3.472
Agriculture	529	540	555	564			
Instrument structurel de préadhésion	1.058	1.080	1.109	1.129			
PHARE (pays candidats)	1.587	1.620	1.664	1.693			
8. COMPENSATION					1.410	1.305	1.046
TOTAL CRÉDITS POUR ENGAGEMENTS	93.792	97.189	100.672	102.145	115.434	119.419	120.876
TOTAL CRÉDITS POUR PAIEMENTS	91.322	94.730	100.078	102.767	111.380	114.080	116.555
Plafond, crédits pour paiements en % du RNB (SEC 95)	1,07%	1,07%	1,09%	1,11%	1,11%	1,09%	1,08%
Marge pour dépenses imprévues	0,17%	0,17%	0,15%	0,13%	0,13%	0,15%	0,16%
Plafond ressources propres	1,24%	1,24%	1,24%	1,24%	1,24%	1,24%	1,24%

(1) Les montants au titre des dépenses de pensions pris en compte sous le plafond de cette rubrique sont calculés nets des contributions du personnel au régime correspondant, dans la limite de 1 100 millions d'euros (prix 1999) pour la période 2000-2006.

l'initiative qu'elle exerce en présentant au Conseil et au Parlement un avant-projet de budget. Ces deux dernières institutions exercent chacune une compétence budgétaire en dernier ressort sur une partie des dépenses communautaires. Le Conseil⁽¹⁾ est compétent pour fixer le niveau des dépenses obligatoires, c'est-à-dire des dépenses qui découlent "obligatoirement" du Traité, ce qui recouvre en pratique essentiellement les dépenses agricoles. Le Parlement fixe pour sa part le niveau des dépenses non obligatoires (fonds structurels, politiques internes, la majeure partie des actions extérieures et des dépenses administratives). Enfin, les décisions relatives aux recettes relèvent du seul Conseil.

En cas de conflit et de rejet du projet de budget par le Parlement européen, il est prévu qu'une troisième lecture soit organisée, les premiers mois de l'exercice budgétaire étant alors assurés par le système des douzièmes provisoires : chaque mois sont ouverts des crédits correspondant à un douzième des montants prévus par le budget précédent. Cette situation s'est produite en 1985, 1986 et 1988.

La procédure budgétaire annuelle est toutefois largement encadrée par l'accord interinstitutionnel de 1999 et les perspectives financières telles qu'adaptées à l'élargissement en 2003

Les situations de blocage rencontrées au milieu des années 80 résultaient de l'absence de disposition du Traité permettant de résoudre les conflits entre les deux branches de l'autorité budgétaire. Partant de ce constat, la Commission, le Conseil et le Parlement européen ont choisi d'élaborer un document contractuel définissant des règles de discipline budgétaire pluriannuelle et de concertation : l'accord interinstitutionnel (All).

Trois accords interinstitutionnels ont été signés jusqu'à présent, pour les périodes 1988-1992, 1993-1999, et 2000-2006, permettant d'apaiser sensiblement les relations entre les deux branches de l'autorité budgétaire. L'All actuellement en vigueur résulte

du cadrage pluriannuel des finances publiques communautaires pour 2000-2006 ("Agenda 2000 ") tel qu'arrêté à l'unanimité par le Conseil européen de Berlin en mars 1999, avant de donner lieu à un accord interinstitutionnel adopté le 6 mai 1999 par le Conseil, la Commission et le Parlement européen.

Outre des règles procédurales qui intègrent à la procédure budgétaire annuelle une série de "trilogues"⁽⁵⁾ et de réunions de concertation dans l'objectif d'aboutir à un accord des institutions sur l'ensemble du budget, l'All de 1999 détermine une programmation pluriannuelle des recettes (le plafond des ressources propres est fixé à 1,24 % du PNB communautaire) et des dépenses (un plafond de crédits d'engagement (CE) pour chaque catégorie de dépenses et un plafond global pour les crédits de paiement (CP), appelés "perspectives financières").

Dans ce contexte, des éléments de flexibilité tendent toutefois à garantir le financement des politiques communautaires et à orienter l'action de l'Union :

- la possibilité d'une révision avec l'accord du Conseil et du Parlement pour faire face à des situations non prévues lors de la fixation des plafonds (à la majorité qualifiée des Etats si la révision est inférieure à 0,03 % du RNB communautaire ; à l'unanimité au-delà) ;
- le recours à un instrument de flexibilité, doté de 200 M€ par an, afin de faire face à une dépense qui ne pourrait être financée sous les plafonds disponibles d'une ou de plusieurs des rubriques. La décision de recourir à l'instrument de flexibilité est prise d'un commun accord entre les deux branches de l'autorité budgétaire et sur proposition de la Commission.

Les perspectives financières 2000-2006 adoptées en 1999 ont fait l'objet d'une révision en avril

4. Le Conseil statue dans une formation ECOFIN particulière, dédiée aux sujets budgétaires communautaires
5. Réunions regroupant la Commission, le Conseil et le Parlement européen.

2003, sur la base des résultats du Conseil européen de Copenhague (décembre 2002). Elles se présentent désormais comme suit.

Perspectives d'évolution

Le Traité constitutionnel du 18 juin 2004, une refonte en profondeur du cadre budgétaire communautaire

On peut considérer qu'aujourd'hui l'Union européenne connaît sur le plan budgétaire une situation paradoxale, la pratique institutionnelle s'étant considérablement écartée de la lettre des traités. Le meilleur exemple en est sans doute la pratique des "accords interinstitutionnels" (All) et l'encadrement pluriannuel du budget communautaire par des "perspectives financières". Ces mécanismes, qui n'ont aucune existence juridique dans les traités communautaires, revêtent en effet depuis la fin des années 80 une importance capitale.

La discussion constitutionnelle entamée au sein de la Convention et poursuivie ensuite par la conférence intergouvernementale constituait donc un moment privilégié pour essayer de mettre en harmonie les textes et la pratique institutionnelle. Le Conseil européen a ainsi adopté en juin 2004 un projet de traité constitutionnel qui modifiera en profondeur, dès son entrée en vigueur, le cadre budgétaire de l'Union.

S'appuyant sur les travaux de la Convention présidée par Valéry Giscard d'Estaing, la nouvelle Constitution introduit deux avancées majeures :

- l'inscription dans le Traité du mécanisme des perspectives financières, rebaptisé "cadre financier pluriannuel", pérennisant ainsi un mécanisme qui a permis de pacifier les relations entre les différentes institutions et d'assurer un financement régulier aux grandes politiques communautaires ;
- la simplification et le raccourcissement de la procédure budgétaire annuelle, tout en préservant le principe d'une véritable codécision entre les deux branches de l'autorité budgétaire.

En dépit de ces progrès, le mode de décision reste toutefois pénalisé par le poids de l'unanimité. Malgré la volonté exprimée par la France de passer à la majorité qualifiée, la procédure d'adoption du cadre financier pluriannuel reste en effet régie par l'unanimité. Elle demeure aussi la procédure de droit commun dans les décisions prises sur le financement de l'Union (en particulier, pour la création de nouvelles ressources et la révision ou la suppression de la correction britannique).

Le début des discussions relatives au prochain cadre financier pluriannuel

La fin de l'année 2003 et le 1er semestre 2004 ont vu le début des discussions sur les prochaines perspectives financières ("Agenda 2007"). Après une phase de préparation interne à la Commission, la parution en février 2004 d'une communication de la Commission relative aux prochaines perspectives financières⁽⁶⁾ a ouvert une première phase de discussions à Bruxelles, sous l'égide de la présidence irlandaise. L'adoption le 14 juillet 2004 par le Collège des Commissaires de propositions sous forme législative a confirmé les premières orientations de la Commission et son choix d'accroître fortement le budget européen à horizon 2013 (+30 % en volume par rapport à 2006). Cette publication marque également le coup d'envoi d'une nouvelle phase qui verra les discussions s'intensifier à l'automne, sous l'impulsion de la présidence néerlandaise. L'objectif, réaffirmé au Conseil européen de juin 2004, reste d'aboutir à un accord politique recueillant nécessairement l'unanimité des vingt-cinq Etats membres sous présidence luxembourgeoise (1er semestre 2005), qui fournirait la base d'un accord interinstitutionnel entre le Conseil, le Parlement et la Commission.

Dans cette négociation, deux grandes questions se poseront aux Etats membres et à leurs finances publiques :

- quelle évolution pour le format du budget de l'Union ? A cet égard, le président de la République a co-signé en décembre 2003 avec les chefs de gouvernement de cinq Etats membres (Allemagne, Royaume-Uni, Pays-Bas, Suède, Autriche) une lettre au président de la Commission européenne indiquant le souhait de ces pays de maintenir le budget de l'Union à son niveau actuel sous la barre de 1 % ;
- quelle évolution pour le système des ressources propres ? Ce sujet recouvre notamment les questions du devenir de la correction britannique (suppression, généralisation à d'autres contributeurs nets) et de l'introduction d'un impôt européen.

Pour la France, ces questions se traduisent par un enjeu simple : parvenir à modérer l'augmentation prévisible de sa contribution nette dans une Europe élargie. ■

6. "Construire notre avenir commun : défis politiques et moyens budgétaires de l'Union élargie 2007-2013", février 2004.

336 Milliards d'euros pour une cohésion élargie



Benoît NADLER

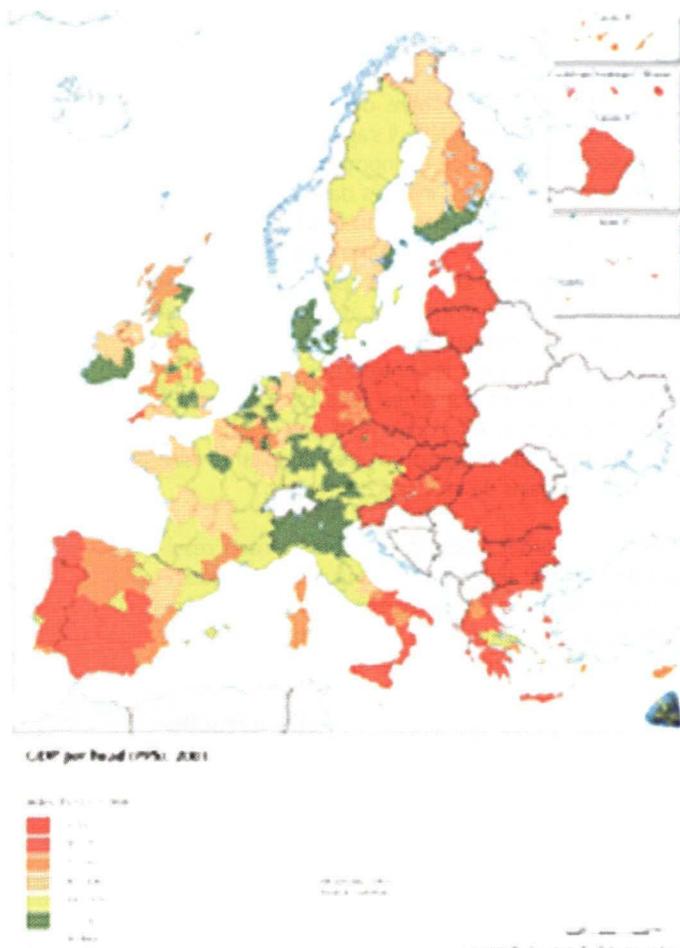
IPC 2003
1995-2000 Chef de cellule eau
assainissement, DDE 27
2000-2001 Chargé d'opérations,
bureau de la concession, direction des routes
2001-2003 IEP de Rennes, puis ENPC
depuis août 2003 Expert national détaché à
la Commission européenne, DG Regio

La politique de cohésion représente le premier budget d'intervention de l'Union, après la PAC. Quelle est sa finalité ?

La poursuite d'une politique de cohésion à un niveau supranational renvoie au besoin d'une correction des disparités économiques et sociales, qui ont pris un relief particulier dans le contexte de la mise en œuvre du marché unique, puis de l'union économique et monétaire (UEM). Ces mouvements d'ouverture internes, auxquels se conjuguent par ailleurs les effets des différents cycles de négociation commerciales multinationales, façonnent un environnement de plus en plus concurrentiel. Celui-ci, s'il bénéficie in fine aux usagers et dope la croissance économique de l'Union en stimulant la compétitivité, porte également le risque d'une augmentation des disparités socioéconomiques, en l'absence de politiques de compensation volontaristes. Il s'agit là d'un impératif économique, puisque les coûts de désertification des régions délaissées pourraient surpasser les économies nettes induites par les effets d'agglomération. En outre, faute de politique de cohésion, les régions et Etats les plus pauvres n'auraient alors pas d'autre solution pour assurer leur développement que de recourir à des artifices parfois sous optimaux : dumping social et spécialisation dans des niches à faible productivité, politique fiscale agressive ou politiques d'aides d'Etat disproportionnées. Il s'agit surtout d'un impératif politique : l'adhésion des citoyens au projet politique commun que représente la construction communautaire ne serait pas possible s'ils devaient être condamnés à vivre dans une Europe à plusieurs vitesses.

Pour les raisons précitées, l'acte unique puis le traité de Maastricht, ont prodigué à la politique de cohésion de fortes impulsions, en même temps que les différentes vagues d'élargissement. Le traité de Maastricht a ainsi vu la création du fonds de cohésion, accompagnant les contraintes budgétaires pesant sur les dépenses d'investissement dans le cadre de la préparation à la monnaie unique et a élevé l'objectif de cohésion parmi les trois priorités principales de l'Union. Cette montée en puissance a connu une traduction budgétaire et les fonds afférents atteignent ainsi 213 Md€ 99 sur la période 2000-2006, représentant 30% du budget communautaire.

Les modalités de mise en œuvre des fonds ont également évolué et on est progressivement passé d'une



logique de pure redistribution à celle d'une stratégie de développement intégrée. C'est pourquoi les instruments structurels font l'objet d'une programmation, adossée à des stratégies nationales de développement et visent principalement les effets d'offre, à même d'élever le niveau de croissance potentielle. Accessoirement, les instruments de cette politique servent aussi de levier à la mise en œuvre d'autres politiques communautaires sectorielles, qu'il s'agisse de l'environnement, des transports, mais aussi de l'innovation, de la recherche.

Enfin, n'oublions pas que la politique de cohésion ne se résume pas à l'action des fonds structurels et de cohésion mais qu'il s'agit d'une compétence partagée, comme le reconnaît désormais explicitement la Constitution. C'est-à-dire qu'il appartient également aux Etats membres de veiller aux objectifs de cohésion dans la conception et la mise en œuvre de leurs politiques nationales.

Les résultats sont-ils probants ?

Il n'est pas aisé d'évaluer de façon indiscutable les effets de la mise en œuvre des fonds structurels. Ceux-ci ne sauraient de toute façon être significatifs que pour les seuls bénéficiaires de l'actuel objectif I, les intensités d'aides n'étant pas représentatives à une échelle macro en dehors de ces régions. En outre, ces interventions étant à la source d'effets keynésiens autant que d'effets d'offre, leur amplitude n'est pas stable dans le temps et ils ne peuvent être différenciés à la seule lecture des indicateurs socio économiques. Des modélisations économiques sont ainsi réalisées ex ante, lors de la phase de conception des programmes, afin d'en optimiser les effets. Des évaluations ex post sont ensuite réalisées, mais, au niveau communautaire, à l'échelle des seuls objectifs.

Il existe un large débat académique sur la qualité des différents modèles utilisés. La Commission recourt principalement aux modèles HERMIN et QUEST II. Le premier est un modèle macroéconomique néo-keynésien, couvrant autant les effets de demande que d'offre, appréhendés à travers les externalités associées à l'intervention des fonds, tandis que le second, qui intègre l'incidence des variables monétaires, met un accent particulier sur les anticipations des agents et les effets d'éviction de l'investissement privé (crowding out), ce qui conduit naturellement à des résultats moins marqués.

Ces modélisations ont permis d'estimer que le PIB atteint en 1999 dans les actuels pays de la cohésion (Grèce, Portugal, Espagne et Irlande) a dépassé de 1,4 % (Espagne) à 4,8% (Portugal) le niveau qui aurait été atteint en l'absence de politique de cohésion. De fait, ces pays ont connu entre 1991 et 2002 des croissances sensiblement plus élevées que le reste de l'Union et y ont vécu de plus fortes diminutions de leur taux de chômage. Les écarts de performance entre certains Etats de la cohésion et l'Irlande, dont les habitants sont devenus parmi les plus riches d'Europe, soulignent par ailleurs la nécessité, pour garantir aux fonds un effet optimal, d'ériger, par un policy mix approprié, un cadre macroéconomique favorable. Il convient également que l'intervention des fonds s'inscrive dans une stratégie de développement ciblée et assumée par l'ensemble des acteurs compétents.

Enfin, à côté des seuls effets socio-économiques directs, il convient de ne pas sous estimer les externalités



positives en termes de gouvernance, qui participent de la valeur ajoutée communautaire. Il s'agit tant de la dimension stratégique que la méthode communautaire a permis d'insuffler aux politiques de développement, que le recours à la programmation, l'instauration d'une culture de l'évaluation, la généralisation des cadres de partenariat ou la promotion de dynamique d'apprentissage et d'innovation, où les acquis des projets soutenus par les fonds structurels peuvent se diffuser à d'autres domaines d'intervention. La dimension politique des fonds est également essentielle, en représentant une traduction visible auprès des citoyens de la politique de l'Union européenne.

Quels sont les enjeux pour la France ?

Ils sont multiples. Les fonds structurels représentent tout d'abord une ressource budgétaire non négligeable, avec près de 14 Md€ 99 sur la période actuelle. Leur contribution aux contrats de plan Etat régions est ainsi équivalente en volume à celle apportée par l'Etat. L'impact relatif est beaucoup plus fort au sein des DOM qui sont eux éligibles à l'objectif I.

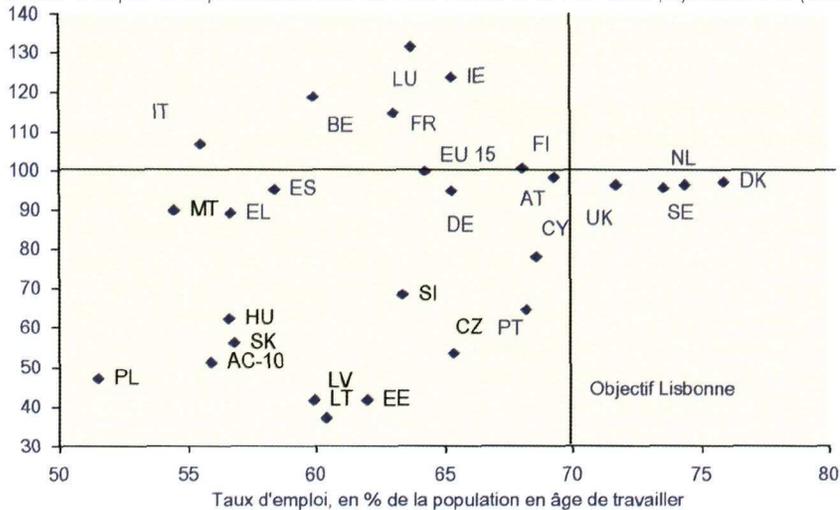
Ils permettent également de financer, par leur effet de levier, des infrastructures indispensables au développement local, qui ne l'auraient pas été spontanément par le marché. En France, le FEDER contribue ; ainsi à la couverture des zones "blanches" non dotées d'offre de téléphonie mobile car insuffisamment peuplées. Il s'agit bien là d'une manifestation de la cohésion économique et territoriale. Indirectement, les fonds injectés dans les pays et régions éligibles respectivement au fonds de cohésion et aux fonds structurels, notamment au sein des nouveaux Etats membres où ils représenteront 4 % du PIB après 2007, contribuent à rendre solvable et structurer une demande importante, créant ainsi des opportunités pour les entreprises françaises. Directement dans les domaines visés par l'action des fonds, transport et environnement par exemple, et indirectement par la consommation supplémentaire résultant des gains de croissance attendus.

Enfin, il faut garder à l'esprit les effets indirects résultant de la valeur ajoutée communautaire, précédemment décrits, qui militent, parmi d'autres considérations, pour un maintien de cette politique en dehors des seules régions en retard de développement.

Pourquoi cette politique est-elle actuellement réformée ?

Tout d'abord, comme toutes les politiques possédant une dimension budgétaire, l'avenir de la politique de cohésion est lié aux discussions relatives aux prochaines perspectives financières 2007-2013, qui détermineront ses ressources pour la prochaine

Niveaux d'emploi et de productivité dans les États membres de l'UE et les pays adhérents (2002)



Source: Services de la Commission (Eurostat, indicateurs structurels).

période. Dans le cadre de ces dernières, la Commission entend réorienter ses instruments d'intervention en faveur des priorités de l'Union et, en particulier, les objectifs de Lisbonne (compétitivité) et Göteborg (développement durable). Il apparaît en effet que les objectifs assignés pour l'horizon 2010, s'agissant par exemple des taux d'emploi, ne seront pas atteints, alors que les performances structurelles de l'Union décrochent par rapport à celles enregistrées aux États-Unis, comme en témoigne par exemple le décalage, récent mais marqué, de la croissance de la productivité horaire entre les deux rives de l'Atlantique. L'élargissement induit en outre une forte dispersion des performances à cet égard, les nouveaux États membres accusant un retard sensible :

Dans ce contexte, le premier défi que devra surmonter la politique de cohésion est bien évidemment celui de l'élargissement. Le 1er mai, la population de l'Union s'est ainsi accrue de 20%, tandis que son PIB ne progressait de 5%. Alors que le seuil d'éligibilité à l'objectif 1 est de 75% du PIB/ha communautaire, la majorité des régions des nouveaux États membres ont des richesses relatives inférieures à 50% de la moyenne. La productivité, malgré un net rattrapage, y reste encore inférieure de moitié à celle de l'Union à 15 et les taux de chômage y sont sensiblement inférieurs.

Ce défi, conjugué à la réorientation des priorités en faveur de l'agenda de Lisbonne et de Göteborg, a ainsi conduit la Commission à proposer de nouveaux projets de règlement, organisant l'architecture des fonds structurels autour d'une double concentration. Budgétaire tout d'abord, avec 78% des ressources allouées à l'objectif convergence, qui succédera à l'actuel objectif 1, traduisant l'ampleur des besoins d'investissements des régions concernées. Thématique ensuite, à travers une réorientation nette des dépenses en faveur de la compétitivité et de l'emploi, notamment pour les régions éligibles au successeur de

l'objectif 2. Il s'agit de renforcer la compétitivité et l'attractivité structurelles de nos régions, ce qui représente la meilleure façon de prévenir les délocalisations.

Revenons sur toi : quelles sont tes fonctions au sein de la Commission ? Le statut d'expert national détaché induit-il des limites particulières ?

Je suis en poste au sein de l'unité en charge de la réforme des fonds structurels. Au même titre que mes collègues administrateurs, je suis donc associé à la préparation de cette réforme. Je suis également pour le compte de la direction générale les dossiers transport et services d'intérêt général, prenant position à ce titre lors des négociations internes à la Commission. Enfin, je viens d'achever les négociations avec la Roumanie au titre du chapitre 21 (politique régionale), qui relève de la compétence de l'unité. Unité "stratégique" de la direction générale, nous sommes de plus en relation continue avec le commissaire et son cabinet et contribuons à ce titre à ses interventions et aux prises de décision.

Si le statut d'expert national détaché comprend certaines dispositions contraignantes, relatives notamment aux modalités de communication externe, visant à prévenir d'éventuels conflits d'intérêt, je n'en ai jamais "souffert" au sein de cette direction. Les directives internes attachées à ce statut sont effet appliquées de façon plus ou moins souple selon les directions générales et l'approche est plutôt libérale pour la DG Regio. Je représente ainsi régulièrement la Commission lors de missions extérieures et mes missions au sein de l'unité ne diffèrent pas non plus de celles incombant à mes collègues fonctionnaires. Par contre, je m'impose naturellement, en intelligence avec ma hiérarchie, une déontologie naturelle et ne traite ainsi pas de sujets français. Pour des raisons évidentes, je ne participe pas non plus directement, en "front office", aux négociations en cours au Conseil sur les projets de règlement.

Cela ne m'empêche évidemment pas d'entretenir des contacts avec mon ministère ou d'autres administrations françaises, à partir du moment où ceux-ci sont noués dans le respect des règles précitées.

N'oublions pas non plus que le recours à des END répond avant tout à un besoin d'expertise particulière, auquel la Commission n'a pas toujours aisément accès compte tenu de ses modes de recrutement traditionnels. Cela peut expliquer la flexibilité



dont font preuve certaines directions par rapport au statut, amenant ainsi certaines à recruter de jeunes experts sans expérience professionnelle significative.

Quel peut être l'intérêt pour un jeune IPC de faire un crochet par Bruxelles ?

Il est multiple. Professionnellement, il s'agit de troquer ses lunettes départementales ou nationales pour un angle communautaire. Cela nous permettra, même à notre retour, d'appréhender certains dossiers sous des angles différents. Travailler à la Commission permet en outre d'être à la source décisionnelle sur de nombreux sujets, pour un vaste champ de compétences. Cette proximité de la décision est par ailleurs renforcée par le fait que les directions générales sont de petites struc-

tures, de quelques centaines de personnes et que le document préparé par le chargé d'opérations, décision opérationnelle ou initiative législative, arrive très vite sur la table du directeur général ou du chef de cabinet.

L'appartenance à la Commission permet en outre d'avoir accès à un bon niveau d'interlocuteur, qu'il appartienne au monde politique, administratif ou universitaire. C'est autant gratifiant qu'intellectuellement stimulant. L'intégration quotidienne dans des équipes très diversifiées, sur le plan culturel et linguistique est également tonifiante.

Soulignons enfin la qualité de la vie à Bruxelles, ville ouverte, à taille humaine et dont le coût de la vie n'est pas encore déraisonnable. ■

La mairie de Paris recrute par concours public pour l'accès au corps

des ingénieurs des services techniques de la commune de Paris (f/h)

Les ingénieur(e)s des services techniques de la commune de Paris forment un corps de catégorie A. Ils(elles) ont vocation à occuper les emplois qui sont de leur compétence, d'une part de nature technique et scientifique et, d'autre part, de nature administrative, économique ou sociale.

Concours public ouvert aux candidat(e)s • âgé(e)s de 35 ans au plus au 1^{er} janvier 2005 • titulaires au 31 décembre 2005 d'un des diplômes limitativement fixés par délibération DRH61 des 15 et 16 novembre 2004 du Conseil de Paris • qui ne se sont pas déjà présenté(s) plus de deux fois à ce concours.

- Epreuves à partir du 21 mars 2005.
- Inscriptions directes sur le site internet www.paris.fr rubrique "paris recrute-calendrier prévisionnel et première

inscription" du 3 janvier au 3 février 2005 inclus, ou pendant la même période à l'accueil du 2, rue Lobau 75004 Paris ou par voie postale en précisant sur l'enveloppe "demande de dossier" accompagnée d'une enveloppe format A4 libellée à vos nom et adresse et affranchie à 1,90 €.

MAIRIE DE PARIS



comédienne

Commerce extérieur : l'Europe et la globalisation

Au premier rang du commerce international, l'Europe est en mesure de faire valoir sa propre vision de la globalisation et de promouvoir une gouvernance mondiale équitable propice au développement durable. Pour influencer la stratégie européenne et défendre ses intérêts, la France détermine ses positions après concertation interministérielle.

Fabrice GOURDELLIER

IPC 96

Chef du secteur des relations extérieures de l'UE au SGCI

Après un premier poste de chef d'arrondissement territorial à la DDE de Seine St Denis, il a poursuivi sa carrière dans le commerce international, d'abord avec un rôle d'expertise en tant qu'adjoint au chef de bureau à la Direction des Relations Economiques Extérieures du Ministère des Finances puis avec un rôle d'arbitrage en tant que chef de secteur au SGCI.

Les exportations mondiales de marchandises se sont élevées en 2003 à 7300 milliards de dollars. En excluant les exportations internes à l'Union européenne, l'UE tient la première place dans le commerce mondial avec une part de 19%. C'est dire l'importance du commerce extérieur pour l'Union européenne et la France, où près de 20% de la population active est directement ou indirectement liée aux exportations. Ces chiffres reflètent également le phénomène de la globalisation puisque les exportations de marchandises ont progressé en moyenne de 6,4% par an dans les années 90, alors que la production de marchandises ne progressait que de 2,5% et le PIB mondial de 2,3%.

1. L'Organisation Mondiale du Commerce et la globalisation

Pour répartir équitablement les bénéfices de cette globalisation, une gouvernance multilatérale du commerce est nécessaire. C'est le rôle de l'OMC d'œuvrer à l'ouverture des marchés mais aussi d'élaborer les règles qui garantiront, d'une part que les 148 membres actuels adopteront les mêmes normes fondamentales pour le commerce mondial, d'autre part que ces normes contribueront au développement durable (une priorité pour l'Union européenne). La puissance de l'OMC découle de son système de règlement des différends, qui est en mesure d'autoriser la mise en place de rétorsions commerciales proportionnées en cas de non-respect des règles.

Les règles de l'OMC se sont accumulées au fil de cycles de négociations. Les pays en développement

s'étant révoltés, avec le soutien de la société civile, contre leur marginalisation lors de la Conférence ministérielle de Seattle en décembre 1999, le nouveau cycle de négociations ne s'est ouvert qu'en novembre 2001 à Doha (Qatar), avec pour principal objectif de favoriser l'intégration des pays en développement dans le système commercial international de façon à leur permettre de mieux lutter contre la pauvreté.

Force est cependant de constater que les négociations se sont polarisées sur le commerce des produits agricoles. Même si la Conférence ministérielle de Cancun en septembre 2003 s'est formellement interrompue sur un différend entre la Corée et le Botswana à propos des questions d'investissement et de concurrence, son échec est directement imputable à une polarisation politique extrême confrontant pays développés et pays en développement sur les questions agricoles.

L'accord trouvé le 31 juillet 2004 à Genève semble partiellement effacer cet échec. Mais n'ayant été possible qu'en restant très général, cet accord ne dissipe pas toutes les inquiétudes quant à l'avenir du cycle de négociations.

2. La toile d'araignée des accords de libre-échange

Les difficultés des négociations multilatérales ont favorisé la multiplication des négociations bilatérales d'accords de libre-échange. Les deux plus importantes zones de libre-échange du monde sont actuellement l'Espace Economique Européen (qui rassemble les marchés de l'Union européenne et d'autres pays européens) et l'ALENA (Accord de Libre Echange du Nord des Amériques), qui unit les Etats-Unis, le Mexique et le Canada. De nouveaux accords bilatéraux de plus petite envergure se concluent chaque année.

Cette multiplication d'accords de libre-échange présente le risque d'une marginalisation des pays pauvres dans le commerce mondial. En effet, ces pays n'ayant pas la capacité de mener de nombreuses négociations, l'écrasante majorité des accords conclus impliquent des pays développés. Et

chaque accord conclu réduit la capacité d'exportation des pays pauvres vers les parties prenantes à l'accord. C'est pourquoi l'Union européenne encourage l'intégration régionale partout dans le monde et n'envisage de nouvelles négociations qu'avec des entités régionales suffisamment constituées.

Deux négociations particulièrement ambitieuses sont en cours : entre l'Union européenne et le Mercosur (Brésil, Argentine, Paraguay, Uruguay) d'une part⁽¹⁾, entre l'ensemble des pays américains pour former une Zone de Libre Echange des Amériques d'autre part. Mais ces deux négociations, comme celles de l'OMC, rencontrent actuellement de grosses difficultés, où l'ambition du Brésil d'être le leader des pays en développement tient une part importante. L'accord entre l'Union européenne et le Mercosur ne se conclura pas à la date prévue le 31 octobre 2004.

3. La politique commerciale commune de l'Union européenne

Le Traité de Rome a mis en commun la conduite de la politique commerciale de l'Europe et a confié à la seule Commission le pouvoir d'initiative, l'unanimité des Etats membres étant nécessaire pour présenter une proposition alternative. Les rôles respectifs de la Commission et des Etats Membres en matière de politique commerciale commune sont aujourd'hui définis par l'article 133 du Traité des Communautés Européennes.

La Commission, en la personne du commissaire français Pascal Lamy⁽²⁾ épaulé par la Direction Générale du Commerce, mène les négociations commerciales internationales au nom de la Communauté et de ses Etats membres. Si les 25 Etats membres de l'Union européenne sont bien membres à part entière de l'Organisation Mondiale du Commerce, ils parlent d'une seule voix : la position de l'Union est en effet exprimée par la Commission, et les Etats membres restent muets lors des différentes réunions de cette organisation.

La Commission négocie en concertation avec un groupe de travail du Conseil de l'Union européenne, dénommé sans imagination comité "133". Ce comité se réunit chaque semaine, ordinairement le vendredi, et aborde l'ensemble des questions de politique commerciale de l'UE. Des réunions de coordination communautaire se tiennent régulièrement à Genève avant les réunions de l'OMC.

Le Conseil confie à la Commission un mandat pour chaque négociation commerciale. Les positions de la Commission dans le cycle de négociation de l'OMC sont ainsi encadrées par un mandat arrêté par le Conseil en octobre 1999. Si la Commission garde une importante marge de manœuvre à l'intérieur de ces mandats de négociation, elle demande en général au comité 133 de valider ses positions tout au long des négociations.

4. Un rôle d'influence pour la France

L'équilibre des rôles entre la Commission et les Etats membres s'est modifié au fil des traités européens. Le Traité de Nice a ainsi étendu le champ

de la majorité qualifiée aux aspects commerciaux de la propriété intellectuelle et à l'essentiel du commerce des services, avec quelques exceptions dont le maintien de l'unanimité pour les services d'éducation, de santé, culturels et audiovisuels. L'adoption de la Constitution européenne poursuivrait l'extension de la majorité qualifiée en y soumettant les investissements étrangers directs, mais aussi en réduisant les exceptions: ainsi l'unanimité ne serait elle maintenue pour les services culturels et audiovisuels que s'il existe un risque de porter atteinte à la diversité culturelle et linguistique de l'UE.

L'influence de la France sur le commerce international est donc indirecte, via sa capacité à influencer les positions de la Commission. Elle participe ainsi à l'élaboration des positions du Conseil, dont les plus importantes sont :

- l'ouverture de négociations commerciales, multilatérales à l'OMC ou bilatérales en vue d'accords de libre-échange, la détermination d'un mandat de négociation pour la Commission, la conclusion des accords négociés par la Commission ;
- les décisions relatives aux instruments de politique commerciale (anti-dumping, anti-subsidies, sauvegardes), qui permettent de se défendre contre les pratiques commerciales déloyales ;
- des décisions unilatérales comme la mise en place du Système de Préférences Généralisées (SPG), qui fait bénéficier les pays en développement de droits de douanes réduits, voire nuls pour les pays les plus pauvres, à leurs exportations vers l'Europe.

5. Les positions françaises sur le commerce international

La France doit faire valoir ses intérêts à chaque étape des négociations, qu'ils soient offensifs en permettant l'accès de nos entreprises aux marchés étrangers, ou défensifs par la protection de certains secteurs et de certaines politiques.

Les intérêts offensifs de la France sont largement dominants dans le domaine industriel et dans celui des services : automobile, chimie-pharmacie, produits des technologies de l'information, services financiers, télécommunications, transport maritime, construction, grande distribution, services à l'environnement... Les seules préoccupations concernant ici la préservation des services publics, qu'il s'agisse de l'ensemble des secteurs de la santé et de l'éducation ou du seul service universel pour les services postaux et de télécommunications, et la promotion de la diversité culturelle, la culture n'étant pas une marchandise comme les autres.

Les véritables intérêts défensifs concernent l'agriculture avec la préservation de la Politique Agricole Commune. L'enjeu est de maintenir des subventions à la production et la préférence communautaire permise par des droits de douanes protecteurs pour les produits les plus sensibles (viande bovine, volailles, sucre, produits laitiers,...). Ces politiques se justifient par le rôle multifonctionnel de l'agriculture :

1. Qui complèteraient les accords récemment conclus avec le Mexique (1999) et le Chili (2002).

2. Il sera remplacé le 1er novembre par le britannique Peter Mandelson.

une activité qui n'est pas seulement productive mais qui contribue aussi à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement et du bien-être animal, à l'auto-suffisance alimentaire, à la qualité de l'alimentation et à la santé des consommateurs.

La France souhaite enfin améliorer la gouvernance mondiale à propos des liens entre le commerce et d'autres enjeux à dimension internationale. Cela suppose par exemple de clarifier l'articulation entre les règles de l'OMC pouvant affecter l'environnement et celles des accords multilatéraux sur l'environnement existants. Ou encore de conclure à l'UNESCO une convention internationale en faveur de la diversité culturelle qui serait le pilier culturel de la gouvernance mondiale répondant au pilier commercial de l'OMC. La question des normes sociales de l'Organisation Internationale du Travail se pose ensuite à plus long terme. Mais il s'agit aussi de compléter les règles de l'OMC dans le domaine des investissements, de la concurrence, de la transparence des marchés publics, de la reconnaissance des indications géographiques (notamment pour les vins et spiritueux).

6. Le rôle interministériel du SGCI dans la détermination des positions françaises

Le SGCI arrête une position française unique pour toutes les matières communautaires. Cette position sera défendue lors de tous les Conseils, comités, ou groupes se tenant à Bruxelles. Le SGCI confronte pour cela les points de vue de tous les

ministères concernés par le sujet. Si la position arrêtée reste contestée par un ministère, ce dernier peut en appeler au Cabinet du Premier Ministre. L'arbitrage sera alors rendu lors d'une Réunion Interministérielle ou par le Premier Ministre en personne. Le SGCI agit donc en lien étroit avec le Cabinet du Premier Ministre et doit pouvoir le conseiller en permanence. Sa légitimité est renforcée par le cumul des fonctions de secrétaire général du SGCI et de conseiller auprès du Premier Ministre pour les affaires européennes, actuellement en la personne de Pascale Andréani.

La politique commerciale commune concernant la quasi-totalité des ministères, la concertation interministérielle au sein du SGCI est essentielle. Quelques ministères jouent toutefois un rôle prépondérant : la Direction des Relations Economiques Extérieures du Ministère des Finances, qui représente la France à Bruxelles et à Genève ; le Ministère de l'Agriculture du fait de l'importance politique de l'agriculture dans les négociations commerciales ; le Ministère des Affaires Etrangères attentif à nos relations avec le reste du monde ; le Ministère de l'Industrie qui exprime les intérêts industriels économiquement dominants ; le Ministère de la Culture gardien de "l'exception culturelle" acquise de haute lutte lors du dernier cycle de négociations de l'OMC.

Le SGCI écrit alors les instructions pour la RP Bruxelles, parfois après une réunion en visio-conférence avec Bruxelles et Genève. In fine, les instructions doivent refléter les objectifs et la stratégie du Premier Ministre. ■



Délégation Française à Cancun

La recherche européenne en matière de sécurité : projets en cours et enjeux à venir

Soucieuse des besoins de la société, la Commission européenne a lancé un nombre de projets de recherche visant à développer de nouvelles connaissances (dans le cadre de sa "stratégie de Lisbonne" visant une économie européenne de la connaissance dynamique et compétitive) ainsi que la mise en place de nouvelles méthodes et pratiques améliorant la santé et la sécurité des travailleurs et du public afin de répondre aux nouvelles questions qui se posent en termes de sécurité industrielle, civile et militaire face aux nouveaux risques⁽¹⁾.



Michel Chaduteau

Associé de la société Day One
Maître spécialisé en Management
global des risques de l'ENS Cachan
MBA Warwick Business School

"La sécurité avec laquelle on est toujours assez riche ;
la sécurité sans laquelle on ne l'est jamais assez."

L'abbé Raynal

La politique commune de recherche

Suivant le guide du ministère des affaires étrangères sur les politiques communes en ce qui concerne la recherche, lancée en 1974, cette politique commune est consacrée par l'Acte unique en 1985. Il prévoit une coordination des politiques et des programmes nationaux et l'adoption d'un **programme cadre pluriannuel** (PCRDT) dans lequel est repris l'ensemble des actions propres à la Communauté. Ce programme cadre a un caractère **contraignant** au plan européen, aucune action communautaire en matière de recherche ne pouvant être prise en dehors de lui. D'un autre côté, l'essentiel des budgets de recherche publique en Europe demeurent de la **compétence des États membres**.

En vertu du Traité d'Amsterdam, le programme cadre est arrêté par le Conseil à la majorité qualifiée et en codécision depuis le Traité de Maastricht. La recherche constitue l'un des éléments clés de la dynamique souhaitée lors du Conseil européen de Lisbonne en 2000 (le développement de l' "**économie de la connaissance**" étant, de-

puis ce Conseil, l'un des principaux objectifs de l'Union européenne connu sous le terme de "**Stratégie de Lisbonne**"), à travers la création de l' "**espace européen de la recherche**" (EER), associé à son outil principal, le PCRDT. Lors du Conseil européen de décembre 2003, l'Union a en outre adopté, dans le cadre de l'action européenne pour la croissance, une première liste de projets prioritaires de recherche à financer par le Banque européenne d'investissement (BEI) et le PCRDT (cf. encadré "**Fonctionnement actuel de la politique commune de recherche**" pour plus de détails).

Brièvement, le cadre politique général dans lequel s'inscrit la politique commune de recherche est constitué de :

1. La **stratégie de Lisbonne**⁽²⁾ : faire de l'Union, en 10 ans, l'économie de la connaissance la plus dynamique, la plus compétitive et la plus viable, caractérisée par le plein emploi et une cohésion économique et sociale accrue,
2. L'**espace européen de la recherche**⁽³⁾ (intégrer, renforcer et structurer),
3. La **déclaration de Barcelone**⁽⁴⁾ (ou partenariat euro-méditerranéen),
4. L'**objectif de Göteborg** (contribuer à la réalisation du développement durable).

Les programmes cadres de recherche et développement technologique

La Commission planifie donc sa politique de recherche (cf. encadré ci-après pour la mission de la DG Recherche) au niveau européen via des "**Programmes cadres de recherche et développement technologique**" pluriannuel (PCRDT ou "**RTD Framework Programme**" ou encore FP en anglais).

Voir notes en fin d'article.

Fonctionnement actuel de la politique commune de recherche

- **Objectifs** : Les principes sont fixés par le Traité de l'Union européenne (TUE) aux articles 163-173. L'objectif est de "renforcer les bases scientifiques et technologiques de l'industrie de la Communauté, favoriser le développement de sa compétitivité internationale. "Les actions de la Communauté" complètent les actions entreprises dans les États membres" (art. 164). Le Conseil, statuant à la majorité qualifiée après consultation du Parlement, peut "créer des entreprises communes ou tout autre structure nécessaire à la bonne exécution des programmes de recherche, de développement technologique et de démonstration communautaires" (art. 171),
- **Budget** : Au titre du 6^{ème} PCRDT (2002-2006), **17,5 milliards d'euros** sont prévus pour la recherche. Il faut également signaler la contribution de la politique de cohésion aux efforts de recherche,
- **Priorités** : le 6^{ème} PCRDT est constitué de **sept priorités thématiques** qui font l'objet de financements communautaires à hauteur de 11,29 milliards d'euros:
 1. technologies pour la société de l'information (3,62 milliards d'euros),
 2. génomique et biotechnologie pour la santé (2,26 milliards d'euros),
 3. développement durable et écosystèmes (2,12 milliards d'euros),
 4. nanotechnologies et nanosciences (1,3 milliards d'euros),
 5. aéronautique et espace (1,08 milliards d'euros),
 6. qualité et sécurité alimentaire (685 millions d'euros),
 7. citoyens et gouvernance (225 millions d'euros).A cela s'ajoutent : un budget de 1,3 milliards d'euros au titre des activités spécifiques couvrant un champ plus vaste (soutien aux politiques et anticipation des besoins, actions de recherche horizontale auxquelles participent les PME, mesures d'appui à la coopération internationale); un budget pour les activités non nucléaires du Centre commun de recherche ("Joint Research Center"); un budget de 2,6 milliards d'euros pour améliorer la "structure de l'espace européen de recherche" (recherche et innovation, ressources humaines, infrastructures de recherche, science et société) et un budget de 0,32 milliards d'euros pour renforcer les bases de l'EER (soutien à la coordination des activités, soutien au développement cohérent de politiques); et le budget du programme EURATOM, qui représente 1,23 milliards d'euros sur la période.
- **Instruments** : les instruments classiques sont : **les Projets de recherche spécifiques et ciblés** ("Specific Targeted Research Projects" ou STREPs : "The art of making pillars"), **les Actions de coordination** (Coordination Actions ou CAs : "The art of bringing together") et **les Actions de soutien spécifiques** ("Specific Support Actions" ou SSAs : "The art of suggesting"). Panoplie à laquelle le 6^{ème} PCRDT a apporté deux nouveaux instruments prioritaires que sont les **Réseaux d'excellence** ("Networks of Excellence" ou NoEs: "The art of getting together to cross rivers") et **les Projets intégrés** ("Integrated Project" ou IPs : "The art of building bridges").

Les projets du 5^{ème} PCRDT

Comme nous le dit Georgios Katalagarianakis de la DG Recherche de la Commission, l'objectif principal de nombreux projets à l'intérieur de ce cinquième programme cadre était de soutenir les actions visant le développement compétitif et durable de l'industrie européenne.

Ainsi, afin de progresser vers cet objectif général, la Commission s'est engagée dans un vaste programme de soutien à la sécurité industrielle que ce soit par des projets de recherche ou des actes législatifs. L'innovation dans les technologies ainsi que l'évaluation globale de niveaux de sécurité et la gestion des risques sont des moyens importants de réaliser des progrès dans ce sens. Un certain nombre de projets de recherche et de réseaux thématiques ont été lancés sur la période 2001-2003. Nous en énumérons ici quelques uns :

- **RIMAP** (Risk-based inspection and maintenance procedures),
- **SAFERELNET** (Safety and reliability of industrial products, systems and structures),
- **PRISM** (Process industries safety management),
- **FITNET** (Fitness for service network),
- **OMNIITOX** (Operational models and information tools for Industrial applications of eco-toxicological impact assessments),
- **FIT** (Fire in tunnels),
- **UPTUN** (Upgrading Tunnels)
- **SafeT** (Safety in tunnels),
- **SIRTAKI** (Safety improvement in road and rail

tunnels using advanced information technologies and knowledge intensive decision support models),

- Virtual Fires (Virtual real time fire emergency simulator),
- ...

Les projets du 6^{ème} PCRDT 2002-2006

Ce programme cadre est l'instrument principal de la Commission pour la mise en oeuvre de l'"espace européen de la recherche" (EER) visant une meilleure coordination des activités de recherche régionales, nationales et européennes ainsi qu'un développement durable en réduisant de façon importante et les impacts environnementaux de la production et de la consommation et l'utilisation de l'énergie. Deux nouveaux instruments ont été ajoutés à la panoplie existante : les "Réseaux d'excellence" et les "Projets intégrés" (cf. l'encadré "Fonctionnement actuel de la politique commune de recherche" pour des détails sur le budget et les sept priorités thématiques du 6^{ème} PCRDT). Nous énumérons ci-après rapidement quelques uns des projets de ce programme-cadre :

- **SHAPERISK** (Sharing experience on risk management in health, safety and environment to design future industrial systems),
- **VIRTUALIS** (Virtual reality and human factors applications for improving safety),

- **NANOSAFE2** (*Safe production and use of nanomaterials*),
- ...

Les enjeux pour l'avenir de la recherche européenne

D'une façon générale, le développement de l'Europe de la connaissance est à la fois un enjeu de citoyenneté européenne, de présence de l'Europe dans le monde et de développement économique. Les grands objectifs, issues des différents Conseil européen et en accord avec les Traités, devant être atteint par une Union élargie sont :

1. **Développer l'espace européen de la recherche.**
2. **Améliorer la convergence et la qualité des systèmes d'éducation,**
3. **Augmenter l'investissement dans l'éducation et la formation,**
4. **Approfondir l'espace européen de la connaissance** (programmes d'échanges ERASMUS, Leonardo,...),
5. **Promouvoir l'enseignement européen dans le monde** (le programme Erasmus World 2004-2008 et "masters UE"),
6. **Développer l'action de l'Union pour la diversité culturelle** (réexamen de la directive TVSF, avenir du programme CULTURE 2000 et de MEDIA +,...).

Plus précisément, la Communication de la Commission du 16 juin 2004 "Science et technologie : la def pour le future de l'Europe. Lignes directrices pour le future de la politique de l'Union européenne soutenant la recherche", dans le cadre de l' "objectif de 3%" du PIB européen⁽⁵⁾, avance six objectifs pour le future de la recherche :

1. Créer des centres européens d'excellence via la collaboration entre laboratoires,
2. Lancer des initiatives technologiques européennes (les "plates-formes technologiques"),
3. Stimuler la créativité de la recherche en mettant en concurrence des équipes au niveau européen,
4. Rendre l'Europe plus attrayante aux meilleurs chercheurs,

5. Développer des infrastructures de recherche européennes,
6. Améliorer la coordination des programmes nationaux de recherche.

En plus de la politique pour la création d'un espace européen de recherche déjà mentionnée (visant à rassembler et faire converger les politiques des États membres, des États associés et de l'Union) les **plates-formes technologiques** ("Technology Platform" ou TP) ainsi que l'**augmentation des investissements** dans la recherche et le développement technologique (l'objectif de 3% de Barcelone) apparaissent comme les deux éléments de réponse prioritaires au enjeux pour l'avenir, selon Georgios Katalagianakis.

Les plates-formes technologiques : alliances stratégiques de long-terme

A l'initiative de la Commission et du secteur industriel, ces plates-formes technologiques devraient rassembler des entreprises, des institutions et centres de recherches, le monde de la finance et les autorités de régulation au niveau européen dans le but de définir un programme de recherche commun mobilisant ainsi une masse critique de ressources publiques et privées au niveau national et européen (particulièrement dans les domaines des transports, de l'énergie, des communications mobiles et des nano-sciences).

Les enjeux pour la sécurité industrielle

L'amélioration de la sécurité ne peut se faire que par un effort coordonné de l'ensemble des parties intéressées et au travers de toute la chaîne d'approvisionnement allant de la production à la consommation. En d'autres termes, il s'agit de créer une "culture de la sécurité" au niveau européen nécessitant des actions de progrès visant les aspects transversaux du management de la sécurité dans chaque secteur industriel et dans chaque Etat.

La plate-forme technologique⁽⁶⁾ dédiée à la sécurité industrielle en cours de préparation va dans ce sens et

La mission de la DG Recherche de la Commission européenne

La mission de la Direction générale évolue en même temps que le travail sur l'Espace européen de la recherche (EER) continue. Elle peut être résumée comme suit:

- développer la politique de l'Union européenne dans le domaine de la recherche et du développement technologique, et de cette façon contribuer à la compétitivité de l'industrie européenne;
- coordonner les activités de recherche européenne avec celles menées au niveau des Etats membres;
- supporter les politiques de l'Union dans d'autres domaines tels que l'environnement, la santé, l'énergie, le développement régional, etc.;
- promouvoir une meilleure compréhension du rôle de la science dans les sociétés modernes et stimuler un débat public autour des thèmes liés à la recherche au niveau européen.

Un des instruments utilisés pour la mise en oeuvre de ces politiques est le programme-cadre pluriannuel qui aide à organiser et soutenir financièrement la coopération entre universités, centres de recherche et industries - incluant les petites et moyennes entreprises. Actuellement, le sixième programme-cadre couvre la période 2002-2006 et a un budget total de 17,5 milliards €.

En menant ces diverses tâches, la Direction générale travaille étroitement avec d'autres services de la Commission tels que le Centre Commun de Recherche, qui est aussi sous la responsabilité du commissaire Janez Poto_nik, les Directions générales pour la Société de l'Information, pour l'Energie et les Transports, pour l'Environnement, pour l'Entreprise et autres.

Achilleas Mitsos
Directeur général

permettra de rassembler des ressources scientifiques, financières et industrielles dans le but de concevoir, d'organiser et de planifier la mise en oeuvre d'un programme de recherche stratégique ainsi que de réaliser des progrès en sécurité industrielle au niveau européen.

Vers un véritable programme de recherche sur la sécurité pour 2007-2013

"La technologie ne peut en elle-même garantir la sécurité, mais il n'y a pas de sécurité sans technologie"

Philippe Busquin, ex Commissaire européen chargé de la recherche

Au-delà de la sécurité industrielle, dans le sens plus large d'une sécurité civile et militaire⁽⁷⁾ et suite aux recommandations d'un groupe à haut-niveau de vingt-sept cadres industriels et décideurs politiques européens de haut rang publié en mars 2004 (cf. le rapport "La recherche pour une Europe sûre⁽⁸⁾"), c'est un véritable **programme de recherche européen sur la sécurité⁽⁹⁾** (PRES) au sens large vers lequel s'oriente la Commission européenne à l'horizon 2007.

La Communication de la Commission du 3 février 2004 concernant la mise en oeuvre de "l'action préparatoire" pour le renforcement du potentiel de l'industrie européenne en matière de recherche sur la sécurité stipule que, suite à la **stratégie européenne en matière de sécurité** ("Une Europe sûre dans un monde meilleur⁽¹⁰⁾") adoptée par le Conseil européen de décembre 2003 décrivant les défis globaux et les principales menaces, l'Union est maintenant tenue de développer et de maintenir la capacité de traiter les questions de sécurité qui présentent un intérêt commun pour le citoyen européen et l'ensemble de l'Europe selon **trois objectifs stratégiques** (faire face aux menaces, construire la sécurité dans notre voisinage, un ordre international fondé sur un multilatéralisme efficace).

Enfin et plus récemment, dans sa Communication du 7 septembre 2004 sur "La recherche sur la sécurité : les prochaines étapes", la Commission précise les étapes à venir, qui sont notamment la mise au point d'un programme européen de recherche sur la sécurité dans le contexte du 7ième PCRD de l'UE (2007-2013), la concertation et la coopération avec les parties concernées à travers un "comité consultatif européen pour la recherche sur la sécurité" à créer en 2004, la création d'un cadre institutionnel efficace qui tienne compte des politiques de l'Union dans le domaine concerné, c'est-à-dire la politique étrangère et de sécurité commune (PESC) et la politique européenne en matière de sécurité et de défense (PESD), ainsi que de la nouvelle Agence européenne de défense (AED), et les mesures spécifiques pour l'attribution des contrats et des crédits relatifs à la recherche sur la sécurité.

Références

Georgios Katalagarianakis (2004), "European developments addressing safety technology under GROWTH and NMP programmes", Présentation à la conférence européenne de la Society for Risk Analysis, 15-17 novembre 2004 (<http://www.sraeu-rope.org/>).

Ministère des affaires étrangères (2004), "Guide du marché intérieur et des politiques communes de l'Union européenne", Direction de la Coopération européenne, Juin 2004.

Sources Internet officiels :

- CORDIS (Community Research and Development Information Service) : <http://www.cordis.lu/en/home.html>
- Site du Commissaire européen pour la Science et la recherche Janez Potocnik : http://europa.eu.int/comm/commission_barroso/potocnik/index_en.htm
- EUROPA – Security Research : http://europa.eu.int/comm/research/security/index_en.html
- Communications de la Commission – EUROPA Press Releases : <http://europa.eu.int/rapid/sear-chAction.do> ■

Notes

(1) Voyez à ce propos le livre du sociologue Ulrich Beck intitulé "La société du risque. Sur la voie d'une autre modernité" (2000) ainsi que l'ouvrage collectif des chercheurs français Godard, Henry, Lagadec et Michel-Kerjan intitulé "Traité des nouveaux risques" (2002).

(2) La stratégie de Lisbonne constitue un engagement d'apporter un renouveau économique, social et environnemental dans l'UE. En mars 2000, le Conseil européen de Lisbonne a présenté une stratégie s'étalant sur 10 ans et visant à faire de l'UE l'économie la plus compétitive et la plus dynamique du monde. Selon cette stratégie, une économie plus forte stimulera la création d'emplois et favorisera des politiques sociales et environnementales assurant développement durable et cohésion sociale. La stratégie de Lisbonne concerne pratiquement toutes les activités de l'UE dans les domaines économique, social et environnemental. Le rapport annuel de printemps (http://europa.eu.int/comm/lisbon_strategy/reports/index_fr.html) de la Commission européenne analyse cette stratégie d'une manière détaillée. Il s'agit du seul document à l'ordre du jour du Conseil européen de printemps, au cours duquel les chefs d'État et de gouvernement européens évaluent l'état d'avancement de la stratégie et fixent les priorités futures afin d'atteindre les objectifs définis à Lisbonne.

Dans le rapport du 20 février 2004 intitulé "Réalizations Lisbonnes. Réformes pour une Union élargie", le rapport de la Commission met clairement en évidence que "les mesures au niveau de l'Union ne constitue qu'une partie des mesures qui sont nécessaires pour mener à bien la stratégie de Lisbonne et que parmi les réformes et les investissements, qui relèvent de la responsabilité des Etats membres, un grand nombre reste encore à mettre en oeuvre. Certains domaines connaissent même des difficultés importantes, qui freinent l'ensemble de la stratégie et pourraient limiter le retour d'une croissance forte. Les retards les plus importants sont identifiés notamment dans trois domaines stratégiques pour la croissance : les réseaux et la connaissance, la compétitivité de secteur industriel et des services, et la persistance du défi du vieillissement actif".

(3) Les objectifs de l'espace européen de recherche ("European Research Area" ou ERA en anglais) sont : 1) la création d'un "marché intérieur" de la recherche, d'un espace de mobilité de la connaissance, des chercheurs et de la technologie (augmenter la coopération, stimuler la concurrence et réaliser une meilleure allocation des ressources); 2) une restructuration de la façon dont on fait de la recherche au niveau européen (améliorer la coordination des activités de recherche nationales et des politiques); et 3) le développement d'une politique de recherche européenne qui non seulement vise le financement des activités de recherche mais aussi prend en compte tous les aspects pertinents des autres politiques communes et nationales.

(4) En 1995, se sont rencontrés à Barcelone, les chefs d'État des quinze États membres de l'Union européenne (UE) et ceux de douze pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée (PSEM). Cette conférence avait pour but de moderniser la coopération entre les pays membres de l'UE et les PSEM. De cette réunion est née la Déclaration de Barcelone, qui a lancé le processus du même nom. Le processus de Barcelone (ou partenariat euro-méditerranéen) comporte trois volets : un partenariat politique et de sécurité, un partenariat économique et financier, et un partenariat dans les domaines social, culturel et humain.

(5) Lors du Conseil européen de Barcelone en mars 2002, l'Union européenne s'est fixée pour objectif de consacrer 3% de son PIB, d'ici à en 2010, à la R&D (actuellement à 1,9%; les États-Unis se situant à 2,8% et le Japon au-dessus de 3%), dont 2/3 viendrait du secteur privé, afin de rattraper le retard et d'éviter de mettre en risque le potentiel d'emploi, de croissance et d'innovation à long-terme. Les investissements dans la recherche devraient ainsi croître de 8% l'an en moyenne (6% d'augmentation en moyenne pour le secteur public et 9% pour le privé).

(6) Cf. <http://www.industrialsafety-tp.org/>

(7) Les États-Unis ont la notion de "National Security" (comme dans "National Security Agency") tandis que nous utilisons en France les notions de "Défense nationale" et de "Défense et sécurité civiles" (cf. la DDSC - Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles - au Ministère de l'intérieur :

http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/c/c5_defense_secu_civil)

(8) De nouveaux risques qui appellent de nouvelles solutions. Le rapport du groupe décrit la façon dont les évolutions géopolitiques, sociales et technologiques ont créé un environnement de sécurité où les risques et les vulnérabilités sont plus diverses, moins visibles et requièrent une "approche globale de la sécurité européenne". Cette approche devrait aborder les besoins liés à la sécurité (tant à l'intérieur qu'à l'extérieur des frontières de l'UE) et combiner les moyens civils et militaires. Le rapport souligne que l'UE a besoin de développer de nouvelles capacités technologiques afin de protéger les populations sur son territoire et aussi d'être en mesure de mener des activités en dehors de ce territoire (cf. "Research for a Secure Europe" : http://europa.eu.int/comm/research/security/pdf/gop_en.pdf)

(9) Assurer la protection des Européens. Le futur "programme européen de recherche en matière de sécurité" (PERS) devrait financer le développement de systèmes et de produits de sécurité permettant: 1) la protection du territoire des États membres de l'UE, des populations et des infrastructures critiques contre les menaces sur sa sécurité; 2) la réussite de missions de l'UE en dehors de ses frontières ayant pour objet le maintien de la paix, la prévention des conflits et le renforcement de la sécurité internationale conformément aux principes de la Charte des Nations Unies.

(10) Présenté à la réunion du Conseil européen à Salonique les 19 et 20 juin 2003 par le haut représentant Javier Solana.



Galiléo, la navigation par satellite à l'heure européenne

Galiléo est le futur système européen de navigation par satellite. Il vise à assurer l'autonomie de l'Europe et la sécurité dans un domaine stratégique. En 2010, un système comportant 30 satellites européens fournira partout dans le monde un positionnement précis, garanti et robuste, indépendant et interopérable avec le système américain GPS et le système russe GLONASS.



Patrick Bellouard

X 72, ingénieur général de l'armement directeur du service des programmes aéronautiques (ministère de la défense/DGA) de juin 1999 à août 2004 chargé de mission du premier ministre pour la coordination interministérielle du programme Galiléo depuis le 9 août 2004
photo G. Rolle - DGA/COM - REA



Laurent Probst

IPC 2003
Adjoint au chef du secteur transports et politique régionale SGCI

Introduction

La navigation par satellite est actuellement dominée par le système de positionnement global (GPS) américain et le système russe GLONASS, qui sont tous deux contrôlés et financés par des organismes militaires. En 1999, l'Union européenne a décidé de lancer le premier système de navigation par satellite conçu principalement à des fins civiles et commerciales et contrôlé par un organisme de gestion civil.



satellite Galiléo en orbite (image ESA)

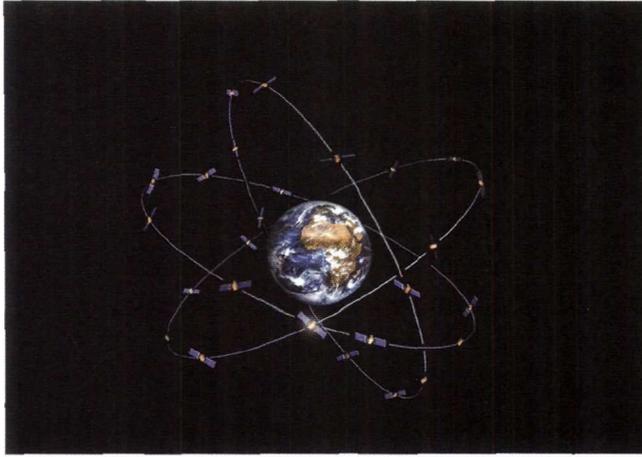
Les enjeux

Le système Galiléo présente des enjeux majeurs. Le premier enjeu est politique : Galiléo donnera l'autonomie et la sécurité à l'Europe dans le domaine stratégique de la navigation et lui permettra d'être indépendante du système militaire GPS contrôlé par les Etats-Unis. Le second enjeu est un enjeu sociétal : grâce à la précision, la garantie et l'intégrité du positionnement qu'il fournira, Galiléo rendra les transports plus sûrs et plus efficaces et permettra de développer de nouveaux services et de nouveaux métiers. du positionnement qu'il fournira. De plus, l'enjeu économique est important : Galiléo devrait créer plus de 100 000 emplois et un marché pour l'équipement et les services de l'ordre de 10 milliards d'euros par an à partir de 2010. Enfin, tout comme Airbus et Ariane l'ont été, Galiléo est un instrument essentiel pour le développement technologique en Europe : il s'agit là aussi de développer et renforcer un savoir-faire européen, compétitif au plan mondial.

Les avantages de Galiléo

En dépit de ses performances et de la gratuité du signal fourni aux utilisateurs, le système GPS comporte un certain nombre d'inconvénients. D'abord sa précision est assez variable : celle-ci peut être de l'ordre de quelques dizaines de mètres selon le lieu et l'heure et les zones situées à des latitudes élevées sont en outre mal couvertes. Ensuite, sa robustesse laisse à désirer : le signal GPS ouvert peut être facilement brouillé. Enfin et surtout, il s'agit d'un système militaire contrôlé par les Etats-Unis, dont le signal est susceptible d'être coupé en cas de crise : il n'y a aucune garantie de service, ni même aucune information sur l'intégrité du signal, quel que soit l'utilisateur, civil ou militaire.

Galiléo répond à ces inconvénients. Grâce à un réseau performant de satellites et de stations au sol, il offrira une meilleure précision partout dans le monde, de l'ordre du mètre pour certains services. Le signal Galiléo sera plus résistant au brouillage et comportera, selon les services, un message d'authenticité ou un message d'intégrité signalant im-



constellation des satellites Galiléo (image ESA)

médiatement aux utilisateurs les erreurs éventuelles lorsqu'elles surviennent. Enfin, Galiléo fournira une garantie de service très élevée, indispensable pour certains utilisateurs, commerciaux ou gouvernementaux, qui ne peuvent souffrir une interruption du signal.

Un repère permanent dans l'espace

Le principe de navigation par satellite est le suivant. Il s'agit d'identifier une position à partir d'au moins trois positions connues : celles de trois satellites. Un récepteur reçoit un signal de trois satellites différents en même temps et mesure la distance qui le sépare de chaque satellite en calculant le temps que le signal a mis pour arriver jusqu'à lui. La combinaison des trois sphères obtenues par la position des trois satellites et les distances calculées donne la position du récepteur. La précision de cette position dépend de la précision de la mesure de la distance au satellite et donc de la précision de la mesure du temps. Afin

$$\Delta T_1 = \frac{1}{c} \sqrt{(X_m - X_1)^2 + (Y_m - Y_1)^2 + (Z_m - Z_1)^2} + \Delta H_m$$

$$\Delta T_2 = \frac{1}{c} \sqrt{(X_m - X_2)^2 + (Y_m - Y_2)^2 + (Z_m - Z_2)^2} + \Delta H_m$$

$$\Delta T_3 = \frac{1}{c} \sqrt{(X_m - X_3)^2 + (Y_m - Y_3)^2 + (Z_m - Z_3)^2} + \Delta H_m$$

$$\Delta T_4 = \frac{1}{c} \sqrt{(X_m - X_4)^2 + (Y_m - Y_4)^2 + (Z_m - Z_4)^2} + \Delta H_m$$

c , vitesse de la lumière

ΔT_i , décalage mesuré entre heure locale et heure reçue du satellite n°i

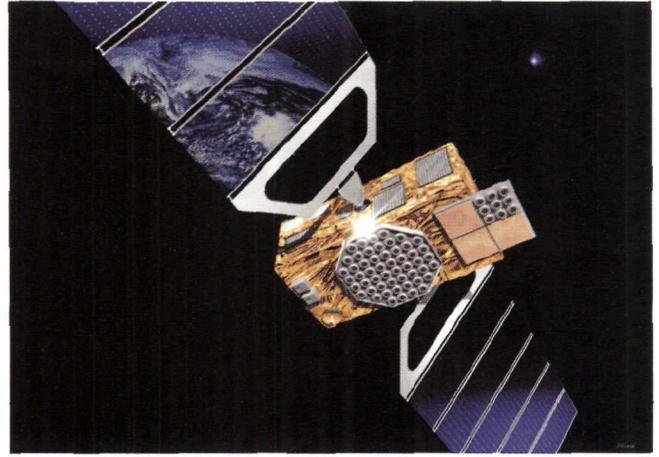
X_m, Y_m, Z_m , coordonnées du mobile

X_i, Y_i, Z_i , coordonnées du satellite n°i

ΔH_m , décalage du temps de l'horloge du mobile avec le temps de la constellation

d'avoir la précision nécessaire, il faut utiliser des horloges atomiques offrant une précision de l'ordre de la nanoseconde (10^{-9} s)⁽¹⁾. Comme l'horloge du récepteur peut être décalée par rapport à la référence du temps de la constellation, la mesure du temps est donnée par un quatrième satellite.

Les équations de la navigation par satellite Galiléo sera constitué d'une constellation de 30 satellites répartis sur trois plans inclinés à 56° par rapport à l'équateur et voyageant à l'altitude de 23 616 km. Chaque plan comportera dix satellites dont un de secours en cas de défaillance d'un des neuf autres du même plan. Pesant 650 kg, chaque satellite fera un tour de la Terre en environ 14 heures. Le réseau de



Succession des satellites sur un plan (image ESA)

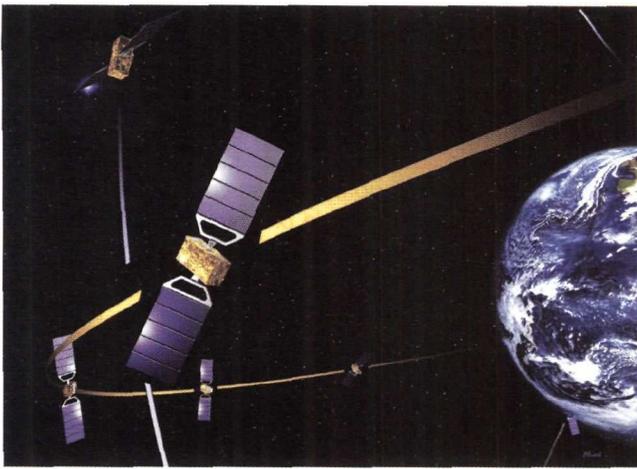
stations au sol sera très développé. Deux centres de contrôle Galiléo en Europe surveilleront le fonctionnement des satellites, notamment les horloges atomiques qu'ils contiennent, et assureront le traitement du signal d'intégrité et la gestion des données. Le transfert des données en provenance et à destination des satellites sera assuré par un réseau mondial de stations dont un nombre limité sera à liaison montante. Des stations régionales compléteront éventuellement le dispositif.

Les services

Cinq services distincts seront offerts par Galiléo. D'abord le service ouvert (OS, open service) sera disponible gratuitement pour tout utilisateur ayant un récepteur Galiléo : sa précision pourra aller jusqu'à 4 mètres pour la position horizontale et 8 mètres pour la position verticale, ce qui est bien supérieur à la précision actuelle du GPS. Ensuite, le service commercial (CS, commercial service) offrira des prestations à valeur ajoutée moyennant le paiement d'un droit : son accès sera contrôlé au niveau du récepteur au moyen de clés. Le troisième service est le service de sauvegarde de la vie humaine (SoL, safety of life) : il sera utilisé pour les applications nécessitant un niveau d'intégrité du signal très élevé et un avertissement en temps réel en cas de dégradation du signal. Le quatrième service est le service gouvernemental réglementé (PRS, public regulated service), résistant au brouillage et au leurrage, qui sera utilisé par les autorités publiques pour des activités régaliennes, comme les interventions de police ou de secours : le PRS doit être accessible en toutes circonstances, en particulier pendant les périodes de crise quand d'autres services peuvent être localement brouillés ou leurrés. Enfin le dernier service est le service de recherche et secours (SAR), qui apportera d'importants avantages par rapport aux systèmes actuels, notamment en matière de précision de localisation.

Galiléo transmettra dix types de signaux, dont deux cryptés pour le service commercial et deux autres cryptés pour le service gouvernemental réglementé. Ces signaux seront diffusés dans les bandes de fréquence E5A/E5B (1164 à 1215 MHz), E6 (1260 à 1300 MHz) et E2/L1/E1 (1559 à 1591 MHz), fréquences attribuées lors de la conférence WRC-2000 et négociées avec les Etats-Unis (du fait de la superposition ou juxtaposition avec les fréquences déjà utilisées par le GPS).

1. Ces horloges oscillent à des fréquences optiques par pompage laser.



Satellite Galileo (image ESA)

Applications

De nombreuses applications, dont beaucoup restent à imaginer, pourront être développées grâce aux fonctions que seul Galiléo possèdera (précision et continuité du positionnement dans le temps et dans l'espace, certification du signal, responsabilité de l'opérateur des services...).

Dans le domaine des transports aériens, Galiléo pourra améliorer le service de la navigation en route et aidera à l'approche et à l'atterrissage sur certains aéroports. Dans les transports maritimes, il servira non seulement à la navigation, mais aussi aux manœuvres portuaires grâce à sa précision, et il facilitera l'identification automatique des navires. Pour les transports routiers, outre le télépéage, Galiléo apportera une aide à la navigation, à la gestion des parcs de taxis, de bus et de camions. Par ailleurs, on pourra intégrer des fonctionnalités d'aide à la conduite et à la vision, d'avertissement en cas de collision... On pourrait même envisager un contrôle du comportement routier grâce à des enregistreurs de navigation embarqués, la fiabilité et la certification du système permettant l'utilisation de ces données par les compagnies d'assurance ou devant un tribunal.

Le domaine de la navigation personnelle sera révolutionné par Galiléo. Ce dernier ne se contentera pas de donner à un individu son positionnement, il pourra aussi lui fournir d'autres informations sur ses destinations. Par ailleurs, il sera possible de localiser avec exactitude une personne en cas d'urgence et de transmettre automatiquement sa position aux services d'intervention (police, premiers secours...), conformément au programme E-112 d'appel d'urgence en Europe. Enfin,

localiser les personnes avec précision permettra de contrôler et de coordonner les activités d'un groupe (par exemple pendant une opération de police) ou de surveiller les déplacements de personnes sensibles.

Galiléo permettra d'améliorer considérablement l'activité de recherche et sauvetage (SAR, search and rescue). Actuellement, la localisation des balises de détresse est faite par un réseau de satellites dont la précision ne descend parfois pas en dessous de quelques kilomètres. Galiléo sera compatible avec les balises de détresse existantes et permettra de les localiser avec une précision de quelques mètres.

Galiléo sera un outil primordial pour la gestion de crises. En effet, un positionnement fiable et précis aidera les services de secours pour les interventions sur les incendies, les inondations, les marées noires, les tremblements de terre, les aidant à agir plus rapidement et avec une meilleure sécurité pour leurs propres équipes.

Enfin Galiléo pourra avoir beaucoup d'autres applications. Les opérateurs téléphoniques utiliseront ses services, de multiples manières. Les données transmises par les banques pourront être sécurisées par Galiléo grâce à un estampillage basé sur une référence horaire légale et traçable. Les compagnies d'assurances pourront faire contrôler et surveiller les marchandises précieuses. Dans le domaine de la pêche, Galiléo permettra un contrôle de l'utilisation des zones désignées par les navires. Dans l'agriculture, il permettra d'améliorer la précision des cadastres. Galiléo aidera les scientifiques en leur donnant le détail des déplacements d'icebergs, en contribuant à la cartographie des océans, ...

Investissement, financement et organisation

Après la phase préliminaire de définition, qui a été menée entre 2001 et 2003 et qui a permis de définir les grandes lignes de l'architecture du système, la mise en œuvre de l'infrastructure Galiléo se fera en trois nouvelles phases.

La première phase dite de développement et validation a débuté début 2004 et se terminera fin 2007. Son objectif est la consolidation des exigences du système et le développement des premiers satellites et centres terrestres, destinés à démontrer les performances de Galiléo. Le coût de cette phase a été estimé à 1,1 milliard d'euros, une moitié étant financée par l'Union européenne et l'autre moitié par l'ESA (Agence Spatiale Européenne). Les travaux sont réalisés par un consortium industriel, Galiléo Industries, qui regroupe l'ensemble des industriels majeurs européens du secteur.

La deuxième phase est la phase de déploiement (2008-2009). Son objectif est la construction et le lancement de l'ensemble des satellites de la constellation et l'établissement du réseau d'infrastructures terrestres. Son coût a été estimé à 2,1 milliards d'euros, dont un tiers au maximum sera financé par le budget communautaire, le reste devant provenir du secteur privé.

La dernière phase est la phase opérationnelle, prévue à partir de 2010. Elle aura pour objet l'exploitation commerciale du système par un concessionnaire. Des études ont montré que l'exploitation du système assurera, sous certaines conditions (notamment en matière de réglementations européennes), la rentabilité de l'investissement avant le terme de la première concession (d'une durée prévue de 20 ans), ce qui place ce projet dans le peloton de tête



Les multiples applications de Galiléo (image ESA)

des grands projets d'infrastructures en Europe.

Une entreprise commune (GJU, Galiléo Joint Undertaking), dépendant à la fois de la Commission et de l'ESA, a été créée en 2003 pour conduire la phase de développement-validation et lancer l'appel d'offres pour la mise en concession qui commencera fin 2005, avant la fin de la phase de développement-validation. Deux consortium ont répondu à l'appel d'offres le 1er septembre dernier. Le premier, Inavsat, est conduit par

EADS, Thalès et Inmarsat, le second, Eurely, par Alcatel et Finmeccanica. L'analyse des offres est en cours : le choix du consortium gagnant est prévu fin 2004.

En juin 2004, il a été décidé de mettre en place à partir de 2005 une autorité de surveillance, agence dépendant de la commission, qui sera chargée de signer la concession, de gérer le programme Galiléo et de contrôler l'utilisation du système pendant les phases de déploiement et d'utilisation. ■



TOTAL

sans
plomb 98

sans
plomb 95

super

gazole



**TOTAL, votre partenaire
sur autoroute**



Vous ne viendrez plus chez nous par hasard

TOTAL

Un territoire en mutation

Assez mal connu, le Val-de-Marne, « grand » département de 1,25 million d'habitants et de 245 km², révèle de grande richesse et diversité, tant en ce qui concerne les paysages et la culture que les activités économiques ou la recherche de pointe. De manière un peu paradoxale – pour un département déjà desservi déjà par 3 autoroutes et 5 lignes de RER – son avenir reste lié à un besoin urgent de nouvelles infrastructures majeures.



François-Régis ORIZET

IGPC 80
Directeur départemental de l'Équipement
du Val-de-Marne.

Précédemment directeur-délégué de la direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France [2001-2003], sous-directeur des transports collectifs à la direction des transports terrestres [1995-2001], chargé de mission auprès du directeur du Budget [1992-1995] et directeur de l'enseignement de l'É.N.P.C. [1988-1992].

Plus peut-être que les autres départements de la petite couronne parisienne, le Val-de-Marne reste, aux yeux-mêmes de beaucoup de franciliens, un territoire difficile à cerner. Il n'a ni l'image quelque peu mythique des banlieues de la Seine-Saint-Denis (« le 9-3 ») – d'ailleurs largement renouvelée depuis quelques années par le Stade de France et les autres grands projets en cours sur la Plaine de France – ni celle, traditionnellement plus bourgeoise et opulente, des Hauts-de-Seine.

Remarquablement relié à Paris – 5 RER ; 3 lignes de métro ; 3 autoroutes, A4 et A6 complété par la A86 - il reste d'ailleurs pour beaucoup, usagers de la route et des transports en commun, un territoire essentiellement traversé. On en garde de ce fait l'impression souvent peu flatteuse des abords immédiats des artères autoroutières majeures – jusqu'à une vingtaine de voies parallèles, bretelles d'accès comprises, sur certaines sections de l'A6 lorsqu'elle se dédouble en A6a et A6b – ou des deux faisceaux ferroviaires qui, partant des gares de Lyon et d'Austerlitz, enclosent un entre-deux dont l'effet de coupure est renforcé par la présence de la Seine.

Pourtant, à qui saura s'y arrêter, le Val-de-Marne découvrira rapidement une richesse et une diversité insoupçonnées, aptes à satisfaire les plus exigeants, qu'il soient amateurs de paysages comme de marques des activités humaines – culturelles ou économiques.

Un agencement de « pays », structuré par le fleuve et les rivières

Les deux composantes majeures structurant le paysage du département sont sans conteste les deux vallées de la Seine et de la Marne, que presque tout oppose : minérale et industrielle côté Seine, végétale et résidentielle côté Marne. La vallée de la Seine, ou territoire de la « Seine Amont » - amont de Paris - , représente un des principaux enjeux urbains de l'Île-de-France au XXI^e siècle, où peut être envisagé le renouvellement de quelques centaines d'hectares anciennement industrialisés, à la fois très proches du centre de l'agglomération parisienne et aux paysages d'une majesté et qualité exceptionnelles. Ces deux vallées ont forgé ensemble le « bas » Val-de-Marne, cuvette creusée dans le plateau briard et représentant environ la moitié des 245 km² du département (avec un peu moins de 1,25 M d'habitants, ceci conduit à une densité de 50 % supérieure à celle de la ville de Marseille ou encore double de celle de la communauté urbaine de Lyon). Entre le « bas » et le « haut » se déploient les coteaux, de quelques dizaines de mètres de dénivelé, depuis lesquels on peut observer – comme notamment sur les célèbres terrasses de Chènévières – parmi les plus beaux panoramas de Paris et au-delà de pans entiers de l'Île-de-France.

A ces deux matrices fluviales majeures, il faut ajouter à l'ouest la vallée de la Bièvre qui s'étend du nord au sud de Gentilly à Fresnes – ne cherchez

La Préfecture



La Marne



cependant pas encore la rivière car c'est récemment que la communauté d'agglomération du Val de Bièvre a entrepris de la découvrir et d'agréments de divers parcs et promenades un cours depuis longtemps canalisé sous terre. Cette vallée est également un haut lieu de la santé en France, avec notamment l'Institut Gustave Roussy, premier centre européen de lutte contre le cancer, dont la silhouette domine l'autoroute A6 au droit de Villejuif.

Un arc sud qui, d'ouest en est, va du pôle économique stratégique d'Orly-Rungis, jusqu'à un secteur rural dynamique et préservé

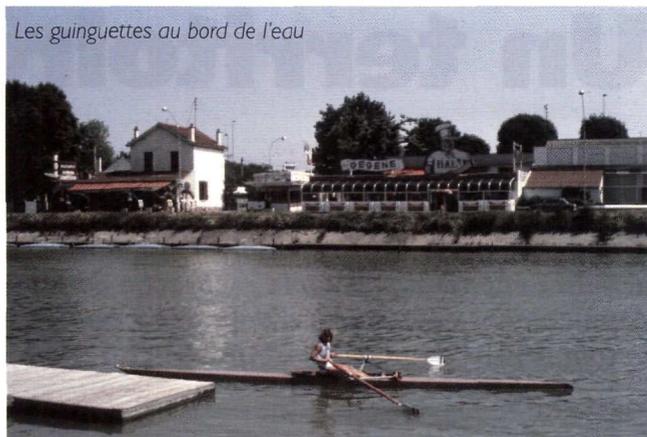
Au sud-ouest du département le pôle « Orly-Rungis », auquel un article est consacré dans ce numéro de PCM-le Pont, porte certains des principaux espoirs du département, compte tenu du potentiel des parcs tertiaires de la Silic et du Sénia, du marché d'intérêt national de Rungis-Cheville, du centre commercial Belle-Epine – le plus grand d'Europe, dit-on – ou encore de la Sogaris, sans oublier bien-sûr la plate-forme aéroportuaire proprement dite, seconde de France avec 23 millions de passagers et les activités industrielles qui lui sont liées. Il s'agit aussi d'un espace de transition avec le département voisin de l'Essonne. Le renforcement des liens et articulations avec les pôles de Massy, d'Evry et du Centre d'envergure européenne du plateau de Saclay constituent également un des enjeux forts du Val-de-Marne pour les prochaines décennies.

Au sud-est la partie « rurale » du département est elle aussi, dans son registre, étonnamment vivace avec ses communes aux noms évocateurs : Mandres-les-Roses ; Périgny-sur-Yerres (une des rares communes d'Ile-de-France où l'activité maraîchère progresse) ; le Plessis-Trévisé (et son troupeau de vaches - le seul, il est vrai, du département) ; Boissy-saint-Léger et son centre international d'entraînement des trotteurs (1500 boxes pouvant accueillir autant de chevaux, 40 kilomètres d'allées cavalières, une clinique vétérinaire réputée, ...) mais aussi « capitale européenne de l'orchidée ».

Innovation scientifique et richesse culturelle

Parmi les aspects du département qui méritent d'être cités figure son activité de pointe en matière de santé. Elle peut être illustrée non seule-

Les guinguettes au bord de l'eau



ment par l'Institut Gustave Roussy de Villejuif, déjà cité, mais aussi par le pôle de gériatrie d'Ivry-sur-Seine ; les hôpitaux majeurs de Créteil, du Kremlin-Bicêtre, ou encore de Charenton ; l'Institut National de veille sanitaire de Saint-Maurice ; l'école vétérinaire de Maisons-Alfort ; enfin de nombreuses autres activités spécialisées comme, à titre d'exemple, Septodont à Saint-Maur (*leader mondial de l'anesthésie dentaire*). En matière de recherche il faut citer aussi bien celle liée à l'industrie pharmaceutique (*Sanofi emploie 2.500 personnes à Vitry-Alfortville et l'Institut Pasteur vient de s'installer à Fresnes*) que la recherche publique (université Paris XII) qui, en articulation étroite et croissante avec les établissements des départements voisins des Hauts-de-Seine et de l'Essonne, participe du principal pôle de recherche française en biologie cellulaire et génomique (*40 à 50% de la recherche française dans ce domaine se concentre déjà dans le secteur Ile-de-France sud*).

Du point de vue culturel, des mutations majeures sont également en cours, sous l'impulsion notamment d'un Conseil Général attentif à cette dimension et au retentissement qu'elle peut avoir sur l'image et l'attractivité du département et sur la qualité de la vie de ses habitants.

Ainsi un musée contemporain majeur (13.000 m², dont 4.000 d'exposition) ouvrira fin 2005 à Vitry-sur-Seine et bénéficiera des très riches collections acquises depuis 1982 par le fonds départemental d'art contemporain, très représentatives de la création artistique en France au cours de la seconde moitié du XXe siècle.

Sur un autre registre, plus proche des arts du spectacle vivant, on peut aussi évoquer le succès mérité du « festival de l'Oh! » qui, depuis 2001, propose durant une semaine à la mi-mai plusieurs centaines de manifestations (spectacles de théâtre et de danse, ateliers pédagogiques, conférences, guinguettes, ...) autour du thème de l'eau sur une cinquantaine de sites bordant les rivières – une façon de rappeler que 37 des 47 villes du département sont bordées par un cours d'eau. En 2004, les « péniches-opéras » circulant de site en site, proposaient à chaque escale des spectacles de toute beauté à regarder, sans modération, depuis le rivage. Avis aux amateurs pour une prochaine édition qui culminera durant le week-end des 14 et 15 mai 2005 !

A la confluence de la Seine et de la Marne l'étrange forteresse de Chinagora



Le bâtiment de la DDE 94



Un besoin d'infrastructures nouvelles patent, mais parfois sous-estimé et méconnu

Tout est-il donc rose dans le Val de Marne ?

Il convient ici de reconnaître – mais les lecteurs de cette revue sont bien placés pour entendre les réserves qui suivent, voire pour certains contribuer à les lever – que des efforts importants restent à réaliser, en particulier dans le domaine des infrastructures.

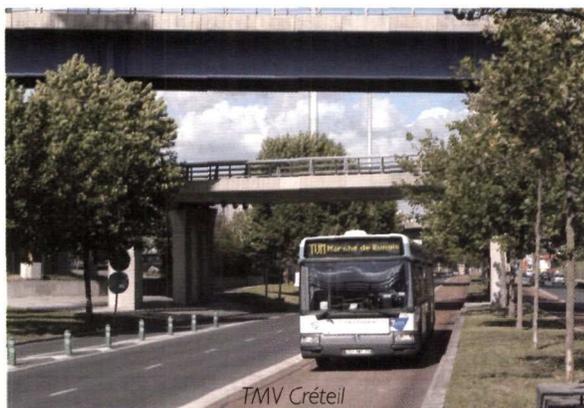
Ce constat pourra paraître un peu paradoxal lorsque l'on considère les réseaux très importants dont bénéficie déjà ce département. Bénéficie ? ... Là est sans doute la question. Car ces infrastructures, essentiellement conçues comme des voies d'acheminement vers la capitale ne répondent que très partiellement aux besoins actuels de développement du département et aux enjeux de renouvellement urbain et de reconversion de la « Seine-Amont ».

Coteau de Chennevières



Parmi les principaux enjeux, on se doit notamment d'évoquer :

- la question du tronc commun A4/A86 – auquel un article est consacré dans ce numéro de PCM –Le Pont – . Ce « plus gros bouchon d'Europe » constitue un handicap majeur pour le développement du sud et de l'ouest du département en général et du pôle Orly-Rungis en particulier : il constitue en effet comme un « écran », difficilement franchissable, entre le Val-de-Marne et le nord et l'est de l'Europe. Les perspectives de nouveaux développements des secteurs est de Marne-la-Vallée rendant chaque jour plus aiguë cette difficulté.
- l'insuffisance des franchissements de Seine : un pont tous les 500 mètres dans Paris contre 1 tous les 5 kilomètres dans le Val de Marne ! Flanquée des deux faisceaux ferroviaires issus de Paris-Lyon et de Paris-Austerlitz, la Seine constitue ainsi une barrière presque hermétique qui entrave les possibilités d'échanges entre les deux parties du département situées de part et d'autre.
- plus généralement, les liaisons tangentielles (par opposition aux liaisons radiales orientées vers Paris) sont très insuffisantes, en particulier s'agissant des transports en commun.



Contrairement donc à une image d'un territoire qui serait déjà riche en infrastructures – on parle d'ailleurs plutôt ici de territoire « stigmatisé » par les infrastructures -, le Val-de-Marne a donc un besoin urgent de quelques grands projets d'infrastructures nouvelles pour unifier son territoire, lui permettre un développement endogène et être relié dans des conditions satisfaisantes au nord et à l'est de l'Europe.

Le bouclage de l' A86 à l'Est de l' Ile-de-France : impératif économique et impasse financière

Le présent article emprunte de nombreux éléments à un texte antérieurement rédigé par Renaud SPAZZI, Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui a piloté les études d'avant-projet de l'opération alors qu'il était en poste à la DDE 94 en qualité de Responsable de l'Arrondissement Etudes et Grands Travaux. Il présente la genèse de l'opération de bouclage de l'A86, les mesures d'exploitation en cours de mise en œuvre pour réduire le niveau de congestion aux heures de pointe, enfin les perspectives envisagées pour en permettre la réalisation.

Gérard SAUZET



ICPC 96
Ministère de l'Équipement
Chef du Centre Informatique Technique et scientifique du SETRA (1993,1997),
Adjoint au Directeur du service interdépartemental d'exploitation routière (SIER) de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (1998,2001),
Adjoint au DDE du Val-de-Marne, chargé des infrastructures (2002 à ce jour)

Le site d'accueil du plus gros bouchon d'Europe

Compte tenu des travaux en cours –concession à COFIROUTE- à l'ouest de l'Ile de France, la section de l'autoroute A86 située dans le Val-de-Marne entre l'échangeur de Saint-Maurice et la bifurcation de Nogent-sur-Marne constitue aujourd'hui le seul maillon du bouclage de la deuxième rocade francilienne - comprise entre le Boulevard périphérique et la francilienne - restant en attente d'un montage financier en permettant la réalisation.

Sur cette section, la continuité de l'A86 est actuellement assurée par l'autoroute A4, sous forme d'un « tronçon commun », baïonnette aux caractéristiques géométriques sous-capacitaires, générant le plus gros bouchon d'Europe, dont les franciliens de l'Est subissent chaque jour les conséquences pendant de longues heures.

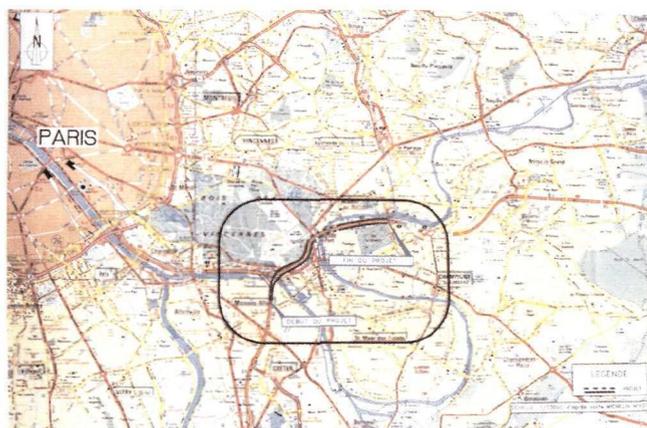
L'histoire du projet, de ses origines à ce jour

Dès 1963, la décision est prise de réaliser une « grande déviation de la RN186 » et est inscrite dans les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne, où la future autoroute A86 est qualifiée de « Roudade de Banlieue » puis de « Périphérique de l'Ile-de-France ».

Dans le Val-de-Marne, lors de la construction de l'autoroute A4 (mise en service en octobre 1976 pour la section Pont de Charenton - CD33 à Noisy-le-Grand) des mesures conservatoires ont été adoptées afin de pouvoir réaliser ultérieurement un projet à 2 x 3 voies, en vue de l'accueil de l'autoroute A86 de part et d'autre de l'autoroute A4.

Début 1985, la décision est prise d'entreprendre les études pour « le doublement de l'autoroute A4 par A86 » selon une solution aérienne comportant en particulier le doublement des viaducs de Joinville-le-Pont. En 1988 est approuvé le Projet de Définition Générale de la solution ponts et viaducs pour un montant de 758 MF (valeur juin 1988), déclaré le 20 juin 1989 d'Utilité Publique après avis du Conseil d'Etat et décret du Premier Ministre.

Ce projet rencontre toutefois une très vive opposition de nombreux riverains et des élus locaux, inquiets de l'augmentation sensible des nuisances et de l'effet de coupure de la trame urbaine au sein du quartier pavillonnaire de Polangis, déjà lar-





gement affecté par les viaducs de l'autoroute A4. Aussi, le 18 janvier 1994, le Ministre de l'Équipement décide-t-il, en accord avec le Président du Conseil Régional d'Île-de-France, de retenir le principe d'une solution souterraine dans la traversée de la Marne et de Joinville-le-Pont en remplacement de la solution aérienne déclarée d'utilité publique.

Le dossier d'Avant-Projet Sommaire de cette nouvelle solution a été approuvé le 10 juillet 1996. Ce nouveau parti d'aménagement, conforme aux attentes locales, a fait l'objet d'une enquête d'utilité publique d'envergure, conduite sur les communes de Maisons-Alfort, Saint-Maurice, Paris (XII^e arrondissement), Nogent-sur-Marne, Joinville-le-Pont et Champigny-sur-Marne du 25 mars au 24 mai 1997, qui s'est conclue par un avis favorable de la commission d'enquête.

La déclaration d'utilité publique a été prononcée, pour une durée de 5 ans, le 20 novembre 1998, le coût de l'opération étant alors estimé à 3 430 MF, valeur juin 1995.

Faute de la capacité suffisante pour dégager le financement des travaux au titre du XII^e Contrat de Plan Etat Région pour la période 2000-2006, l'opération a été gelée et les moyens qu'y consacrait la DDE redéployés sur d'autres opérations..

À la demande du gouvernement, un audit sur les grandes infrastructures a été conduit courant 2002 par l'Inspection des Finances et le Conseil Général des Ponts et Chaussées. Le rapport produit en mars 2003 a confirmé avec netteté la pertinence économique du projet.

C'est dans ce contexte qu'a été prorogée la DUP jusqu'au 31 décembre 2008, pour un montant réactualisé de 660 Millions d'euros, tenant compte du renchérissement du projet engendré par le nécessaire respect des principes introduits dans la

circulaire d'août 2000 relative à la sécurité des tunnels routiers.

Les raisons du niveau actuel de saturation ; ses effets néfastes

Dès lors que la section autoroutière à 4 voies entre l'échangeur de Saint-Maurice et la bifurcation de Nogent-sur-Marne présente une configuration de tronc commun aux deux autoroutes A4 et A86, cette section assure une double fonction : celle de radiale en tant que section de l'autoroute A4 (autoroute de l'Est), et celle de rocade en tant que section de l'autoroute A86.

Le tronc commun A4/A86 assure donc simultanément l'aboutissement dans le Sud-Est de la Petite Couronne de l'Île-de-France de liaisons interrégionales ; la desserte des principaux pôles de développement périphériques Sud-Est, en les reliant à Paris et à l'ensemble de la zone agglomérée de la petite couronne ; la liaison entre les différents pôles de développement de la Petite Couronne ; et la satisfaction de la demande régionale constituée de déplacements périphériques (maillage rocades A86 et Francilienne).

Les dysfonctionnements de l'état de circulation actuel :

- **une saturation du tronc commun A4/A86** avec un trafic excédant largement aux heures de pointe sa capacité à 4 voies (soit de l'ordre de 8000 véh/h). En effet, la demande actuelle de trafic sur le tronc commun peut être évaluée à 10500 véhicules/h à l'heure de pointe dans le sens le plus chargé, faisant ainsi apparaître un déficit d'environ 2 500 véh/h, auquel il convient d'ajouter les véhicules qui empruntent un itinéraire de substitution pour échapper à la congestion (trafic délesté estimé à plus de 1 200 véh/h à l'heure de pointe).
- **des retenues importantes sur les autoroutes A4 et A86** croissant continuellement en longueur et en durée qui, cumulées sur la journée, représentent déjà en amont du tronc commun, qui agit comme un entonnoir, une moyenne de 6 heures de retenue par sensur chacune des sections d'autoroute.
- **une asphyxie de la voirie locale par le trafic de transit** se détournant de l'itinéraire autoroutier sursaturé. Ces voiries locales étant au cœur d'un tissu urbain dense, ce phénomène de délestage détériore les conditions déjà précaires de circulation sur le réseau local et s'accompagne de nuisances importantes (bruit, pollution, sécurité) dans les quartiers ou les zones de loisirs traversées (Bois de Vincennes).



Selon les perspectives du Schéma Directeur d'Ile-de-France, la croissance de la demande de déplacements d'ici 2015 est évaluée à 55 % en terme de parcours kilométriques supplémentaires. Cette forte croissance est due à la combinaison de trois facteurs : le développement de la mobilité motorisée par personne, l'augmentation de la portée des déplacements liée à l'amélioration des réseaux qui élargit le choix des destinations possibles, et l'arrivée d'une population supplémentaire d'environ 1,14 millions d'habitants.

Par ailleurs, cette croissance des besoins de déplacements concernera essentiellement la couronne d'Ile-de-France et les liaisons de banlieue à banlieue dont l'explosion justifiera plus des trois quarts du total des besoins nouveaux à satisfaire, dans un contexte où le déficit de moyens de transports en commun apte à prendre significativement le relais de cette demande risque de se faire sentir durablement.

La banlieue Sud-Est de Paris n'échappe pas à cette perspective de forte croissance du trafic notamment par la présence des grands pôles de développement existants, comme Marne-la-Vallée et Rungis-Orly-Thiais ou projetés comme le secteur de re-développement économique et urbain de Seine-Amont.

Aussi, au regard du déficit actuel, majeur, de capacité et de ses conséquences et face à une aggravation importante résultant de l'augmentation prévisionnelle de plus de 50 % des besoins de déplacements périphériques dans la zone considérée, la réalisation de cette section de l'autoroute A86 constitue-t-elle un aménagement vital pour la vie économique du quart sud-est de l'Ile-de-France.

Caractéristiques générales du projet ; les bénéfices attendus de sa réalisation

On se limitera ici à rappeler le principe général d'aménagement, qui consiste à réaliser la continuité de l'autoroute A86 à 2 x 3 voies de part et d'autre de l'autoroute A4, en tranchée couverte et traversée sous-fluviale dans la traversée de la Marne et du quartier pavillonnaire de Polangis à Joinville-le-Pont.

D'orientation générale Ouest-Est, le projet de développe au Sud-Est de l'agglomération parisienne, en bordure du plateau de Gravelle et dans la vallée de la Marne caractérisée par la présence d'un habitat essentiellement pavillonnaire (quartier de Charentonneau et des Canadiens à l'Ouest, quartiers de Polangis et du Tremblay à l'Est) et d'espaces naturels ou de loisirs importants (Bois de Vincennes, bords de Marne, Parc du Tremblay).

Les objectifs du projet pour la collectivité sont les suivants : améliorer de façon importante les conditions de circulation sur l'autoroute A86 et plus globalement sur le réseau autoroutier du quart Sud-Est de la région parisienne ; délester le réseau de voiries locales principales du trafic de transit important qui les sature ; et réduire sensiblement les nuisances auxquelles sont soumis les riverains



du tronç commun existant A4/A86 et des voiries locales saturées.

L'A86 représente une liaison stratégique pour le **rééquilibrage vers l'Est de l'Ile-de-France.**

Lien entre Sud, Est et Nord, mais aussi charnière entre grande et proche couronne, l'autoroute A86 joue un rôle essentiel dans le développement de la région.

Le rééquilibrage de l'Ile-de-France vers l'Est concerne 2 à 3 millions d'habitants et 1 million d'emplois. Il s'appuie sur 3 centres d'envergure européenne (Orly-Rungis/Massy-Saclay, Roissy, Marne-la-Vallée qui représentent un gisement de 10 000 nouveaux emplois/an) et 4 pôles de développement (Créteil-Valenton-Bonneuil, Seine Amont, Plaine-Saint-Denis, Le Bourget, zones de développement urbain).

Dans la zone proche du projet, le développement escompté est fort : + 60 000 emplois d'ici 2005, et + 60 000 habitants nouveaux, dont la moitié sur Seine-Amont.

L'imagination au service de l'économie de l'est francilien

Compte tenu du handicap qu'aurait représenté le statu quo sur l'économie régionale et sur la qualité de vie de ses habitants, considérablement pénalisés dans leurs déplacements quotidiens, le report à une échéance indéterminée de la réalisation du projet ne pouvait pas laisser inertes les services de l'Etat.

Aussi, lorsque la décision de ne pas financer l'opération au titre du Contrat de Plan a été annoncée au début de l'année 2000, l'Etat a-t-il pris les engagements suivants :

- lancer une étude d'ingénierie financière destinée à évaluer les perspectives de financements « non traditionnels », c'est-à-dire hors Contrat de Plan ;
- archiver de façon méthodique les études d'ores et déjà réalisées, afin de pouvoir relancer l'opération dans les plus brefs délais si un financement se trouvait disponible ;
- envisager des solutions d'aménagement minimal permettant d'améliorer les conditions de circulation sur le site dans l'attente de l'engagement de l'opération.

S'agissant de ce dernier volet, l'originalité de la démarche, telle que cadrée d'une lettre de mission co-signée des Préfets de Région et de Département, a consisté à se démarquer d'une approche traditionnelle de type « investissement » pour pri-



vilégier une orientation de type « exploitation », avec la volonté déterminée de tirer le meilleur parti des emprises existantes sans engendrer d'impact environnemental négatif.

Cette approche, caractérisée par la volonté d'intégrer les possibilités les plus novatrices offertes par la technologie en matière de gestion dynamique du trafic, a été conduite par la DREIF (Service Interdépartemental d'Exploitation Routière) et a débouché sur une solution d'exploitation à 5 voies du tronç commun aux heures de pointe, afin de réduire l'effet d'entonnoir lié à l'insuffisance de la capacité nominale de cette section.

Pour réaliser cet objectif, le projet prévoit l'aménagement d'une voie auxiliaire en remplacement de la bande d'arrêt d'urgence pendant les heures de pointe, la fonction traditionnelle de mise en sécurité des véhicules à l'arrêt sur la BAU étant restaurée aux heures creuses par la neutralisation physique de la voie auxiliaire au moyen de glissières mobiles.

Le souci de garantir un très haut niveau de sécurité et de lisibilité du site, dont les caractéristiques sont appelées à varier en cours de journée, ont conduit les concepteurs, accompagnés dans leur démarche par un comité technique présidé par l'Ingénieur Général Routes et associant les services techniques du Ministère, à adopter un certain nombre de dispositifs, tels que : pré-signalisation dynamique renforcée informant les usagers, dès l'amont, sur l'état de la configuration (4 ou 5 voies ouvertes), revêtement spécifique de la voie auxiliaire, détection automatique d'incidents par vidéo permettant de reconstituer à tout moment la Bande d'arrêt d'urgence pour protéger les véhicules à l'arrêt, mise en place d'un contrôle sanction automatisé garantissant le respect de la vitesse limite, et enfin surveillance et pilotage du dispositif à partir du PC implanté à Champigny Les Ratraits, opérationnel 24h/24.

Ce projet, d'un montant de 15 Millions d'euros, est entré en travaux à l'été 2004 pour une mise en service programmée en fin du premier trimestre 2005. Compte tenu de son caractère extrêmement novateur, il fera l'objet d'une évaluation approfondie.

Le Partenariat Public Privé appelé à la rescousse

La plupart des acteurs s'accordent aujourd'hui à considérer que l'option de financement sur contrat de plan d'une opération de cette ampleur, dont le montant représente plus du tiers de l'actuel volet routier du CPER, restera durablement hors de portée des capacités de financement mobilisables.

Aussi, alors qu'émergeait le concept de Partenariat Public Privé, celui-ci a-t-il été exploré dans le cas d'espèce. La Caisse des Dépôts et Consignations a réalisé, à la demande du Gouvernement et avec l'appui du cabinet Ashurt Morris Crisp et la banque Crédit Agricole Indosuez, une étude juridique et financière sur le sujet.

Sur le plan juridique, le rapport conclut positivement quant à la faisabilité de mise en œuvre d'une approche de type PPP, orienté « disponibilité » de l'infrastructure, sous la forme d'un niveau de service délivré par le partenaire privé, le critère relatif au volume de trafic enregistré, et partant au niveau de risque afférant, apparaissant extrêmement faible sur ce type d'infrastructure en zone urbaine de très forte demande.

Ainsi, dès lors que, de surcroît, l'on peut à bon droit considérer qu'est faible la marge d'économie sur le coût de construction de l'ouvrage (rappelons qu'il comporte une section en tunnel sur laquelle les exigences de sécurité limitent fortement les possibilités d'économie), le recours au PPP apparaît-il largement comme une option relevant de l'ingénierie financière, l'Etat finançant l'ouvrage sous forme d'un versement annuel à compter de la mise en service.

A titre d'exemple, dans l'hypothèse d'un contrat d'une durée trentenaire, avec mise en service à l'issue d'une période de réalisation de 6 ans et en l'absence de toute subvention, le montant du versement de l'Etat représenterait annuellement, sur 24 ans, 75% du montant annuel à mobiliser pendant 4 ans dans le cadre d'un schéma traditionnel de financement (marchés publics).

Conclusion

Nul ne peut dire aujourd'hui, et certainement pas le rédacteur du présent article, à quelle date sera mise en service cette section tant attendue de l'A86, à l'utilité unanimement reconnue.

Le tabou de la participation des bénéficiaires (monde économique, franciliens, ...) au financement, sous quelque forme que ce soit, sera-t-il levé ?

Un retournement de la conjoncture rendra-t-il possible demain ce qui semble actuellement hors de portée ?

Place à la prospective. Place à la Politique. ■

Habitat et logement dans le Val-de-Marne : Les HLM ont aussi une Histoire

Dans un contexte de crise du logement, particulièrement aiguë en région Ile-de-France, on rencontre bien des difficultés à construire du logement social. Ces difficultés sont dues bien sûr à des questions de disponibilité foncière, de financement, mais également, on le sait bien, à des réticences à l'arrivée de HLM dans beaucoup de communes et dans de nombreux voisinages.

L'image négative que l'appellation HLM véhicule en terme de conditions sociales, certes, mais aussi de forme urbaine (le grand ensemble) et architecturale (la barre, la tour) alimente ces réticences. Elle masque en outre la richesse architecturale et urbaine de certaines réalisations, souvent considérées lors de leur construction comme des progrès importants en matière d'habitat. Ne peut-on parier qu'une meilleure connaissance de l'histoire et du patrimoine que représente le logement social faciliteraient son association à des images positives ? C'est en tout cas dans cette perspective que cet article propose un bref retour en arrière illustré par des ensembles d'habitat social du département.



Edmond GRASZK

ICPC 89

D'abord ingénieur des TPE dans les domaines de l'urbanisme et de la construction à la DDE du Maine-et-Loire, ensuite ingénieur des Ponts et Chaussées dans différentes administrations centrales de l'Industrie, de l'Environnement et de l'Urbanisme est actuellement adjoint au DDE du Val-de-Marne chargé de l'urbanisme.

C'est une histoire relativement récente

Le logement social en tant qu'objet bien identifié n'a qu'une histoire récente. Avant la première guerre mondiale, c'est une affaire privée, celle de quelques industriels paternalistes (comme les Houillères du Nord de la France qui construisent des "corons" pour leurs mineurs) ou fondations philanthropiques (notamment à Paris avec la construction dans les années 1880 de plusieurs ensembles de logements ouvriers hygiéniques). Le but affiché de ces précurseurs est de garantir la santé et les bonnes moeurs des travailleurs. Ce sont ces arguments de salubrité publique qui finissent par justifier l'intervention des pouvoirs publics et permettent le vote de la loi Bonnefoy de 1912 qui ouvre aux collectivités locales le champ de la construction de logements sociaux publics, au travers d'Offices Municipaux d'HBM (Habitations à Bon Marché)⁽¹⁾. Cette loi est l'occasion attendue par quelques acteurs dynamiques, dont le plus connu est Henri Sellier, conseiller général de la

Seine et maire de Suresnes, qui crée en 1915 l'Office Public d'Habitations du Département de la Seine (OPHDS). Ils impulsent une politique de construction de logements sociaux qui vont marquer le paysage bâti de la petite couronne parisienne, et qui sont d'autant plus intéressants aujourd'hui qu'ils se veulent en rupture avec les pratiques antérieures.

En rupture avec un habitat populaire de mauvaise qualité

N'oublions pas en effet qu'au XIX^{ème} siècle, le logement des classes populaires en banlieue passait essentiellement par la construction d'immeubles de rapport ouvriers et par la vente de parcelles dans des terrains allotés. En gros, dans le Val-de-Marne, les immeubles de rapport étaient principalement construits dans les communes industrielles, c'est-à-dire dans les communes situées entre la vallée de la Bièvre et celles de la rive gauche de la Seine, desservies par la ligne de chemin de fer d'Orléans. Les lotissements concernent plutôt à cette époque l'ancienne ligne Paris-Bastille qui dessert les communes de la vallée de la Seine comme Charenton, et des boucles de la Marne comme Saint-Maur jusqu'à Boissy-Saint-Léger, et dont la construction est l'occasion de vastes spéculations sur de grands domaines aristocratiques.

Les logements ainsi produits sont souvent de piètre qualité, voire des taudis, en particulier dans les lotissements. Ceux-ci, ce qui paraît aujourd'hui paradoxal et qu'on a largement oublié tant le pavillonnaire est sur-valorisé, sont pour beaucoup défectueux, tant en termes de salubrité que de

(1) : Les HBM deviendront des HLM en 1951

viabilité, d'alimentation en eau, de desserte. Leurs habitants se considèrent souvent comme abandonnés des politiques et conduisent des mouvements sociaux très revendicatifs qui aboutiront, mais seulement entre 1919 et 1924, aux obligations légales de fournir des plans de raccordement de voirie et d'aménagement pour obtenir l'autorisation de lotir.

Par contraste, les logements sociaux construits à l'initiative de l'Office de la ville de Paris, de l'OPHDS, Office de la Seine, et par les Offices municipaux qui sont créés au lendemain de la Première Guerre Mondiale font figure de réalisations exemplaires, tant sous forme de "cités-jardins" que d'immeubles collectifs des "cités HBM".

Des cités-jardin en vedette

Les cités-jardins de la banlieue parisienne ont été largement étudiées, et certaines des plus caractéristiques, comme Suresnes et Trappes, sont protégées au titre de la réglementation des sites. Le Val-de-Marne, à défaut de sites protégés, accueille à Arcueil l'une des premières réalisations engagées par l'OPHDS d'Henri Sellier à partir de 1921. Construite par l'architecte Louis Chevalier, une figure importante de l'architecture dans cette partie ouest du Val-de-Marne, cette cité-jardin comprenait 264 logements individuels, dont il subsiste aujourd'hui encore une quarantaine d'originaux. Peu dense, elle exprime de manière simple l'idée d'apporter à la ville les qualités de la vie de la campagne, jugée plus saine à tous points de vue.

Nous retiendrons cependant surtout l'exemple de la cité-jardin de Champigny. Un peu plus tardive (inaugurée en 1937), construite par les architectes Pelletier et Tesseire, elle est beaucoup plus ambitieuse. Elle essaie en effet d'intégrer formes urbaines et formes campagnardes, objectifs un peu utopiques des cités-jardins avec ceux très concrets de réponse à la crise du logement. On y trouve ainsi sur rue une véritable façade urbaine constituée d'immeubles collectifs de 5 étages. Dernière, dans un paysage verdoyant, une frange de collectifs relativement denses répond à l'objectif quantitatif et enveloppe un vaste cœur de maisons individuelles dont les alignements le long des voies cachent eux-mêmes des îlots percés de passages, de venelles ou de placettes qui veulent reconstituer certaines formes rurales traditionnelles d'Île-de-France. L'architecture développe des langages adaptés à chaque fonction : pierre et béton pour la façade de collectifs sur rue, avec un dessin soi-



Cité Jardin - Champigny



Cité de l'insurrection - Ivry

gné, voire un peu ostentatoire pour les bâtiments d'angle ; brique avec des éléments en béton pour les maisons qui adoptent un style villageois idéalisé multipliant les porches, les arches, dans des compositions symétriques et pittoresques. Comme dans toute cité-jardin qui se respecte, les équipements collectifs sont nombreux - théâtre, école, boutiques - et occupent une place importante au centre du quartier. Cet ensemble est en voie de complète rénovation.

Ce type d'ensemble d'habitation nous séduit particulièrement aujourd'hui par son aspect paysager. Toutefois, les cités-jardin n'ont jamais atteint en France la taille critique qui permettrait une vraie vie communale. Elles sont restées de simples quartiers, à l'époque excentrés, parfois mal desservis, et en définitive peu faciles à louer, au point que plusieurs cités ont été louées en bloc au ministère de la Défense pour y loger les gendarmes ou, comme à Champigny, la Garde républicaine.

Des cités HBM un peu oubliées

La construction de logements sociaux prend un nouveau tournant dans les années 1920 avec le vote de lois successives qui visent prioritairement à répondre à la crise aiguë du logement de l'après-guerre et mobilisent pour cela d'importants financements publics (2). Cet objectif va pour longtemps orienter la production de logements sociaux vers le collectif, plus dense et plus économique que les cités-jardins. Les immeubles produits alors ne sont pas moins intéressants que ces dernières, mais contrairement à elles, ils sont, dans le Val-de-Marne, peu documentés (3).

L'OPHDS est là aussi un maître d'ouvrage-clef, comme à Maison Alfort où il se passe beaucoup de choses en matière architecturale dans les années 1920 et 30 sous l'impulsion de la municipalité et du mécénat privé, notamment celui de la société La Suze dont l'usine est installée dans la ville. Entre 1929 et 1935, l'OPHDS y fait notamment construire par André Dubreuil et Roger Hummel les 539 logements du square Dufourmantelle. Le plan de ce quartier est assez surprenant par sa composition régulière, axiale et hiérarchisée. Les façades en brique s'inscrivent dans une

(2) : comme la loi de cohésion sociale discutée au parlement à l'automne 2004, la loi Loucheur en 1928 décide un programme pluriannuel de relance de la construction de logements sociaux de 9 milliards de francs pour 260 000 logements dont 80 000 en Île-de-France

structure béton soigneusement ordonnancée qui renforce le classicisme de l'ensemble, même si on ne retrouve pas au premier regard le modèle du Palais-Royal à Paris, revendiqué par les architectes. Dans la lignée novatrice promue par ces acteurs du logement social, les immeubles disposent de solutions techniques de pointe, comme des fenêtres métalliques à guillotine, et le traitement automatique des ordures ménagères.

D'autres acteurs se mettent en place à cette époque. A Ivry-sur-Seine, qui était la grande ville industrielle du département, le Parti communiste prend la municipalité en 1925 sous la direction de Georges Marrane. L'office municipal d'HBM est créé en 1927. On y construit plusieurs ensembles intéressants, ce qui nous permet de comparer la cité de l'Insurrection construite vers 1927-1928 (278 logements à l'origine) et la cité Marat-Robespierre de 1936-1939, terminée après guerre (environ 600 logements). La première est à nouveau l'oeuvre de l'architecte Louis Chevalier et la seconde celle de ses fils Henri et Robert Chevallier.

Elles assurent toutes les deux l'alignement sur rue, malgré des plans masse très différents. La première est constituée d'immeubles R+6 sur rue, comme ceux situés les boulevards parisiens des maréchaux, avec de vastes cours semi-ouvertes pour l'ensoleillement et la ventilation. La seconde, située sur un coteau, adopte un système d'immeubles posés en parallèles à la pente, ménageant des vues sur la vallée, dont la façade sur rue est assurée par des socles continus qui accueillent commerces et équipements. Alors que l'Insurrection présente des façades en briques, formant une ornementation qui se veut régionaliste, la cité Marat, tout en gardant un travail de la brique d'une virtuosité certaine, y associe des parties en mosaïque et intègre ces ornementations dans un jeu de balcons et d'encadrements en béton qui donnent à l'ensemble une facture classique et même une certaine monumentalité. Enfin, dans les deux cas, dans la tradition du logement social de cette époque, les équipements collectifs constituent une préoccupation importante. La cité de l'Insurrection comprenait des douches collectives, le chauffage central, des ateliers pour les artisans, etc.

Une tradition d'expérimentation qui s'est poursuivie

Les réalisations de l'entre-deux guerres, au delà de leurs qualités urbaines et architecturales, bénéficient aujourd'hui d'un certain recul qui permet de les voir avec bienveillance, comme des éléments familiers du paysage. C'est loin d'être le cas pour d'autres HLM tout aussi ambitieux, mais plus récents, ce qu'on peut illustrer par les réalisations du courant « brutaliste » dont on trouve plusieurs exemples dans le Val-de-Marne. Il s'agissait pour les architectes de ce courant de mettre en avant la matière « brute » des constructions, notamment de donner toute sa place au béton comme matériau de construction.

On rattache souvent à ce courant les architectes Jean Renaudie et Renée Gailhousset qui ont beaucoup construit dans le Val de Marne, et dont l'ensemble le plus connu est celui des "Étoiles" à Ivry-



sur-Seine, construit vers 1970. Face au défi de la rénovation du centre ville, ceux-ci ont répondu par une approche à la fois expérimentale et complexe, tant en termes urbains qu'architecturaux. Leur conception d'un centre-ville diversifié se traduit en entrecroisant activités, commerces, logements, espaces publics et semi-publics. Cette complexité est affirmée dans une conception architecturale sans concession, et dans l'aspect extérieur des bâtiments en « étoiles » superposées. Les angles aigus de ces derniers, à peine adoucis par les terrasses jardins qui y sont posées, marquent le regard et font s'interroger le passant sur l'habitabilité des logements. L'absence de concession est renforcée par le traitement des façades brutes de béton, et le côté fonctionnel des ouvertures. Nous sommes alors très éloignés de l'ordonnement traditionnel qui imprégnait les ensembles d'entre-deux guerre précédemment cités.

Dans cette veine "brutaliste", le quartier des Bleuets (648 logements) à Créteil est d'abord plus difficile. Propriété de la SA d'HLM SAGECO, réalisé en 1962 par l'architecte Paul Bossard, il présente une organisation banale aujourd'hui masquée par la végétation. Mais son architecture est un quasi-manifeste, alternant horizontalement des rangées de fenêtres et des bandeaux de béton rapportés, surdimensionnés, incrustés de grandes tranches de pierre, qui sont probablement une référence au tissu pavillonnaire dans lequel l'ensemble s'est implanté, référence conceptuelle, ironique, voire dérisoire selon le regard porté sur ces bâtiments.

Aujourd'hui : des projets plus modestes à conforter

Depuis une vingtaine d'années, ces images d'expérimentation et de grands ensembles ne correspondent plus à celle que veulent se donner les organismes HLM, et qui passe par la réalisation de projets plus petits, mieux insérés dans le tissu social et urbain, discrets, et même assez souvent pavillonnaires, dans une recherche d'adéquation à "l'aspiration des français"(4). Ceci ne devrait pas conduire à une rupture avec le passé qui vient d'être évoqué à petites touches. Dans notre société très attachée à la notion de "patrimoine", la mise en scène de la qualité des opérations récentes sera d'autant plus crédible qu'elle s'appuiera sur le meilleur d'un héritage qui, dans le Val-de-Marne en tout cas, est assez riche. ■

Orly-Rungis : Pôle stratégique de l'Ile-de-France

Après avoir connu un formidable développement dans les années 1960, le pôle Orly-Rungis, premier pôle d'emplois au sud de Paris, connaît aujourd'hui une nouvelle dynamique de développement dont la réussite est essentielle pour l'équilibre économique du sud francilien et le rééquilibrage de l'Ile-de-France.



Pierre LEFORT

IPC 65
Président du Directoire de Sogaris, société spécialisée dans l'immobilier logistique et les services associés
Président de l'Association pour le Développement Economique du pôle Orly-Rungis ADOR

Le Pôle Orly-Rungis

Orly-Rungis constitue le premier pôle d'emploi du sud de l'Ile-de-France. C'est à partir des années 1960 qu'il a pris son essor avec le développement de l'aéroport d'Orly, la création du parc d'affaires SILIC, l'ouverture de la plate-forme logistique Sogaris, le transfert des halles de Paris donnant naissance au marché d'intérêt national de Rungis, et la réalisation du centre commercial « Belle Epine ».

C'est ainsi que sur 2000 hectares, dont 1300 uniquement consacrés aux pistes et circulations aéroportuaires, se sont développées des activités diverses allant de l'industrie aux services en passant par le commerce et le transport. Plus de 5 000 entreprises ont ainsi créé et développé près de 70.000 emplois.



Credit photo SOGARIS DR

Situé à 7 km des portes de Paris, le pôle est parfaitement multimodal puisqu'il est desservi par plusieurs autoroutes (A6, A86), par la voie ferrée et par la voie aérienne. La Seine n'est pas très loin.

Cœur d'un vaste espace économique du sud francilien, couvrant le Val-de-Marne, l'Essonne et une partie des Hauts de Seine, où se sont développés de nombreux établissements de recherche et d'enseignement, le pôle Orly-Rungis, avec son aéroport, est un enjeu essentiel pour le rééquilibrage de l'Ile-de-France.

La formidable croissance des années 1960 et les premiers signes de vieillissement des années 1990

Si le pôle Orly-Rungis a connu une formidable croissance dans les années 1960-1970, la dernière décennie du vingtième siècle a fait apparaître des interrogations et des signes de vieillissement.

Le développement de l'aéroport de Roissy et la création du hub d'Air France entraînant une réduction du trafic international d'Orly, un transfert de compagnies vers Charles de Gaulle et une perte de plus de 5000 emplois pour la plate-forme, l'aéroport d'Orly allait-il devenir un second Bourget ?

Certaines installations du MIN devenant obsolètes et ne répondant plus aux normes, le marché de la distribution évoluant fortement, la pérennité du marché de gros alimentaire était-elle assurée ?

Le concept originel du parc SILIC, alliant ateliers et bureaux, répondait-il encore à la demande ?

Le marché de l'immobilier logistique connaissant une formidable mutation avec le développement de grandes unités de stockage allant de 20.000 à 100.000 m² d'un seul tenant, quelle fonction logistique pouvait encore assurer le pôle ?

Enfin un certain nombre de handicaps du site commençaient à faire sentir leurs effets : saturation des infrastructures routières, insuffisance et inadaptation du système de transport en commun, vieillissement de l'image du pôle.



Le schéma directeur de l'Île-de-France de 1994 ne retenait d'ailleurs plus le pôle Orly Rungis comme élément structurant de la Région.

En réaction, un important effort d'investissement privé et public

Face à cette situation, les acteurs économiques et les collectivités locales ont fortement réagi à l'aube de ce 21^e siècle.

Les propriétaires gestionnaires des grandes zones d'activité du pôle ont chacun entrepris un ambitieux programme de rénovation et de modernisation de leur patrimoine.

- SEMMARIS, gestionnaire du marché international de Rungis, premier marché de gros alimentaire au monde, a ainsi fortement investi en rénovant et mettant aux normes les pavillons de la viande et de la marée et en lançant un programme d'extension sur la zone Delta.
- SILIC a entrepris un très ambitieux programme de tertiarisation de son site de Rungis qui conduira au doublement des surfaces construites (actuellement 350.000 m²) et confirmera sa place actuelle de plus grand parc d'affaires locatif privé d'Europe.
- SEGECE, propriétaire du centre commercial de Belle Epine, premier centre commercial européen (140.000 m² de surface de vente) a mené une vaste opération d'humanisation et de végétalisation du site.
- SOGARIS a intensifié ses actions de rénovation et d'adaptation de son patrimoine pour accueillir de nouveaux prestataires logistiques toujours intéressés par la proximité de Paris.

Σ ADP a engagé la modernisation des aéroports d'Orly et entrepris un programme de valorisation des terrains à des fins industrielles et tertiaires.

De leur côté, le département du Val-de-Marne et les communes se sont mobilisés en réaffirmant leur volonté de faire du pôle Orly-Rungis le premier pôle d'affaires du sud de Paris et en se prononçant clairement pour un redéveloppement de l'aéroport d'Orly respectueux de la limitation des nuisances.

Enfin ont été inscrits à l'actuel contrat de plan de la Région, deux infrastructures de transport en

commun majeures pour le pôle Orly-Rungis : le prolongement du Trans-Val-de-Marne (TVM) à l'ouest jusqu'à Antony et la réalisation d'une ligne de tramway entre Villejuif et Athis-Mons desservant l'aéroport et les zones les plus denses en emploi du pôle.

Une association originale : l'ADOR

Si un tel effort a commencé à porter ses fruits, il n'a pas levé tous les handicaps et en particulier celui d'une image vieillissante malgré le dynamisme des entreprises installées sur le pôle.

Les grands opérateurs immobiliers, cités ci-dessus, ont alors décidé fin 2002 de créer une association, l'ADOR, pour valoriser les actions engagées et promouvoir le pôle, répondant ainsi aux vœux exprimés par les élus du Département dans le cadre de la réflexion menée à l'occasion des « Tremplins économiques ».

Il s'agit là d'une association originale puisqu'elle regroupe un établissement public d'état (ADP), deux sociétés d'économie mixte (SEMMARIS et SOGARIS), deux entreprises privées cotées en bourse (SILIC et SEGECE) et un ensemble d'hôtels.

Les cinq sociétés citées ci-dessus sont ensemble propriétaires ou gestionnaires des 2.000 hectares du pôle.

Les objectifs de l'association sont clairs :

- favoriser les modernisations et restructurations d'un ensemble aménagé dans les années 1960 et conforter sa place de premier pôle d'emploi du sud francilien ;
- valoriser le pôle et renforcer son attractivité ;
- contribuer à la réalisation de projets stratégiques pour son avenir ;
- rechercher et établir les meilleures conditions d'accessibilité et de fonctionnement pour les entreprises, les salariés et les usagers.

Il s'agit donc bien tout à la fois de valoriser le patrimoine des membres de l'association afin de rentabiliser les investissements présents et à venir, et de jouer pleinement le rôle d'entreprises citoyennes attachées à leur territoire.





La recherche du dialogue et de résultats immédiats

Deux préoccupations majeures ont guidé les premières actions de l'ADOR : travailler en étroite concertation avec les élus et les institutions et obtenir rapidement des résultats concrets dans le domaine de l'accessibilité du pôle.

Le dialogue avec l'Etat, le Département et la Région s'est d'emblée institué sur les questions d'accessibilité. Le dialogue avec les collectivités locales va maintenant se développer avec la création, en janvier 2004, du syndicat intercommunal d'études du pôle Orly-Rungis qui regroupe les sept communes du Val-de-Marne concernées (Ablon-sur-Seine, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Orly, Rungis, Thiais, Villeneuve-le-Roi). Les collectivités du département de l'Essonne ne sont pas oubliées compte tenu du nombre important de salariés du pôle qui y résident.

L'accessibilité routière du site s'est déjà améliorée puisque, grâce à un travail approfondi d'étude menée, à la demande de l'ADOR, par la Direction Départementale de l'Équipement en concertation avec le Département, le Préfet a pu prendre la décision d'ouvrir la bretelle de raccordement de l'A86 vers l'A6 en direction de Paris, facilitant ainsi grandement l'accès du pôle vers la capitale.

Parallèlement la desserte du pôle par l'A6 en venant de Paris a été simplifiée par la création d'une bretelle de raccordement vers la RD65, financée par le Département.

Sans attendre la réalisation du tramway Villejuif-Juvisy qui desservira en 2009 les principaux secteurs, l'ADOR a par ailleurs décidé d'entreprendre une étude de « Plan de Déplacements d'Entreprise » (PDE) sur l'ensemble du pôle. Il s'agit du plus vaste PDE entrepris en France.

Il s'agit tout à la fois d'améliorer les lignes existantes, d'améliorer les accès aux points d'arrêt de ces lignes, de créer des dessertes spécifiques nouvelles (navettes, covoiturage), de renforcer l'information sur l'offre de transport et d'améliorer les échanges internes du pôle. Ce plan devrait être opérationnel en 2005. Il est étudié par « Entreprise et Mobilité en Ile-de-France » (EMIF), GIE fondé par la RATP et la CCI de Paris. Il bénéficie de l'aide financière de l'ADEME et du Conseil Général du Val-de-Marne.

Des ambitions légitimes pour un pôle stratégique

Si le pôle Orly-Rungis s'est au départ développé par la juxtaposition de zones d'activités à vocations différentes, il apparaît aujourd'hui comme un ensemble diversifié et dynamique, disposant de réserves foncières importantes et d'une offre immobilière de qualité.

L'aéroport d'Orly doit retrouver toute sa vocation d'aéroport international avec des liaisons vers toutes les grandes métropoles européennes et vers l'Amérique. En 2003 seulement 203.000 créneaux ont été utilisés sur les 250.000 autorisés par l'arrêté de 1994.

Cette redynamisation est indispensable à l'équilibre économique francilien et à la compétitivité de la recherche francilienne, essentiellement localisée au sud de Paris.

La création d'une interconnexion des réseaux TGV au sud de l'Ile-de-France avec création d'une gare dans l'aéroport d'Orly, dont le principe a été arrêté par le CIADT du 18 décembre 2003, renforcerait cette fonction de 2ème hub francilien.

Le concept d'« Airport City » qu'ADP souhaite développer est particulièrement adapté au site d'Orly où de nombreux terrains bien placés sont insuffisamment exploités. C'est sur la base de ce constat que l'ADOR a d'ailleurs proposé que soit étudié le projet d'un « centre de conférences internationales au pied de l'avion » qui constituerait un équipement particulièrement intéressant pour le pôle et plus largement pour le sud francilien. Cette étude va être entreprise par le Département, la Région et ADP dans les prochaines semaines.

Grâce aux terrains disponibles d'ADP, aux possibilités de mutation des terrains du SENIA, aux transformations immobilières entreprises par SILIC, et à la mobilisation de tous les membres de l'ADOR et de leurs partenaires, toutes les fonctions économiques actuelles du pôle peuvent se développer, ce qui est une grande chance. Elles peuvent devenir encore plus complémentaires si les relations internes du pôle sont facilitées. C'est ce à quoi l'ADOR travaille maintenant en concertation avec les collectivités concernées. ■



Couverture de l'A6b et requalification urbaine

L'autoroute A6b a été construite dans les années 1970, traversant, à l'entrée de Paris les communes d'Arcueil, de Gentilly et du Kremlin Bicêtre. Très rapidement, les nuisances générées par l'autoroute ont conduit à prendre des mesures de protections acoustiques, et notamment à couvrir l'autoroute. Cette couverture présentant, dans les années 1990 des signes de dégradations, elle a dû être déposée. L'Etat et l'ensemble des collectivités concernées travaillent aujourd'hui à l'élaboration d'un projet partagé pour la reconstruction de cette couverture, qui permette également de développer un véritable projet urbain.



Anne-Emmanuelle OUVRARD

Responsable de l'ARrondissement Etudes et Grands Travaux
IPC 2000

2001 - 2003: Adjointe au responsable du service études, prospective et transports à la DDE 91

Depuis 2004 : Responsable de l'arrondissement études et grands travaux à la DDE 94

La construction de l'A6b

La branche b de l'autoroute A6 a été construite dans les années 1970, afin de relier Paris au marché de Rungis. Elle a été réalisée en tranchée ouverte sur environ 1,5 km, à l'emplacement de la RD 126, celle-ci étant rétablie de part et d'autre en surplomb de l'autoroute. L'infrastructure ainsi créée traverse les communes de Villejuif, Arcueil et le Kremlin-Bicêtre. A dominante d'activité et pavillonnaire dans la partie sud, les quartiers traversés sont constitués majoritairement d'immeubles collectifs au nord, où ils atteignent des densités parisiennes. Ainsi, en partant du sud, on rencontre successivement, à l'ouest, le quartier du Ricardo, actuellement en friche, sur lequel la Mairie d'Arcueil, développe un projet de revalorisation au travers d'une ZAC, un quartier d'immeubles HBM (habitations bon marché), construit dans les années 1930, des immeubles sociaux du début du siècle, un collège, un quartier pavillonnaire, un quartier d'immeubles. A l'est, on trouve une zone pavillonnaire qui se prolonge en une alternance de pavillons et d'immeubles hauts, puis l'hôpital du Kremlin-Bicêtre et un ensemble d'immeubles sociaux récents.

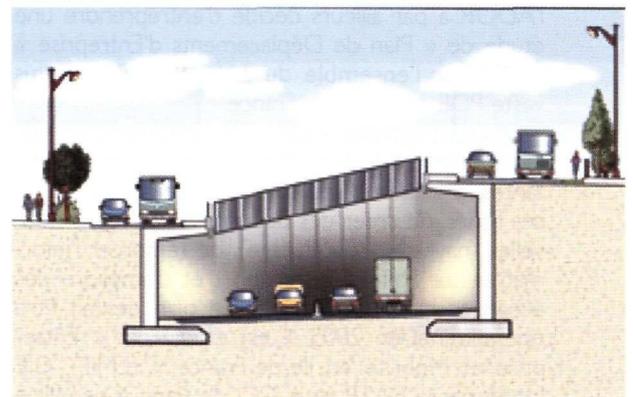
L'autoroute constitue une coupure urbaine particulièrement forte entre les communes, mais aussi entre quartiers au sein d'une même commune. En effet, les quelques franchissements créés ne suffisent pas à assurer la continuité du tissu urbain. De ce fait, certains quartiers se retrouvent isolés. Par

ailleurs, la conception d'ensemble de l'aménagement est dominée par la logique automobile, au détriment des autres usagers. Ainsi, les cheminements piétons sont difficiles et considérés comme dangereux. De même, les circulations douces n'ont pas été intégrées dans l'aménagement. De plus, l'axe que constitue l'A6 et la RD 126 a accueilli, dès les années 1970, des trafics importants, avec des vitesses pratiquées souvent excessives.

Dès les premières années de mise en service de l'autoroute, les riverains se sont plaint, au-delà de l'impact urbain et environnemental notablement négatif, des nuisances sonores et de la pollution générée par la densité du trafic. Cette situation a conduit à réaliser progressivement des protections phoniques le long de l'autoroute. En 1974, une couverture a été mise en place dans la traversée de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre, sur une longueur de 825 mètres. Elle a été complétée par un damier phonique de 65 mètres en 1979, puis par des protections de façade, en 1983 et 1988, ainsi que par des écrans acoustiques.

La dépose de la couverture

La couverture mise en place dans les années 1970 a montré, à partir de 1993, des traces de dégradations. Des expertises effectuées par le L.R.E.P. ont identifié que les tôles d'acier Corten se dégradent de manière accélérée sous l'effet de la corrosion. Dans un premier temps, un filet de protection a été placé sous la couverture, afin de préve-



Principes d'aménagement au niveau des damiers phoniques



Plan d'ensemble du principe d'aménagement retenu

nir la chute de morceaux d'acier sur l'autoroute. Toutefois, la sécurité des usagers ne paraissait plus assurée. De plus, l'existence d'une couverture sur une telle longueur posait une difficulté en cas d'incident dans le tunnel ainsi constitué, en cas de nécessité d'évacuation, du fait de l'absence d'issue de secours. En outre la couverture ne pouvait supporter de surcharge importante, et risquait donc de s'effondrer en cas de forte chute de neige par exemple. La couverture existante a donc été déposée au cours du mois de janvier 2001.

La recouverture et l'intégration urbaine

Au regard de l'attente des populations riveraines, fortement appuyées par leurs élus locaux, le projet de réhabilitation et de requalification de la couverture a été inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006.

Un premier programme a été proposé à la population en 2001, qui consistait principalement à créer un espace public nouveau, sur 250 mètres de couverture lourde au niveau de l'ensemble dit des H.B.M., à remplacer les couvertures légères existantes, à créer de nouveaux points de franchissement et à réaménager la RD 126.

La concertation menée avec la population et les collectivités sur ce premier projet a fait apparaître des attentes complémentaires et le souhait d'un projet plus ambitieux, notamment, pour son volet urbain. La communauté d'agglomération du Val de Bièvre a donc fait réaliser une étude par une équipe composée d'architectes, de paysagistes et d'acousticiens. Ses conclusions ont redéfini et

complété les objectifs assignés au projet. Dans le cadre de cette opération, le parti d'aménagement finalement adopté favorise, au-delà de la protection des riverains contre les nuisances générées par l'autoroute, le développement d'un véritable projet urbain susceptible d'offrir aux habitants une meilleure accessibilité du territoire dans son ensemble. Les objectifs du projet peuvent se résumer de la façon suivante :

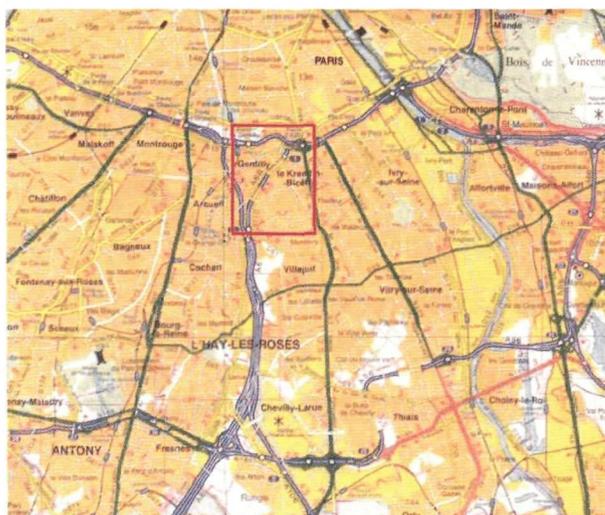
- lutter contre les nuisances et éloigner des habitations les sources de bruit,
- réorganiser la circulation et des déplacements
- désenclaver les quartiers d'habitation, les équipements, les activités et les commerces en rétablissant la connexion urbaine entre les communes, par la multiplication des traversées,
- recomposer le paysage urbain et requalifier les espaces en pied de front bâti.

Toutefois, le parti d'aménagement ainsi défini ne peut s'affranchir des contraintes techniques. Ainsi, entre le début des réflexions sur le projet, et l'étude urbaine lancée par les collectivités, la réglementation en matière de sécurité dans les tunnels routiers a considérablement évolué, rendant par exemple irréalisable une couverture de l'A6b sur tout le linéaire. L'interprétation faite par le CETU de la circulaire du 25 août 2000 et de la règle des longueurs inférieures à 300 mètres a permis de définir une couverture composée d'une alternance de couvertures lourdes (de 250 mètres) et de damiers phoniques (de 100 mètres de long). Une dérogation, liée au principe d'antériorité, a autorisé la réalisation d'une couverture lourde plus longue au droit du quartier des HBM. Par ailleurs, la configuration même du site induit des contraintes. Ainsi, la forte déclivité entre les deux rives de la tranchée, ainsi que la capacité des pignons qui doivent supporter la couverture ne laissent pas une entière latitude quant aux aménagements qui pourront y être réalisés.

La concertation et les nombreuses discussions qui ont eu lieu entre toutes les parties prenantes du projet ont permis de définir conjointement un principe d'aménagement qui réponde au mieux aux préoccupations exprimées par les uns et les autres. La couverture sera donc constituée d'une alternance de damiers phoniques, assurant la protection contre les nuisances sonores, et de couvertures lourdes, aménageables. La RD 126 sera



Principes d'aménagement au niveau des couvertures lourdes

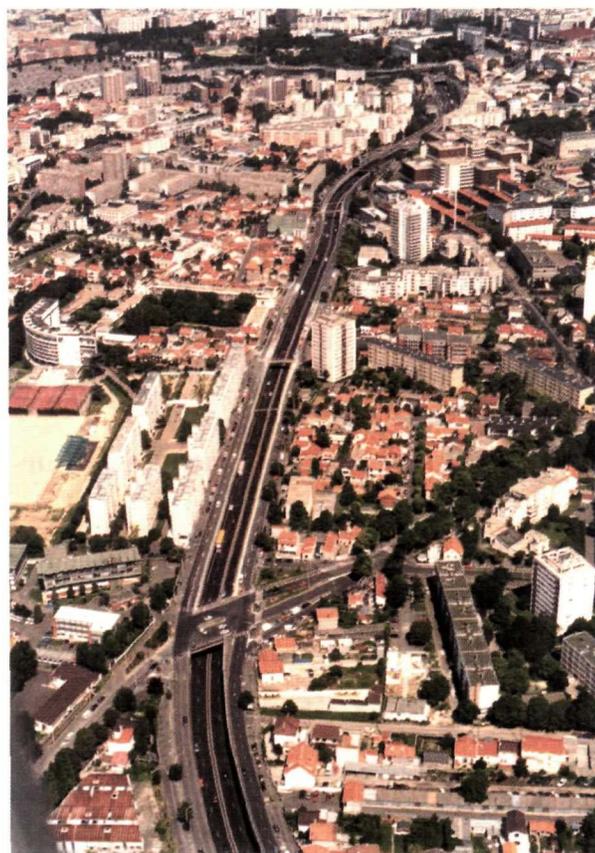


Plan de situation

implantée dans l'axe sur les couvertures lourdes, et en latéral au niveau des damiers phoniques. Ce nouveau tracé, en brisant la linéarité actuelle, permettra d'apaiser les vitesses et d'en faire une voie plus urbaine. Par ailleurs, il offre la possibilité de reconquête des espaces en pied d'immeubles ainsi libérés pour y aménager notamment des contre allées et des circulations douces. Ce parti d'aménagement, présenté au cours d'une réunion publique en début d'année 2004 a obtenu alors un consensus, tant de la part des riverains que des collectivités.

Il convient de noter que pour parvenir à ce consensus chacun des partenaires a consenti un effort financier important. Le financement initial de 83,8 Meuros, inscrit au Contrat de Plan Etat Région pour la période 2000-2006 s'est ainsi accru jusqu'à 112,8 Meuros, avec une participation notamment plus importante des collectivités. Pour la suite de l'opération, la maîtrise d'ouvrage du projet va être partagée entre l'Etat, chargé de la restructuration de la couverture et de la mise aux

normes de sécurité du tunnel, le Conseil Général du Val de Marne, chargé de l'aménagement de la RD 126 et la Communauté d'Agglomération du val de Mame, chargée de la voirie de desserte et des aménagements urbains et paysagers. Toutefois, les liens forts qui se sont tissés entre les maîtres d'ouvrage au fil de la réflexion et de l'élaboration du programme seront maintenus, par le biais des différentes instances de pilotage mises en place. Sur ce projet, en effet, la maîtrise d'ouvrage partenariale apparaît comme une condition indispensable de la réussite de l'opération. ■



Vue aérienne

IPC NOTORIETE

Petit déjeuner du 20 octobre 2004 avec Bruno RAMBAUD IPC 75 PDG de THALES COMMUNICATIONS



Bruno Rambaud a accueilli 25 camarades IPC pour un petit déjeuner au siège de THALES.

Rappel de sa carrière

- 1975-78 : DDE Corse du Sud
- 1978-81 : DDE Var - Service maritime
- 1981-85 : Port Autonome de Rouen
- 1985-87 : Jeumont Schneider (racheté par Alsthom)
- 1987-97 : Matra Communications
- 1997-98 : Metaleurope
- 1998 : Thales

THALES

60 000 personnes dont 40 000 ingénieurs et cadres.

A l'origine (Thomson-CSF) : "Electronique de la force de frappe" et forte présence sur des marchés tels que ceux du Moyen-Orient.

Ensuite, vers 1990, domination croissante des américains et marchés plus concurrentiels. D'où forte réduction des effectifs (-30%) et extension de la politique d'acquisitions internationales.

L'évolution du métier passe par plusieurs niveaux de complexité croissante :

- 1ère couche : "physique", radio (50% du CA)
- 2ème couche : "mise en réseau, commutation" (25% du CA)
- 3ème couche : "systèmes d'information, SS21" (25% du CA)
- 4ème couche : "traitement de grandes quantités d'information" (actuellement _) mais forte croissance attendue

Il y a une forte interaction civil/défense. Les nouveaux secteurs d'avenir : l'association des NTIC avec les architectures intégrées.

Le marché de la Défense

- extrêmement technologique
- business model évoluant de plus en plus vers le concurrentiel
- technologies se diffusant très rapidement ... d'où un stress en plus
- déséquilibre majeur avec les USA, ce qui n'exclut pas une bonne relation au niveau business
- contexte géopolitique et poids de relations diplomatiques.

Son "ressenti" personnel

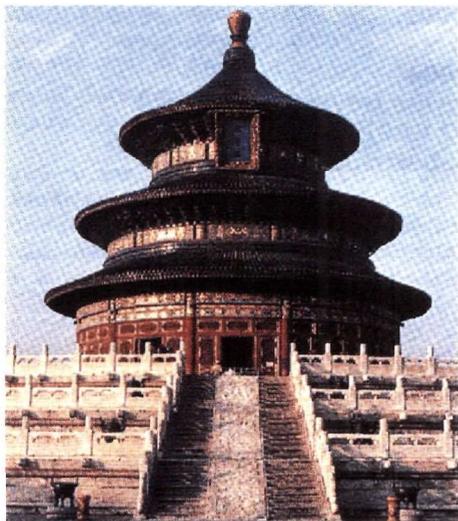
- Début de carrière : les postes en DDE confèrent des responsabilités qu'on ne trouverait pas ailleurs. Pour lui, le plus intéressant et valorisant a été l'expérience des problèmes d'urbanisme plutôt que celle des travaux : dynamique du milieu local, complexité multi-disciplinaire, croisement des cultures, aspects humains et politiques.
- Le passage dans l'industrie doit se faire jeune. Il est réservé sur les chasseurs de têtes qui ne prennent pas de risque ; préférer le rôle des Corps (cf. Mines, Bosqui, AIPC).
- Entrer dans l'industrie par le programme plutôt que par l'usine : c'est là que les IPC sont tout à fait légitimes.
- Mais les débuts sont durs, on est profondément seul, le dos au mur (ses 5 premières années chez Matra). On acquiert réellement sa légitimité quand on a fait plusieurs secteurs industriels.

Divers

- Dans les entreprises "seuls les paranoïaques survivent"
- La Chine : "ça monte très très vite, mais c'est encore fermé"
- La corruption "La moralisation est profonde ; tout à été remis au carré". Rôle de l'OCDE, de Transparency international. Mais certains pays jouent moins le jeu que d'autres
- L'intelligence économique : il faut se positionner (THALES a une petite équipe séparée du reste).

VOYAGE DE L'AAENPC EN CHINE

DU 5 AU 15 MAI 2005



Chères amies, Chers amis,
Chers Camarades de l'AAENPC

A l'occasion de l'année de la France en Chine, nous vous proposons de participer, à un **voyage exceptionnel à Pékin et Shanghai du 5 au 15 mai 2005**, pour un prix particulièrement compétitif.

Nous vous proposons un programme qui joint l'utile à l'agréable, les visites "professionnelles", qui concerneront plus particulièrement l'urbanisme, l'immobilier et la construction, et les visites culturelles.

Les époux et épouses sont les bienvenus.

Compte tenu d'un nombre de places limité, les inscriptions, accompagnées d'un chèque d'acompte seront enregistrées par ordre d'arrivée au secrétariat de l'association, à l'attention de Séverine

Boyer (01 44 58 28 31 ou severine.boyer@ponts.org <<mailto:severine.boyer@ponts.org>>).

Le prix du voyage est de 1750 euros pour les personnes seules et 1 500 pour les personnes en couples (3 000 euros pour un couple).

Le programme n'étant pas totalement figé, nous accueillerons avec plaisir vos remarques et suggestions. De même, si vous souhaitez vous associer au Comité d'organisation, n'hésitez pas à prendre contact avec nous.

Le Comité d'organisation

Elisabeth CASTEL (74), Philippe BERGOT (59), Eric OUDARD (92), Michel RAABE (73)

Programme indicatif

- JEUDI 5 Départ de Paris
- VENDREDI 6 Arrivée à Pékin vers 12h00
AM : visite du centre de Pékin (Temple du Soleil, ou Cité interdite, ..)
- SAMEDI 7 Matin : rencontre avec le groupe de promotion SOHO, visite d'une opération proche de la Grande Muraille.
Après-midi : visite de la Grande Muraille.
- DIMANCHE 8 marché aux puces, visites de centre commerciaux, rencontre avec des camarades vivant à Pékin.
- LUNDI 9 Matin : Réunion à l'agence d'urbanisme de Pékin, présentation du plan de développement de la ville, visite de quelques opérations.
Après midi : visite d'opérations ou visite touristique
- MARDI 10 Matin : Rencontre avec des constructeurs, visite d'opérations telles que l'Opéra de Pékin, ...
Après-midi : départ pour Shanghai Soirée typique
- MERCREDI 11 Rencontre avec l'agence d'urbanisme de Shanghai.
Après-midi visite d'opérations. Pour les conjoints, visite de la ville. Soirée Opéra
- JEUDI 12 Rencontres à l'Université de TONJI, partenaire de l'ENPC. Visite de l'Université. Après-midi : libre ou visites organisées
- VENDREDI 13 journée à SUZHOU, la Venise Chinoise
Matin : rencontre avec l'agence d'urbanisme qui a un plan très intéressant.
Visite de la ville.
- SAMEDI 14 Rencontre avec les camarades vivant à Shanghai
promenades et visites libres ou organisées
- DIMANCHE 15 Départ et arrivée à Paris vers 17h00

**VOYAGE EN CHINE DU 5 AU 15 MAI 2005
BULLETIN D'INSCRIPTION**

A retourner avant le 27 novembre 2004

A l'attention de Séverine BOYER (01 44 58 28 31 ou severine.boyer@ponts.org)

AAENPC, 28, rue des Saints-Pères, 75007 PARIS

Renseignements : Michel RAABE, 06 11 42 85 21, mraabe@club-internet.fr

Madame Mademoiselle Monsieur COUPLE Madame et Monsieur

Nom :

Prénom : Promotion

Conjoint: Nom et Prénom.....

Tel : Fax :

Adresse e.mail :

Adresse :

Code Postal : Ville :

"OPTION 1 : Je m'inscris seul au voyage en Chine de mai 2005, et joins un chèque de 350 Euros, libellé à l'ordre de l'AAENPC..

OPTION 2 : Je m'inscris avec mon conjoint au voyage en Chine de mai 2005, et joins un chèque de 600 Euros, libellé à l'ordre de l'AAENPC

Ces montant représentent 20% du coût du voyage. Je m'engage à verser le solde quand l'AAENPC me le demandera, et au plus tard, le 31 janvier 2005.

Des justificatifs de paiement me seront adressés. Ce chèque, société ou personnel, ne sera encaissé que si mon inscription est validée en fonction des quotas disponibles. Une fois encaissé, il ne sera pas remboursé. Si je suis empêché(e), je pourrai faire bénéficier de ma place un autre camarade, une personne inscrite sur la liste d'attente tenue par l'AAENPC, ou, à défaut, une toute autre personne de mon choix.

J'ai bien noté que ce voyage était organisé à titre bénévole et amical par l'AAENPC, que chaque participant participait au voyage à ses risques et périls, et que je ne pourrai donc pas tenir pour responsable l'AAENPC de tout incident au accident qui pourrait m'arriver durant ce voyage."

Fait à, le Signatures

La naissance des villes nouvelles Anatomie d'une décision (1961-1969)

Lion Murard et François Fourquet



Cet ouvrage raconte l'histoire et la mise en œuvre de la politique d'aménagement de la région parisienne dans les années 1958-1970. Son titre

Est justifié par la place centrale des villes nouvelles dans l'étude comme par leur

Caractère d'élément porteur du projet. Mais c'est bien de la politique régionale d'ensemble qu'il s'agit ici, dans ses orientations stratégiques définies à l'horizon

2000 comme dans sa mise en œuvre sur le terrain.

Il se lit comme un roman et devrait passionner le lecteur qui s'intéresse au débat, toujours actuel, sur l'évolution de cette région, mais aussi aux débuts de la V^e République, au rôle clef de l'homme d'exception que fut Paul Delouvrier et, plus largement, aux problèmes permanents que sont les relations entre pouvoir central et pouvoir local, entre administrateurs et politiques, entre administration de mission et administration classique.

Il nous permet de pénétrer dans la « boîte noire » où sont enregistrés le rôle concret des individus et des institutions, les idées et les rapports de force de l'époque, les enthousiasmes et les rigidités d'un système administrato-politique.

Il s'appuie sur des témoignages de première main recueillis en 1975 auprès des acteurs de cette aventure : Michel Arrou-Vignod, Elio Boulakia, Paul Delouvrier, Pierre Gibel, Serge

Goldberg, Guy Lagneau, Marcel Lods, Jacques Michel, Jean Millier, Michel Piquard, Jean-Eudes Roullier, Guy Salmon-Legagneur, complétés par la réflexion, trente ans après, de Jean-Pierre Dupont.

Lion Murard, historien, chercheur au Cermes (CNRS-IN-SERM-EHESS), est l'auteur avec François Fourquet de l'Histoire de la psychiatrie de secteur, ou le secteur est impossible (1975), et avec Patrick Zylberman du Petit travailleur infatigable. Ville, habitat et santé au XIX^e siècle (1976), et de l'Hygiène dans la République. La santé publique en France ou l'utopie contrariée, 1870-1918 (1996).

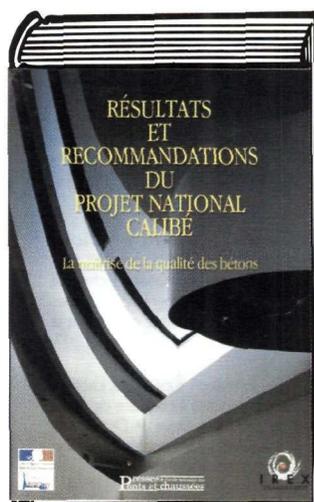
François Fourquet, enseignant-chercheur en économie (Université Paris 8 Saint-Denis), a écrit les comptes de la puissance. Histoire de la comptabilité nationale et du Plan (1980) et Richesse et puissance. Une généalogie de la valeur, XVI^e-XVIII^e siècle. Il travaille sur le lien entre développement local et mondialisation. ■

tu pour vous

Résultats et recommandations du projet national Calibé

La maîtrise de la qualité des bétons

IREX : Institut pour la recherche appliquée et l'expérimentation en génie civil



Le présent ouvrage constitue le rapport de synthèse du Projet national "CALIBÉ" dont l'objectif était de mettre en lu-

mière, pour chaque poste de la chaîne qui va de l'amont de la fabrication à l'aval de la mise en œuvre, les facteurs essentiels sur lesquels agir afin qu'un béton "de qualité" se substitue au béton encore trop souvent "approximatif" utilisé dans les constructions courantes.

Dans ce but, le Projet national s'est attaché à déterminer une "instrumentation", constituée d'un ensemble d'appareils de contrôle ou de mesure, de protocoles d'essais ou de recommandations pratiques, propre à améliorer la maîtrise de la mise en œuvre des bétons.

Soucieux d'efficacité, les partenaires ont choisi de concentrer leurs moyens et leurs efforts sur

un nombre limité de thèmes, en ayant à chaque fois l'ambition d'aboutir à des résultats utilisables aussi directement que possible dans les pratiques quotidiennes.

Les travaux réalisés ont permis de nombreuses avancées scientifiques sur des questions relatives à la formulation et à la fabrication des bétons, au pompage des bétons, à la résistance du matériau dans l'ouvrage et au suivi du béton au jeune âge, ainsi qu'à la réalisation des parements en béton. Les résultats de ces travaux sont représentés ici, à l'exclusion de ceux portant sur le pompage, qui n'ont pas été repris car ayant déjà fait l'objet de deux publications du LCPC auxquelles on pourra se reporter. ■

MARS & CO

Dans un monde du Conseil en Stratégie dominé par des entreprises américaines ayant toutes "descendu le Gulf Stream", MARS & CO est unique pour au moins quatre raisons :

- 1. nous sommes les seuls consultants en stratégie d'origine européenne à nous être imposés aux Etats-Unis, où nous comptons maintenant la moitié de nos activités et de nos consultants ;*
- 2. nous sommes les seuls consultants en stratégie reconnus au niveau mondial à garantir l'exclusivité de nos services à nos clients ;*
- 3. nos clients sont un nombre limité de grandes entreprises internationales auxquelles nous lient des relations de partenariat à long terme ;*
- 4. nous estimons être les seuls dans notre secteur à appliquer une vraie méritocratie, car nous ne procédons à aucun recrutement "latéral" : nous recrutons des consultants en début de carrière et nous les formons intégralement.*

Si vous êtes intéressés par notre bureau de Paris, contactez notre Direction des Ressources Humaines au 100, avenue Raymond Poincaré, 75116 Paris.