

PAS DE DISCOURS
DES PRIX!

PAS DE DISCOURS
DES PRIX!

24
cafés

***l'espace
commercial***

© 1970
Z 55

Propre ou usée, l'eau c'est notre métier.



Qu'il s'agisse d'une ville ou d'un village, la Société Lyonnaise des Eaux prend en main, soit totalement, soit partiellement vos problèmes d'eau.

Il faut pouvoir, en effet, transformer, distribuer, rejeter un élément que la nature nous livre. L'eau en tant que produit fini doit présenter toutes les qualités que l'utili-

sateur est en droit d'exiger. L'eau après usage doit respecter les normes qui protègent la nature de la pollution. Et ceci pour un prix modeste.

Les différentes formules de contrats mises au point par la Lyonnaise des Eaux visent à répondre aux besoins exacts de vos collectivités.

Une structure décentralisée met partout

en France des interlocuteurs responsables face aux élus locaux. Derrière eux toute la logistique de la Lyonnaise des Eaux : laboratoires, centres de calcul, bureaux d'études, etc..

Potable ou non, si vous avez un problème d'eau, n'hésitez pas à nous consulter : nos spécialistes vous feront bénéficier d'une longue expérience acquise sur le terrain.



Société Lyonnaise des Eaux

45, rue Cortambert - 75769 PARIS CEDEX 16 - Tél. : 503.21.02

3500 spécialistes de l'eau au service des collectivités.

sommaire

Directeur de la publication :

Jacques LECLERCQ
Président de l'Association

Administrateur délégué :

Philippe AUSSOURD
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

Rédacteurs en chef :

Olivier HALPERN
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

Benoît WEYMULLER
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

Secrétaire générale de rédaction :

Brigitte LEFEBVRE DU PREY

Assistante de rédaction

Eliane de DROUAS

Rédaction - Promotion

Administration :

28, rue des Saints-Pères
Paris-7^e - 260.25.33

Bulletin de l'Association des Ingénieurs
des Ponts et Chaussées, avec la colla-
boration de l'Association des Anciens
Elèves de l'Ecole des Ponts et Chaussées.

Abonnements :

— France 150 F.
— Etranger 150 F (frais de port en sus)
Prix du numéro : 18 F

Publicité :

Responsable de la publicité :
Jean FROCHOT
Société Pyc-Editions :
254, rue de Vaugirard
75015 Paris
Tél. 532-27-19



Les commerces dans les villes nouvelles



C. MARTINAND :
Rapport sur les collectivités locales.

Couverture : Jean-Pierre TESSON

Maquette : Monique CARALLI

dossier

La page du Président	11
Editorial	12
J. BARROT	
Coups de projecteurs sur le monde des centres commerciaux	13
S.F. CAREIL	
Le commerce dans les villes nouvel- les	26
G. SALMON-LEGAGNEUR	
Le commerce dans la réhabilitation des centres anciens	31
J. SOULAS et P. ROBIN	
Le commerce rural	35
R. CERRUTI	
Eclairage public : ombres et lumières sur la ville	39
G. de COURTIVRON	

La Vie du Corps des

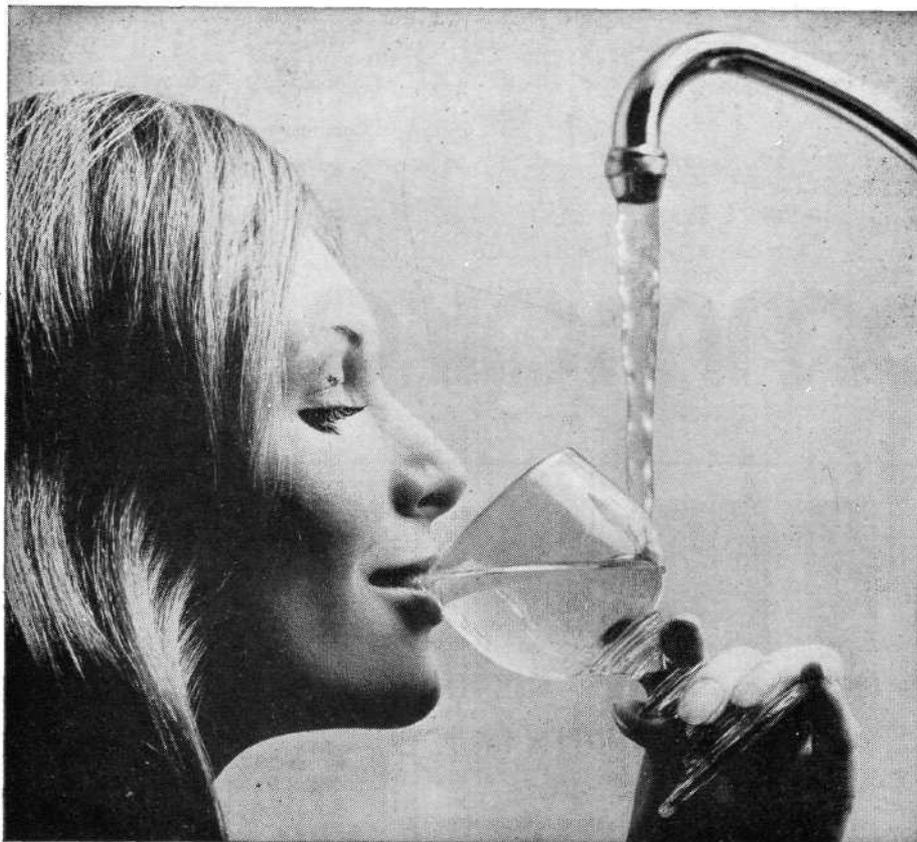


Ponts et

Chaussées

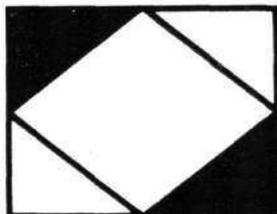
Rapport FUNEL-MARTINAND	43
Intervention de M. Pierre RICHARD ...	44
Réunion régionale : Alsace-Lorraine ..	48
Colloques	51
Mouvements	54
Prix Albert Caquot	55
Formation continue	56

L'Association des Ingénieurs des Ponts et
Chaussées n'est pas responsable des opinions
émises dans les conférences qu'elle organise
ou dans les articles qu'elle publie.



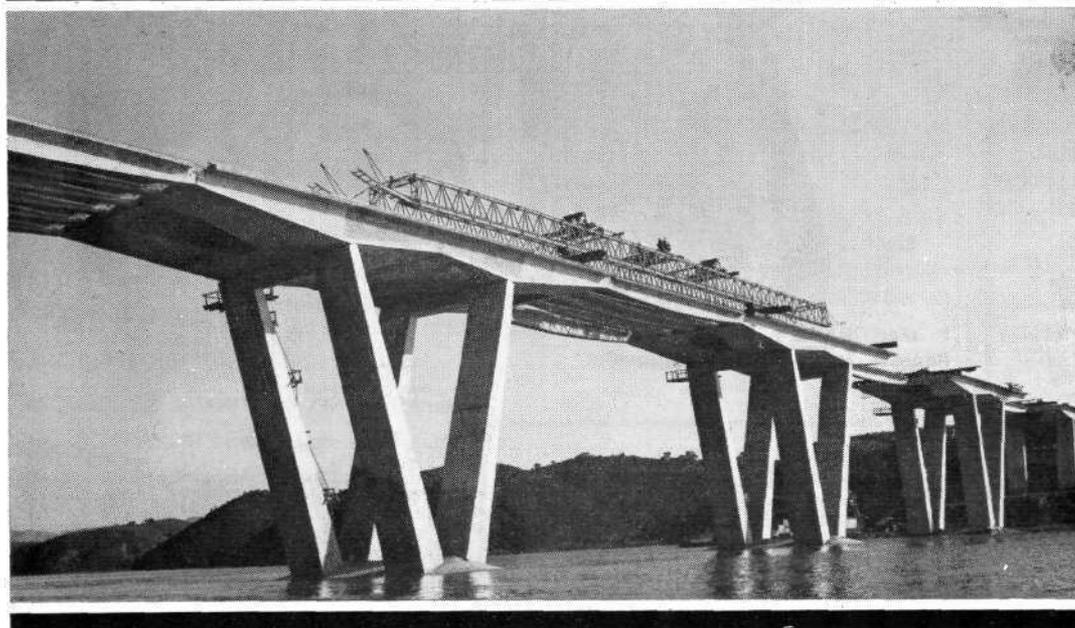
plaisir retrouvé
grâce
à la
compagnie
générale des eaux

52, rue d'Anjou
75384 Paris Cedex 08
Tél. : 266.91.50



Dragages et Travaux Publics

Tour Eve • La Défense 9 • 92806 Puteaux • Cedex France



en France
et dans
le monde
entier

- Terrassements
- Travaux maritimes
- Barrages et canaux
- Routes et voies ferrées
- Aéroports
- Ouvrages d'Art
- Bâtiments et usines
- Travaux souterrains

Pont de Vila Nova au Portugal



- entreprise générale
- constructions métalliques
- constructions mécaniques
- constructions nucléaires
- constructions off-shore
- aéroréfrigérants
- menuiserie métallique
- façades-murs-rideaux
- chaudronnerie-réservoirs
- ponts fixes et mobiles
- ouvrages hydrauliques

Compagnie Française d'Entreprises Métalliques

57, bd de Montmorency - B.P. 31816 - 75781 Paris Cedex 16 - Tél. 524 46 92 - Telex Lonfer Paris 620512

CFEM

SOCIÉTÉ ROUTIÈRE DU MIDI

ÉMULSIONS DE BITUME
TOUS TRAVAUX
ROUTIERS

●
S.A. au capital de 3 500 000 F
Siège Social
et Direction Générale
B.P. 24-05001 GAP-CEDEX

●
DIRECTION DES EXPLOITATIONS
et USINE D'ÉMULSIONS DE BITUME
05001 GAP - B.P. 24
Route de Marseille
Tél. (92) 51.60.31
Télex : ROUTMIDI 430 221

●
AGENCES
Zone Industrielle
13290 LES MILLES
Tél. (42) 26.14.39
Télex : ROUTMIDI 410 702
26101 ROMANS - B.P. 9
Tél. (75) 02.22.20
Télex : ROUTMIDI 345 703

Entreprises de bâtiment et travaux publics

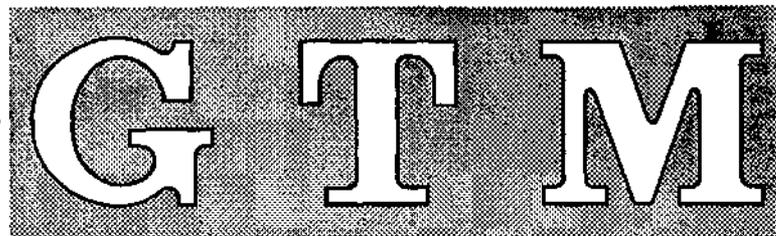
Engineering

Coordination pilotage

Missions de contractant principal

Promotion

Groupe



Société des Grands Travaux de Marseille

61, avenue Jules-Quentin — NANTERRE (Hauts-de-Seine)
Tél. : (1) 725.94.40
Télex : GTMNT 611 306 — Télécopieur



MICOPRENE

Bitume fluxé polymère
pour enduits

SCR

CHIMIQUE DE LA ROUTE

5 AV. MORANE SAULNIER 78140 VELIZY VILLACOUBLAY
BOITE POSTALE N° 21 TELEPHONE 946 97 88

ANNUAIRE DU GENIE RURAL DES EAUX ET DES FORÊTS

Edition 1978

Vous trouverez dans cet annuaire :

- Liste alphabétique des ingénieurs avec leurs fonctions (grand corps d'état — Organismes internationaux — Administrations et organismes para-étatiques — Recherche et expérimentation — Académie — Enseignement — Secteur privé)
- Liste géographique,
- Toutes informations sur :
 - Ministère de l'Agriculture (Administration centrale — services régionaux et directions départementales de l'agriculture), avec indication du rôle et des fonctions des différents services ainsi que la mention des responsables.
 - Secrétaire d'Etat à l'Environnement,
 - Office National des Forêts.

Pour le recevoir, retournez le présent bulletin à :

PYC-EDITION,

254, rue de Vaugirard — 75740 Paris cedex 15

Prix de l'ouvrage :

216,50 f. franco

Annuaire GR

Nom :

Adresse :

Service ou référence :

Ci-joint règlement :

par chèque bancaire

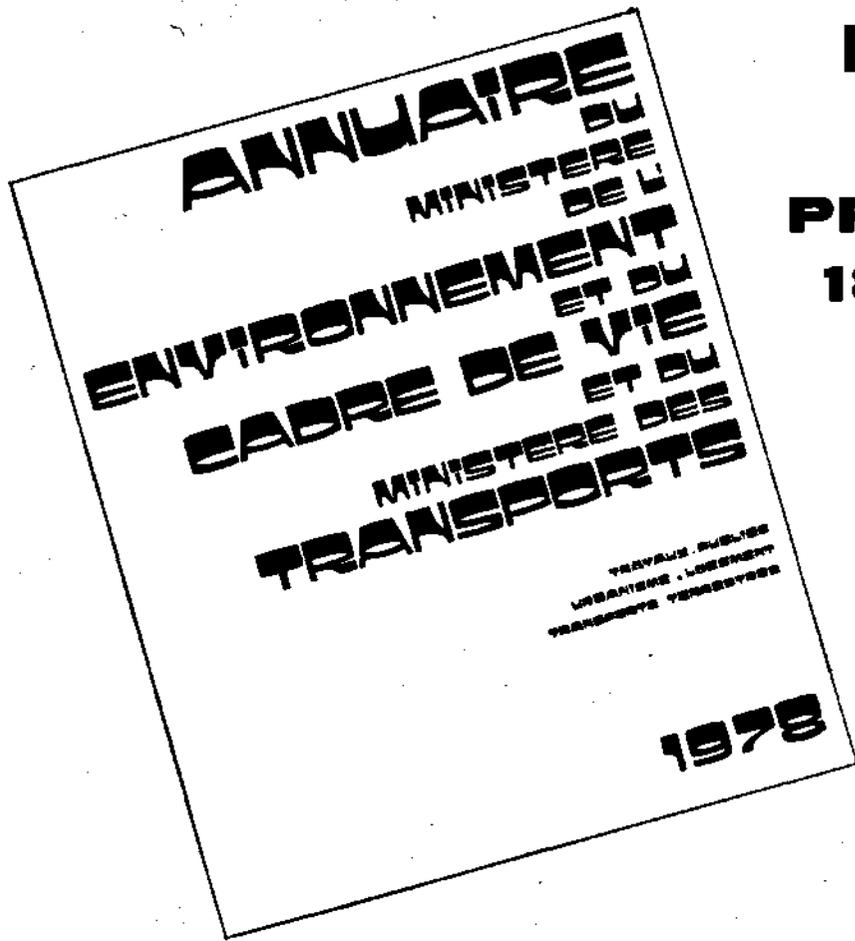
par virement postal au C.C.P. Paris
1382-45 x à l'ordre de PYC-EDITION

Facture à nous adresser en exemplaires.

Signature :

Date :

PCM



ÉDITION 1978

**PRIX T.T.C. franco :
180 F**

Pour qui ?

Pour tous ceux qui sont fréquemment en relation avec les Pouvoirs publics du fait de leur participation à l'équipement, à la construction et à l'environnement ainsi qu'aux transports :

- entreprises et bureaux d'études
- maires et services techniques des municipalités
- responsables de l'aménagement foncier et rural
- architectes et urbanistes
- offices d'HLM et sociétés coopératives de construction

Pourquoi ?

Pour savoir à qui s'adresser sans perte de temps et de façon efficace :

- administrations centrales : cabinet, inspection générale de l'Équipement, circonscriptions territoriales, coopération technique, directions et services techniques
- conseils, comités, commissions
 - services extérieurs et spécialisés
- organismes interministériels

Vous pouvez le recevoir en le commandant à l'aide du bon ci-contre, accompagné de votre règlement, à l'Annuaire officiel du M.E.C.V., Service des Ventes, 254, rue de Vaugirard, 75740 Paris Cédex 15 - Téléphone : 532.27.19.

Bulletin à retourner à PCM

**ANNUAIRE
du MINISTÈRE
de l'ENVIRONNEMENT et du CADRE de VIE
et du MINISTÈRE des TRANSPORTS**

Service des ventes : PYC-ÉDITION
254, rue de Vaugirard, 75740 Paris Cédex 15

SOCIÉTÉ

ADRESSE

REFERENCES (OU SERVICE)

Veuillez m'adresser ex. de l'annuaire M.E.C.V.
à 180 F T.T.C. franco, soit F que je règle :

par chèque bancaire ci-joint

par virement postal à votre C.C.P. Annuaire M.E.C.V. Paris 508-59 M (à adresser directement à votre centre)

par virement administratif

suivant facture (ou mémoire) en exemplaires

Cachet : Date :

L'Entreprise Industrielle



Conduites et Canalisations



29, rue de Rome
75008 PARIS
Tél. : 296.16.60

TRAVAUX ELECTRIQUES

Centrales hydrauliques, thermiques, nucléaires - Postes de transformation H.T. et B.T. - Lignes de transport d'énergie H.T. et T.H.T., rurale - Eclairage public - Poteaux en béton armé et précontraint - Installations Industrielles - Courants faibles - Automatismes - Postes et Télécommunications - Usine de fabrication de tableaux électriques.

GENIE CIVIL

Aménagements hydro-électriques - Ouvrages d'Art - Souterrains - Aéroports - Autoroutes - Canalisations.

BATIMENT

Bâtiments industriels, publics, privés - Parkings - Groupes scolaires - Piscines.

CONDUITES ET CANALISATIONS

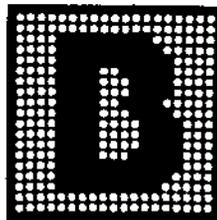
Adduction et distribution eau - Assainissement - Feeders et distribution gaz - Pipes-Lines - Stations de pompage et d'épuration.

BUREAUX D'ETUDES

En vous apportant un service complémentaire d' « engineering financier » dans la réalisation de vos Grands Projets

Le groupe de la BANQUE NATIONALE de PARIS

premier Groupe Bancaire Français présent dans plus de soixante pays confirme sa vocation internationale en mettant à votre disposition une nouvelle Société de Services



LA SOCIÉTÉ DE PROMOTION DES GRANDS PROJETS INTERNATIONAUX

Tél. 244.53.19 : B.N.P., 22, boulevard des Italiens - 75009 PARIS
246.12.56 J. GABRIEL X 40 (Dir. Gén.)

ENTREPRISE

BOURDIN & CHAUSSE

S.A. au Capital de 21 000 000 F

NANTES :

Rue de l'Ouche-Buron - Tél. : 49.26.08

PARIS :

36, rue de l'Ancienne Mairie
92 - BOULOGNE-BILLANCOURT - Tél. : 604 13-52

TERRASSEMENTS
ROUTES
ASSAINISSEMENT
RÉSEAUX EAU et GAZ
GÉNIE CIVIL
SOLS SPORTIFS

CC 8



CC 14



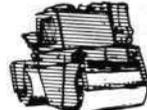
28 RC



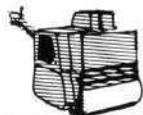
71 RC



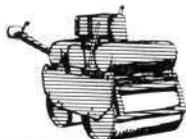
71 RCT



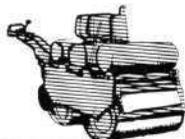
RW 6



RW 9



RW 11



ALBARET COUTHON

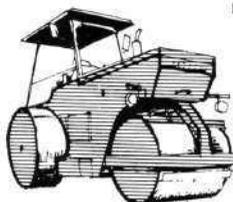
TA 10



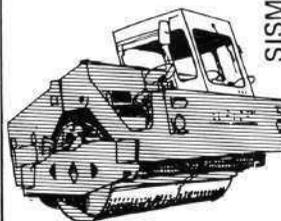
TC 12



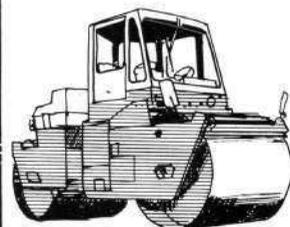
RN 16



SISMOPACTOR TT 900



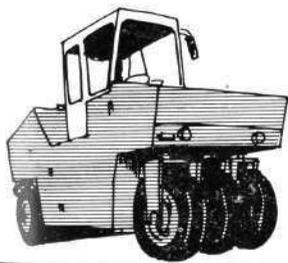
VA 10



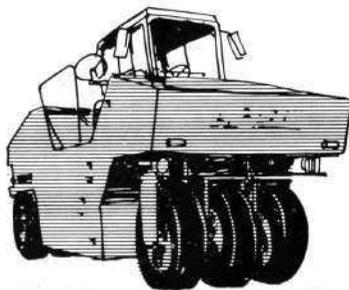
LA GAMME

(demandez notre nouveau catalogue)

ORTHOFACTOR PF 2



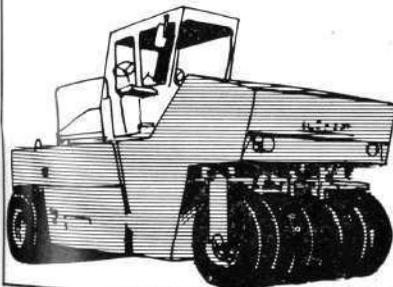
ORTHOFACTOR P 3/PF 3



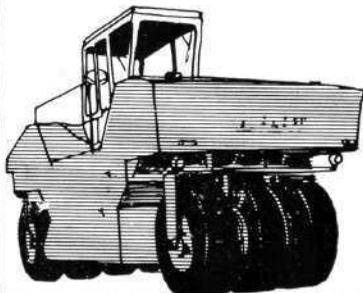
SISMOPACTOR TT 1600



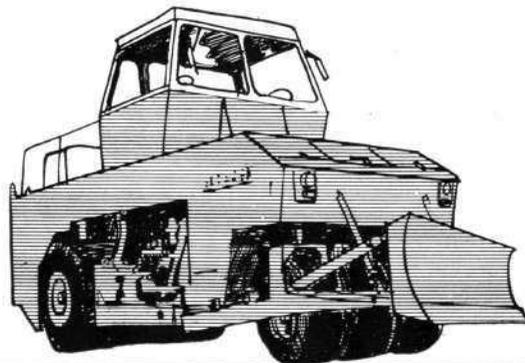
ISOPACTOR M 6



ORTHOFACTOR P 5



GEOFACTOR



ALBARET

ALBARET 60290 RANTIGNY (4) 473 31 55

SB

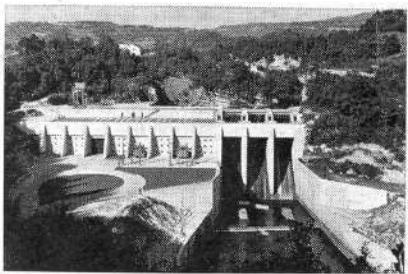
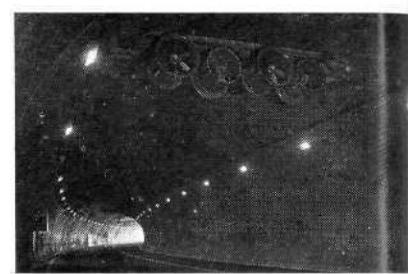
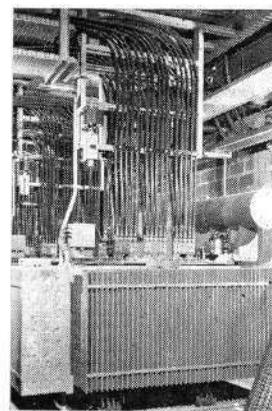
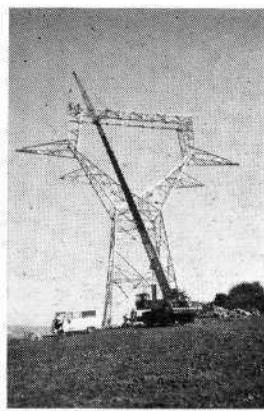
SPIE BATIGNOLLES

SB

DANS LE MONDE

ETUDIE ET REALISE
TOUS LES TRAVAUX RELATIFS
A
L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

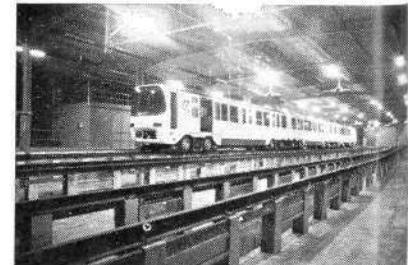
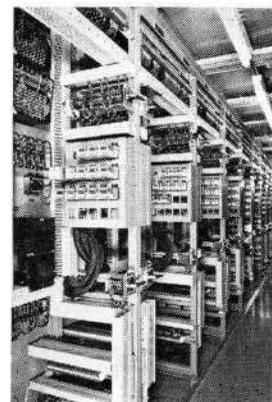
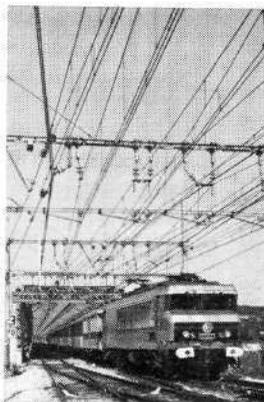
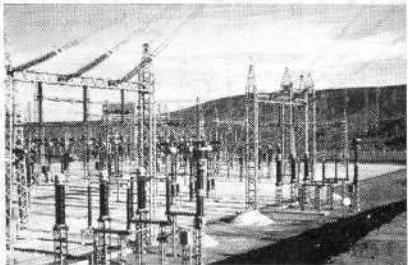
**CENTRALES
LIGNES HT
POSTES
CATENAIRES**



(Photothèque E.D.F. - P. Béanger)

**EQUIPEMENTS
ELECTRIQUES
INSTRUMENTATION**

*industriels
liés aux transports
d'ensembles
urbains*



DIVISION SPIE

Postes - centrales - Equipements électriques
202, quai de Clichy - 92111 CLICHY Cedex - FRANCE
Télex 739 33 20 - Télég SBDEG B 620 519 F

Lignes - caténaires
4, av. M.-Saulnier - 78140 VELIZY - FRANCE
Tél. 946 96 21 - Télég PAVEL 600 720

RÉPERTOIRE DÉPARTEMENTAL DES ENTREPRISES

SUSCEPTIBLES
D'APPORTER
LEUR CONCOURS
AUX ADMINISTRATIONS
DES PONTS
ET CHAUSSÉES

ET A TOUS LES AUTRES
MAITRES D'OUVRAGES PUBLICS
PARAPUBLICS ET PRIVÉS

01 AIN

Concessionnaire des planchers
et panneaux dalles « ROP »

Les Préfabrications Bressanes

01-CROTTET - R.N. 79 près de Mâcon
Tél. 29 à Bagé-le-Châtel

05 HAUTES-ALPES

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**

Tous travaux routiers

Route de Marseille - 05001 GAP - B.P. 24
Télex : ROUTMIDI 430221
Tél. : (92) 51.60.31

13 BOUCHES-DU-RHONE

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**

Tous travaux routiers

Zone Industrielle - 13290 LES MILLES
Tél. : (42) 26.14.39
Télex : ROUTMIDI 410702

26 DROME

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**

Tous travaux routiers

Route de Mours
26101 ROMANS - B.P. 9
Télex : ROUTMIDI 345703
Tél. : (75) 02.22.20

39 JURA

Sté d'Exploitations et de Transports PERNOT

Préfabrication - Béton prêt à l'emploi
Rue d'Ain, 39-CHAMPAGNOLLE Tél. 83

Sté des carrières de Moissey
39-MOISSEY

59 NORD

Ets François BERNARD et Fils

MATÉRIAUX DE VIABILITÉ :

Concassés de Porphyre, Bordures, Pavés en
Granit, Laitier granulé, Sables.

50, rue Nicolas-Leblanc - LILLE
Tél. : 54-68-97 - 38 - 39

63 PUY-DE-DOME

BÉTON CONTROLE DU CENTRE

191, a. J.-Mermoz, 63-Clermont-Ferrand
Tél. : 82-48-74.

Pont de Vaux, 03-Estivareilles
Tél. : 86-01-95.

BÉTON PRÊT A L'EMPLOI
Départ centrale ou rendu chantiers par
camions spécialisés - Trucks Mixers -

67 BAS-RHIN

EXPLOITATION DE CARRIÈRES DE GRAVIERS
ET DE SABLES -- MATÉRIAUX CONCASSÉS

Gravière du Rhin Sessenheim

S.A.R.L. au Capital de 200.000 F

Siège social : 67-SESSENHEIM

Tél. : 94-61-62

Bureau : 67-HAGUENAU, 13, rue de l'Aqueduc
Tél. : 93-82-15

94 VAL-DE-MARNE

ENTREPRISES

QUILLERY SAINT-MAUR

GÉNIE CIVIL — BÉTON ARMÉ

— TRAVAUX PUBLICS —

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

FRANCE ENTIÈRE



**Compagnie Générale
des Eaux**

Exploitation: EAUX
ASSAINISSEMENT
ORDURES MÉNAGÈRES
CHAUFFAGE URBAIN

52, r. d'Anjou - 75008 PARIS - Tél. 266.91.50



**100 ANS
D'HISTOIRE EN FRANCE**



J. Hamon

Assainissement Pourquoi la fonte ductile ?

Parce que les canalisations en Fonte Ductile sont étanches. En assainissement gravitaire, elles éliminent le risque le plus grave qui est d'absorber ou de polluer les nappes phréatiques d'eau potable.

Parce que les canalisations en Fonte Ductile sont résistantes. En conduites de refoulement ou en assainissement sous pression, elles offrent ce large coefficient de sécurité qui a fait leur succès en aduction d'eau.

Parce que les regards en Fonte Ductile sont solides. Pour faire face à l'augmentation continue de la circulation.

La Fonte Ductile = le meilleur matériau pour canaliser l'eau.

Pont-à-Mousson S.A.

Bon à retourner au service publicité : 4X, 54017 NANCY CEDEX
Je désire recevoir une documentation sur les canalisations d'assainissement en Fonte Ductile.

Nom _____
 Société _____
 Adresse _____

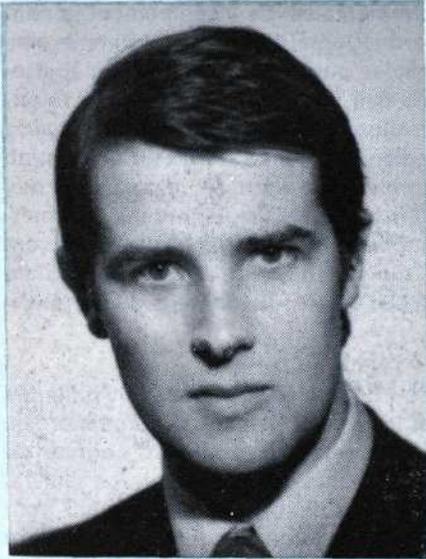
 Téléphone _____



PONT-A-MOUSSON S.A.

91, av. de la Libération, 54017 NANCY
Tél. : (83) 96 81.21
Télex : PAMSA X 850003 F

La page du président



La modification des relations et des compétences de l'Etat et des collectivités locales, quelle que soit l'issue de la réforme en cours de discussion au Sénat, est d'intérêt national. Elle concerne largement notre administration et certains d'entre nous ont regretté, lors d'une récente enquête, l'absence de réflexion globale dans ce domaine. Cette constatation que nous pressentions nous a conduits à lancer, dès octobre 1978 une réflexion d'ensemble sur les évolutions probables à moyen terme des collectivités locales ; elle nous a conduits plus récemment à reprendre contact directement avec tous nos camarades en poste en province.

Publication prochaine du rapport sur les collectivités locales.

Il nous a donc paru important de situer les ingénieurs des Ponts et Chaussées par rapport au développement des collectivités locales, et notamment aux textes de lois en cours d'élaboration : le rapport Funel-Martinand, que vous recevrez prochainement, traite de l'ensemble des questions qu'une telle évolution suscite.

Il a paru également important de mieux connaître les projets du gouvernement en ce domaine : l'intervention de Pierre Richard, Directeur général des Collectivités Locales, devant le Conseil Général des Ponts et Chaussées, que nous publions ici, éclaire le débat de manière synthétique et pénétrante.

Ceci dit, il faut rappeler l'effort de réflexion déjà entrepris ; le colloque organisé conjointement par les associations et les écoles de l'ENA et de l'ENPC, sur le thème « Collectivités Locales et Aménagement » qui a réuni des représentants éminents des divers partis politiques ainsi que les plus hauts responsables de l'administration ; les positions élaborées par le syndicat en faveur de la décen-

tralisation, mais aussi pour un allègement de la tutelle technique et la suppression des contrôles a priori, la réforme de l'instruction du permis de construire et celle du système des rémunérations accessoires.

Et nous pouvons dire, sur ce dernier point, à la suite du discours du Président de la République en Alsace, que si nous sommes honorés que soit envisagée la possibilité de former les cadres de la fonction publique communale à l'ENA ou à l'ENPC, nous sommes par ailleurs soucieux que, dans le maintien du pouvoir d'achat des intéressés, la rémunération d'un agent soit dissociée des prestations que fournit son propre service.

Un tour de France des Régions.

60 % des ingénieurs en activité résident à Paris et dans les départements de la petite couronne ; six cents environ sont donc en service sur le terrain, pour l'essentiel dans le secteur public. formant notre « base territoriale » répartie en ce qui concerne les activités de notre association en dix régions. Nous avons à plusieurs reprises évoqué tout à la fois l'intérêt majeur, et la difficulté, de liens étroits malgré l'éloignement géographique pour déterminer une ligne générale pondérant les diverses préoccupations. C'est dans cette optique qu'a été organisée une première réunion en Alsace-Lorraine à laquelle, en présence de Jean Chapon, se sont rendus plus des trois-quarts des membres du groupe régional. Ce premier résultat encourageant nous a incités à prévoir pour les mois à venir une réunion dans chaque région.

J. Leclercq



Je suis particulièrement heureux que PCM ait pris l'initiative de consacrer ce numéro à une réflexion sur l'aménagement commercial.

Les responsables des Directions Départementales de l'équipement jouent en effet un rôle très important dans les procédures d'urbanisme commercial. Il leur appartient d'abord de faire apprécier par les commissions départementales et nationales les conséquences des implantations sur le développement urbain, compte tenu de la localisation de l'habitat et des moyens de communication réalisés ou en projet. Ancien Secrétaire d'Etat au Logement, je suis tout naturellement enclin à donner une grande importance aux considérations d'urbanisme en ce qui concerne les implantations commerciales. Les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme fournissent bien entendu une base de référence, mais rien ne remplace l'avis d'un directeur de l'équipement qui connaît, pour être « au contact du terrain » les perspectives des agglomérations.

Il appartient ensuite aux responsables de l'Equipement de faciliter, dans les opérations de centre ville, le maintien et le développement des commerces. L'idée est trop répandue que, si les logements sont mis aux normes de confort et si les espaces publics sont aménagés, le commerce suivra. En réalité, ce n'est pas si simple. Le renouveau d'un quartier se traduit pour les commerçants par la modification de leur clientèle, qui exigera de leur part un effort important d'adaptation : certains relèveront le défi et consentiront cet effort, d'autres plus âgés, préféreront se retirer, d'autres encore viendront s'installer. Ce brassage du tissu commercial doit être organisé, de façon que la chance de l'adaptation soit offerte à tous. Voilà un domaine où les relations que les responsables de l'Equipement nouent avec les Chambres de Commerce et d'Industrie et les Chambres de Métiers sont particulièrement importantes.

Autant dans les zones rurales que dans les agglomérations, autant dans les périphéries des villes que dans les centres, le commerce est présent partout où se fait l'aménagement. Cependant, la responsabilité du commerce doit rester aux commerçants. On a vu par le passé de mauvais investissements dans le commerce parce que les urbanistes avaient forcé la main aux commerçants en faisant passer leurs schémas d'avenir sans tenir compte des transitions et des progressions nécessaires. Urbanistes et commerçants doivent absolument éviter de telles fausses manœuvres qui sont sources de gaspillages financiers. Il faut pour cela qu'ils se concertent et acceptent de réaliser la synthèse entre leurs conceptions et leurs impératifs.

Je compte sur les ingénieurs des Ponts et Chaussées pour prendre l'initiative de tels contacts, afin qu'ils soient partie prenante de l'avenir commercial de nos agglomérations et de nos villes nouvelles.

Le Ministre du Commerce et de l'Artisanat :
Jacques BARROT.

coups de projecteurs sur le monde des centres commerciaux

par Serge-François CAREIL

*Docteur en droit, Sciences Po,
CPA de la Chambre de Commerce de Paris.
Ancien Auditeur I.H.E.D.N.*

Préambule

La qualité de cette revue et de ses lecteurs, le court laps de temps qui m'a été imparti, l'ampleur du sujet par rapport à l'espace nécessairement restreint qui m'a été alloué, m'amènent à préférer cette formule des coups de projecteurs à l'impossible exhaustivité qui nécessiterait un livre de 500 pages et au digest qui traîne partout et n'est pas digne de cette publication.

J'ajoute que ce qui suit n'engage ni la S.C.C. ni mes confrères qui m'ont obligeamment fourni une importante documentation.

1. - Inventaire et définitions

1.1 - Le centre commercial :

La réunion sous un même toit (1), dans un ensemble compact et continu, de boutiques de moyennes surfaces

(*) Auteur de : « Le grand magasin, baromètre de conjoncture » Paris Sedes 1952. « Confort collectif urbanisme et commerce » Paris Sepaic 1967. Directeur des Etudes des Services Travaux Techniques, Sécurité et de l'Expansion du Groupe Galeries Lafayette (1946-1970). Directeur Général Adjoint de la Société des Centres Commerciaux (S.C.C.).

City II à Bruxelles.



et de grandes surfaces (grands magasins ou hypermarchés (2), conçu, construit et géré comme un tout.

1.2 - Inventaire :

• Monde	19.000 (3)
• Dont U.S.A.	17.500
• Dont France	317

en mars 1979

1.3 - Taille prise en compte : (4)

Elle est égale ou supérieure à 5.000 m² de surface commercialisable (G LA), c'est-à-dire vente + réserves + services commerciaux et non commerciaux des magasins.

1.4 - Poids :

Les 317 centres commerciaux français couvrent 7.000.000 de mètres carrés de commerces, utilisent 150 à 175.000 employés, représentent 12,6 % de la consommation globale du pays.

(A titre de comparaison, l'ensemble des grands magasins français, y compris ceux en centres commerciaux, représente 3,5 % de la consommation globale du pays, dont 0,6 % en centres commerciaux (5); quant aux hypermarchés, ils couvrent 10 % de la dite consommation. Ces chiffres ne sont que des ordres de grandeur non comparables sans précaution car ils comprennent tous, à des degrés très divers, l'alimentation).

1.5 - Localisation en mars 1979 :

	Rénovation urbaine	Villes nouvelles et nouvelles villes	Périphérie
Région parisienne	3	5	—
Hors région parisienne	8	1	300
	11	6	
	17		300

A titre de comparaison, en Allemagne Fédérale les chiffres grossièrement comparables sont 30 et 97. (6)

Aux Etats-Unis les rénovations urbaines multi-usage comportant des centres commerciaux commencent à être d'une grande actualité.

Elles ont longtemps été freinées par les problèmes raciaux, de drogue et de criminalité, selon Adolphe Novak célèbre architecte de centres commerciaux aux U.S.A. et en Europe.

2. - Le phénomène économique des centres commerciaux

2.1 - Progrès techniques, innovation, nouveaux produits :

Il n'y a pas, pour moi, plus de commerce moderne que de nouveaux économistes, philosophes ou chefs de cuisine ! Il y a par contre de nouveaux produits, de nouvelles marchandises, grâce au progrès technique et à l'innovation : **70 % des marchandises vendues aujourd'hui n'existaient pas en 1950.**

Les centres commerciaux ne sont que l'un des éléments nécessaires à la prodigieuse révolution économique, technologique, démographique, sociale et urbanistique intervenue en particulier en France depuis 1946 et baptisée par Fourastié : « les 30 glorieuses ».

J'extraits de ce livre remarquable ce point de repère sur l'équipement des ménages :

Année	Télévision	Machine à laver le linge	Réfrigérateur	Automobile
1960	10 %	20 %	20 %	30 %
1976	75 %	65 %	80 %	60 %

et simples : « mettre les produits nouveaux, le plus vite, au plus bas prix, à la disposition du plus grand nombre de clients, le plus commodément possible ».

A chaque époque, depuis la plus haute antiquité, cette quête a conditionné le choix des emplacements du commerce et ses pratiques.

2.3 - Moteur économique :

Il y a par contre des périodes de stagnation et des périodes d'accélération.

Les centres commerciaux sont un produit naturel des « 30 glorieuses ». On trouvera ci-dessous quelques autres points de repères :

231 - Pouvoir d'achat du minimum vital annuel :

1700 à 1831 - multiplié par	1,5
1831 à 1949 - » »	2,2
1949 à 1976 - » »	3

232 - Productivité industrielle :

1913 à 1938 - » »	0,88
1938 à 1975 - » »	3,6

233 - Combinaison des deux précédents :

Pouvoir d'achat du manœuvre en

équipement électroménager :

1950 - 1975 - multiplié par 4,4

234 - Démographie	Population
1891	40 millions
1946	40,5 millions
1976	52,8 millions
	(1,33 fois 1946) (INSEE)

(1) Sauf exception.

(2) Sauf exceptions, rarissimes à ce jour.

(3) Source : ICSC - 665 Fifth avenue, New-York

(4) Source : J.L. SOLAL, 4^e conférence européenne de l'ICSC à Paris — 5/6 mars 79 — P.D.G. de la S.C.C. et Président du Comité Européen permanent du Conseil International des Centres Commerciaux I.C.S.C.

(5) Source : conférence d'Alfred LOMBAD, Directeur Général des Nouvelles Galeries, le 6/3/79 à l'I.C.S.C.

(6) Source : mensuel de l'institut économique et social des classes moyennes belges — N° 10/1977.

Revenant des U.S.A. vers la fin des années 1960, Max Heilbronn, Président d'Honneur du Groupe Galeries Lafayette, disait : « je sens venir la crise car tout le monde a deux rasoirs électriques, 2 T.V., 2 réfrigérateurs, 2 voitures et rien de nouveau à envier ».

2.2 - Des implantations commerciales

Les lois du commerce sont éternelles

Logements principaux :

- 1949 11 millions (INSEE)
- 1970 18 millions (CEREM)
(1,64 fois 1949)

235 - Nombre d'automobiles :

- 1958 4.000.000
- 1979 21.000.000 (7)

2.4 - Localisation des populations :

241 - En général :

On peut estimer que 80 à 90 % de ces 7.000.000 logements nouveaux ont été construits dans les Z.P.I.U. (zone de peuplement industriel et urbain) définies par l'INSEE.

Entre le très important dépeuplement des campagnes et la croissance de 12,3 millions d'habitants pendant ces 30 ans, on peut estimer que près de 20 millions d'habitants sont venus peupler les Z.P.I.U. des grandes agglomérations et des villes de moindre importance. (N'ayant pu ni à l'INSEE ni à l'Equipement trouver les chiffres exacts, j'en ai fait l'estimation en combinant les chiffres disponibles et ceux donnés par « la rurbanisation » de J. Bauer et J.-M. Roux - le Seuil, et par Fourastié, opuscit).

242 - En région parisienne en 1972 : sur 12 000 km² :

• Paris	2.700.000	} 6.750.000
• Dans un rayon de 15 kms	5.300.000	
• Au-delà de 15 kms mais en site urbain	1.450.000	
• Au-delà de 15 kms en habitat rural	400.000	
	<u>9.850.000</u>	

(Source : J. Bauer et J.-M. Roux, opus cit).

243 - Répartition socio-professionnelle :

3. - Le phénomène commercial de 1946 à 1976 : problèmes spécifiques et effets induits des phénomènes économiques, démographiques et urbanistiques

3.1 - Les grands magasins français : court historique économique, social et financier :

311 - Au zénith de la prospérité en

- la crise de 1929-32
- les événements de 1936-38
- la pénurie de 1940-51
- les troubles sociaux de 1945-1949.

1929, ils sont sortis exsangues de :

Ils sont les seuls du monde occidental à avoir subi une telle succession de difficultés souvent dramatiques en 22 ans !

312 - Politique de prix et bénéfices :

Elle est directement issue de la pé-

gasins « maisons de verre » ne firent jamais de marché noir. A la Libération, ils eurent le sentiment d'être menacés par la vague de nationalisation.

Dans cette ambiance, les grands magasins se jetèrent avec foi et ardeur dans la lutte contre l'inflation, sous la houlette des plus résistants de leurs dirigeants.

312.1 - 1^{er} janvier 1947 : affiche « D.F. » Défense du Franc et baisse de 5 % à partir du 2-1-47 sur tout le magasin, par rapport aux étiquettes du 31-12-46, à la demande du Président Léon Blum.

En toutes occasions, même action, à la demande de tous les gouvernements successifs.

312.2 - **Octobre 1952** : Le Président de l'un des grands magasins propose au Président Antoine Pinay de suivre chaque mois (grâce aux inspecteurs du contrôle économique) dans son grand magasin, puis bientôt dans toute la profession, les prix de 120 articles manufacturés, enfermés dans une salle de collection. (Il est amusant et ceci prouve que les lois du commerce sont éternelles, de voir aujourd'hui 25 ans après, une chaîne d'hypermarchés reprendre cette idée pour faire une publicité, alors qu'en 1952 il s'agissait d'une aide gracieuse, apportée au Gouvernement par l'inspirateur de mon livre « Le grand magasin baromètre de conjoncture »).

312.3 - **1963/1965** : Marquant à des taux très bas et sans aucun matelas les grands magasins supportent difficilement le premier plan de stabilisation.

(7) J.L. SOLAL opuscit.

riode 1940-1947. Le commerce — dont les grands magasins sont un élément important — fut mis à l'index par Vichy, mais les grands ma-

en pourcentages	industriels, gros commerçants, patrons indust. professions libérales, cadres supérieurs	petits commerçants cadres moyens, artisans	employés, ouvriers, personnel de service	total en %
Région parisienne				
Ville de Paris	25,20	10,70	64,10	100
Proche banlieue	19,69	10,30	70,01	100
Grande banlieue	21,20	11,05	67,75	100
France entière				
Grande banlieue	21,60	11,50	66,90	100

313 - Résultats comparatifs avec les grands magasins étrangers

Un dirigeant de grand magasin m'indiquait il y a peu de jours, qu'en moyenne en comparaison Hors T.V.A. et hors (7 bis) alimentation, les grands magasins français en 1978 marquent encore environ :

- 4 points au-dessous des Allemands,
- 7 points au-dessous des Américains, Suédois et Hollandais.

3.2 - Les grands magasins français et l'immobilier

321 - Le sauvetage du patrimoine ancien :

Avec le retour à l'abondance, en 1952 les grands magasins français, au lendemain du redressement Pinay, voient leurs chiffres d'affaires progresser sensiblement chaque année en francs constants mais comme dit ci-dessus avec de très faibles marges.

Mais hélas :

- le mobilier date de 1925,
- les immeubles de 1912-1931,
- les ascenseurs de 1920,
- la décoration, des Arts-Déco,
- Ce sont des lignes Maginot avec des tambours à triple porte en hiver et double en été, tous les 50 mètres,
- il n'y a ni aération ni climatisation,
- les escaliers sont en nombre insuffisant,
- les toilettes, de 1920 également,
- etc...

A titre d'exemple généralisable, il fallut dépenser, de 1957 à 1969 dans l'un d'entre eux, chaque année :

- 10 millions de francs 1960 de grands travaux de modernisation et agrandissement,
- 5 millions de francs 1960 de gros entretien trentenaire en retard,
- 5 millions par an de décoration, aménagement et modernisation technique.

Ces sommes étaient un minimum de survie et ne permettaient même pas l'air conditionné rationnel.

322 - Magasins nouveaux :

Les marges laissaient à peine de quoi financer le minimum de survie pour la remise en état du patrimoine ancien.

Les grands magasins :

322.1 - De 1962 à 1967 : n'ouvrirent que quatre unités très importantes :



Saint-Sever. En rénovation urbaine l'importance des liaisons mécaniques (par tapis roulant compte tenu du Super M).

Printemps Nation et Lille, Nouvelles Galeries Toulouse et Bron.

322.2 - De 1950 à 1970 : ouvrirent des centaines de magasins populaires, dont peut-être 70 % appartiennent à des affiliés :

- investissements légers,
- rentabilisation de capital plus rapide,
- risques plus faibles,
- apport de l'alimentation,
- localisation facile à trouver en ville et dans les Z.U.P. (29 d'entre eux seront localisés dans les centres commerciaux). (9 ter).

Ils étaient 734 en 1977, avec 981 000 mètres carrés de **surface de vente** (hors réserves et services) avec une surface moyenne de 723 m² (8).

323 - Comparaison avec la R.F.A. :

Un seul des grands Groupes, le Kaufhof a pu, de 1960 à 1977, faire passer ses magasins de 101 à 183, sa surface de vente de 335 000 m² à 945 000 m², en ayant la possibilité d'investir chaque année de 118 à 240 millions de D.M. en D.M. courants (9) - (9 bis).

324 - De 1950 à 1960 : la R.F.A. reconstruit ses grands magasins avec ses villes, toujours avec parking latéral ou sur le toit et dans de larges avenues propres au trafic automobile. **Les 4 points d'écart, en taux de marque, avec la France permirent cela.**

Ces faits, signalons-le au passage, expliquent les 127 centres commerciaux allemands au lieu de 317 français...

325 - Comparaison avec les U.S.A. : 325.1 - L'origine

Dès le début de la reprise apportée par l'effort de guerre, les grands ma-

(7 bis) Ces deux problèmes rendant les comparaisons très délicates, les chiffres ci-dessus sont donnés sous toute réserve. Il s'agit d'écart moyens sur la période 50-76.

(8) Source : « Panorama » Points de Vente 1/9/78.

(9) Source : Association Internationale des Grands Magasins.

(9 bis) Des chiffres analogues existent pour les autres grands groupes allemands, tels que Karstadt, etc...

(9 ter) Ce qui n'est pas en règle générale la vocation de ces magasins de proximité, mais il y a de belles exceptions.

gasins américains retrouvèrent leur prospérité d'avant 1929. Pragmatiques, ils suivirent la clientèle du « baby boom » et des « veterans » désertant le cœur des villes pour les communautés externes ou « rurbaines ». Le géant de la 34^e rue Macy's fut le premier à ouvrir tout seul avant 1950 Macy's White Plains dans le New Jersey, près de la gare, et sans parking. Il fut suivi de peu par Abraham and Strauss, le géant de Brooklyn, qui ouvrit à Hempstead dans Long Island (10) mais sur parking de 500 places.

Ce type de grands magasins sub-urbains, que j'ai visités dès 1956, fut appelé « Free Standing Department Stores ». C'est le cas des Nouvelles Galeries de Bron (1966).

325.2 - L'apparition des centres commerciaux :

75 en 1949 ; 1 700 en 1956 ; 2 900 en 1958 ; 4 500 en 1960 ; 6 300 en 1962 ; 8 500 en 1965 ; 17 500 en 1978.

Les puissantes chaînes de grands magasins : Federated, May, Allied, Macy's, Sears, avaient montré le chemin de l'exode « rurbain », ils devinrent les piliers de l'expansion en centre commercial : 7 points d'écart en taux de marque avec la France et une histoire heureuse le permettaient.

Les satellites de grands magasins en centres commerciaux aux U.S.A. se comptent en milliers : 5 000, 6 000 ? Il y en a 25 en France ! (10 bis)

Dans des centaines de cas le grand magasin est lui-même promoteur ou apporte le terrain au promoteur. (Un seul grand magasin a promu totalement un centre commercial en France, les Nouvelles Galeries à Cap 3000)

3.3 - Le phénomène discount aux U.S.A. - théorie et pratique

331 - Théorie :

La célèbre école de Day, on organisée par National Cash Register crée les séminaires MMM avec le célèbre et regretté Trujillo. La doctrine est simple :

- les centres de ville sont morts définitivement,
- il faut fermer en ville et ouvrir en périphérie,
- seules chances pour l'avenir :
 - les discount qui sont le nec plus ultra,
 - les centres commerciaux,

332 - Pratique :

Dès les années 1950, la guerre du commerce étant un état permanent depuis que le monde est monde, naquit aux U.S.A. le « discount ». Les petits magasins en ville et très spécialisés (photo, petit électroménager, disques, radio, TV) et grands ; sur parking, en free standing, tous rayons en périphérie, battirent en brèche le commerce traditionnel les « korvettes ».

Les premiers cherchaient à survivre dans des cités en déclin et les seconds à capter la clientèle périphérique au détriment des grands magasins. L'alimentation voit se créer des dizaines de milliers de petits supermarchés de proximité, en ville ou dans les zones denses des banlieues et des milliers de très grands supermarchés sur parkings avec livraisons par tapis roulants à la sortie du type « K Mart » en free standing.

3.4 - Les conséquences sur l'espace commercial français

Le décor est planté. La suite était inéluctable et prédéterminée

341 - Le phénomène hypermarché :

- la nature a horreur du vide,
- les millions d'habitants des périphéries exigent d'être servis,
- le français attache une très grande importance à l'alimentation,
- l'automobiliste veut acheter en voiture,
- les grands magasins n'avaient pas les moyens financiers de sortir en masse à l'extérieur des villes, contrairement aux américains,
- l'oracle de Dayton fut entendu... et ce fut le premier Carrefour à Ste-Geneviève-des-Bois en 1962, le premier discount à la française, le premier hypermarché à 70 % alimentaire.

Il y en a 392 au 1^{er} janvier 1979.

342 - La naissance des centres commerciaux :

Pour les raisons historiques retracées ci-dessus, les grands magasins freinent tant qu'ils peuvent la naissance des centres commerciaux.

La remise en état des patrimoines anciens et les 7 points de moins de bénéfice par rapport aux U.S.A. les empêchèrent en outre de le faire sur fonds propres.

En 1969, s'ouvrirent Parly II et Cap 3000. Le problème majeur de Jean-

Louis Solal à Parly II fut de convaincre les deux grands magasins (Printemps et B.H.V.) et le Préfet Pierre Maisoneuve, P.D.G. de la SEGECE eut autant de mal à convaincre les Galeries Lafayette et le B.H.V. pour Belle Epine qu'il ouvrit en 1971.

Mais compte tenu de cet historique, il faut savoir que lorsque les grands magasins des centres commerciaux ouvrirent en périphérie, les hypermarchés, phénomène purement français, occupaient déjà le terrain, obligeant les premiers, malgré leurs taux de marque déjà très bas, à baisser encore davantage leurs prix dans tous les rayons.

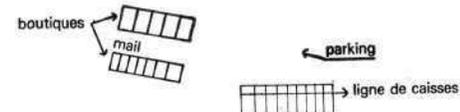
4. - Les centres commerciaux français en 1979

4.1 - Les 317 centres commerciaux de l'inventaire du chapitre 1 ci-dessus, sont très divers :

411 - Souvent à l'intérieur d'une ZUP, les plus petits comme Elysée II ou Grigny II, ont comme « locomotive » un magasin populaire, un supermarché ou un petit hypermarché, avec 15 à 30 boutiques. (5 à 12 000 m² de surface commercialisable — centre de proximité).

412 - Les hypermarchés : s'étant adjoint une galerie marchande dont ils ont été eux-mêmes le promoteur.

- en général il s'agit de galeries latérales :



- dans un cas célèbre à l'origine dans le Nord, une enquête a montré que seulement 2,8 % des clients étaient amenés à passer devant les boutiques (11).

(10) S.F. CAREIL : « Confort Collectif Urbanisme et Commerce » opus cit.

(10 bis) Part du marché des ventes de produits non alimentaires pour les grands magasins, aux Etats-Unis. Source : LSA, N° 713, p. 35 :

1930	40 %
1945	30 %
1950	35 %
1960	45 %
1970	55 %
1980	48 %

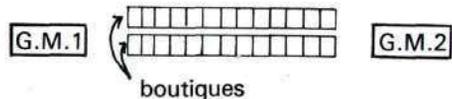
(11) Mais cette chaîne a revu ses conceptions dans les unités suivantes et est même entrée dans des centres commerciaux classiques.

- le manager du centre est en général le directeur de l'hypermarché, excellent et... assez égoïste à l'égard des petits commerçants.
- la promotion des boutiques n'est qu'une fin seconde :
 - soit diminution du prix de revient de la coque de l'hypermarché,
 - soit, à une certaine époque, « alibi », face aux mouvements des commerçants et aux commissions.
- 15 à 40 boutiques.
- 15 à 30 000 m² de surface commercialisable (hypermarché + galerie marchande).

413 - Les centres commerciaux intercommunaux ou régionaux réalisés par les promoteurs :

413.1 - Les centres comportant deux grands magasins

C'est le cas classique issu du modèle américain :



La clientèle attirée par les deux pôles que sont les grands magasins, circule de l'un à l'autre en passant devant toutes les boutiques.

Mais, le vrai problème des centres commerciaux français est que pour toutes les raisons exposées dans l'historique ci-dessus, les grands magasins sortis tard en centres commerciaux, y furent atteints de plein fouet par la crise : 10 satellites de grands magasins seulement arrivent environ 1 an avant les premiers effets de la crise.

Sur ces 10, un est fermé : Le Bon Marché à Sarcelles et 7 sont à l'équilibre ou en bénéfice cumulé depuis leur ouverture. Les deux derniers sont en bénéfice ou à l'équilibre en 1978 (12).

15 ont ouvert en pleine crise économique (13). Parmi ces 15, 1 a également fermé et 14 sont en pertes parfois lourdes, quelquefois supérieures à l'investissement.

Au total, les grands magasins classiques complets en centre commercial restent à :

- B.H.V. 4
- Galeries Lafayette 4
- Printemps 3
- Samaritaine 3

- Nouvelles Galeries 4
 - Jelmoli France 1
- Ces chiffres, inférieurs à 5 pour chacun des grands Groupes comparés aux chiffres étrangers, sont frappants. Ils expliquent les retards et les difficultés.

Seuls les centres de Vélizy et de Rosny connurent dans l'année économique de rêve de 1969, 3 à 4 candidats pour 2 places de grands magasins.

Mais dès 1971, la recherche de grands magasins devient le chemin de croix du promoteur :

- 1971 : le Printemps renonce à Rosny II et ferme le dossier de la Part-Dieu.
- 1973 : Le Bon Marché ferme à Sarcelles et renonce à Maine Montparnasse.
- 1974 : Les Nouvelles Galeries hésitent à prendre possession de leur coque terminée à Evry et renoncent à Rouen Saint-Sever.
- 1977 : Le Printemps ferme à Créteil.

Taille : 40 000 à 110 000 m² de surfaces commercialisables, 100 à 240 boutiques.

413.2 - La souplesse française :

Face à ce problème, les promoteurs français eurent l'idée révolutionnaire, par rapport aux normes américaines de remplacer partiellement ou totalement les grands magasins par des hypermarchés :

4132.1 - Les remplacements partiels et mixages :

	Centre	grand magasin	hypermarché
SERETE	Cergy	Samaritaine +	Super M demain
Aménagement . .	Pontoise		Carrefour
SE GE CE	Créteil	B.H.V. +	Euromarché
S.C.C.	Evry II	Nouvelles Galeries +	
CENCO	Nancy		Euromarché
	St-Sébastien	C et A +	

A noter qu'il s'agit de 2 villes nouvelles ; 1 nouvelle ville et 1 rénovation urbaine.

Nous reviendrons sur les difficultés particulières de ce type d'opérations - taille 30 000 m² à 90 000 m².

4132.2 - Les centres commerciaux à un seul pôle représenté par un hypermarché :

SEGECE : Barentin, Nantes Baulieu, Boissenart, Martigues Nord.

Serete Aménagement : Massena 13 (Paris)

S.C.C. : Bobigny II, Ullis II, Boissy II, Villeneuve II, Rouen Saint-Sever.

Sans cette souplesse française, l'apport considérable de l'industrie des centres commerciaux à l'économie du pays eût tourné court avec la crise.

413.3 - Les avatars de la crise :

Centres

- La Défense
- Le Forum des Halles
- Les Halles de Strasbourg
- Bordeaux Mériadek
- St-Etienne Centre II
- Clermont-Ferrand
- Fond de jaude

Locomotives

- 1 grand magasin
- + 1 hypermarché
- 4 moyennes surfaces
- 7 moyennes surfaces (ouvert)
- 1 hypermarché
- 1 hypermarché
- + 1 moyenne surface

Des moyennes surfaces ont ouvert ou ouvriront, avec une moyenne de 5 à 6 ans de retard dû essentiellement aux problèmes des grandes surfaces.

Il faut là encore remarquer qu'il s'agit uniquement de rénovations urbaines, ce que nous expliquerons plus loin.

(En ville nouvelle, Marne la Vallée ne voit toujours pas poindre à l'horizon son grand centre commercial rem-

(12) Source : Alfred LOMBARD — opus cit, parag. 1.5.

(13) A titre indicatif, dans l'Express du 24/2 au 2/3, page 76, a été publiée la courbe du prix du baril de pétrole en dollars et celle du nombre de chômeurs de l'O.C.D.E. en millions de 1972/73 à 1979. En décalant la série statistique du nombre de chômeurs, de 1 an par rapport à celle de la hausse du prix du pétrole, on obtient entre les 2 séries un coefficient de corrélation de 0,97. L'année suivant la hausse de 1 dollar du prix du baril (de 1972 à 1977, l'O.C.D.E. enregistre 1 million de chômeurs de plus, de 1973 à 1979).



Bobigny II. Le centre commercial assure la liaison entre la préfecture à gauche et la mairie à droite.

placé à ce jour par « Arcades », 1 supermarché et 66 boutiques. Le Vaudreuil n'a qu'un petit centre commercial d'un hypermarché et 10 boutiques séparées. L'Isle d'Abeau n'a rien ; Vitrolles non plus).

4.2 - Points marquants et apport des centres commerciaux :

421 - L'emploi :

L'ensemble du commerce a créé depuis le début des années (14) 60, de 50 à 60 000 emplois par an (sauf au cours des deux dernières années) c'est-à-dire 1 emploi sur 4 des 200 000 emplois nouveaux dont nous avons besoin par an.

2 700 000 personnes travaillent dans le commerce, c'est-à-dire plus d'un français sur 10.

A l'intérieur de ces chiffres, il est rappelé que les centres commerciaux,

à eux seuls, ont créé entre 150 000 et 175 000 emplois. Par ailleurs, tous les spécialistes reconnaissent qu'en 1979 le commerce est l'un des rares (15 bis) secteurs où il soit possible de continuer à créer des emplois. En effet, en centre commercial, chaque fois que l'on (15) construit 32 m² de surface commercialisable (GLA) on crée un emploi à plein temps.

En outre, la construction d'un centre commercial nécessite la création, à titre temporaire, de très nombreux emplois : 500 à 600 emplois en moyenne pas an, pendant 2 ans pour un centre commercial de 30 000 m² de surfaces commercialisables.

Enfin, le commerce crée des emplois induits : un magasin (15) de vêtements de 1 000 m² crée environ 60 emplois dans une usine de fabrication de vêtements et un nombre plus grand encore, si l'on tient compte des usines textiles en amont.

(14) Source : B. de La Rochefoucauld (professeur à l'Ecole Centrale de Paris, président de la 4^e conférence européenne des centres commerciaux) Congrès I.C.S.C. du 5/3/79 à Paris.

(15) J.L. SOLAL opus cit.

(15 bis) Contrairement à ce que l'on dit généralement, de 1962 à 1976, le nombre de commerces en France n'a pas diminué, il est passé de 1 284.000 à 1.975.000, soit + 54 %, dont l'ensemble des commerces non alimentaires de 302.700 à 340.850 de 1960 à 1975. Sur la même période, la diminution du nombre de points de vente ne s'est constatée que dans le domaine des commerces alimentaires, qui sont tombés de 316.000 à 260.000. La cause essentielle est la création d'un important réseau de supermarchés (qui étaient 3.300 au 31/12/77 pour un total de 2.600.000 m²) s'étant ouvert à la cadence de 250 à 300 par an.

Source : « France, les structures actuelles de l'appareil commercial » — Urbanisme et entreprises, n° 113, février 79, article Jacques Sol-Roland, sous-directeur du commerce intérieur. Ces chiffres sont donnés pour montrer que **contrairement à tout ce qui se dit, les centres commerciaux n'ont en rien fait fermer, sur cette période, le moindre commerce pré-existant.**

Grandes Unités	Moyennes surfaces	Petits magasins			Total	Emplois
		succursaliste	indépendants			
			franchisés	non franch.		
CENCO 3	1	26	8	131	169	650
SERETE Aménagement aujourd'hui 2	9	69	23	133	236	2 350
nouvelle ouverture sous 2 ans 2	8	106	33	191	340	5 000
CECECE 9	6	186	68	385	654	7 000
S.C.C. 16	15	290	160	774	1 255	15 000

423 - Les centres commerciaux ont créé des chances pour les commerçants dynamiques. Compte tenu qu'il n'y a pas de pas-de-porte c'est la seule solution, pour un commerçant dynamique, de pouvoir ouvrir, en quelques années, une chaîne de boutiques.

Les journaux de la profession : Points de Vente - L.S.A. et le CECOD (Centre d'Etude du Commerce et de la Distribution) publient régulièrement, depuis 1973 des articles sur : « les nouveaux succursalistes » Points de vente, mars 73 N° 116, « une nouvelle génération de détaillants » La Dépêche Rurale, novembre/décembre 74 ; « un nouveau succursalisme alimentaire » LSA du 16/5/74 ; « le centre commercial, un tremplin pour commerçant agressif » Le Commerce Moderne 18/2/76 ; « L'organisation Chapalain (16 magasins en centres commerciaux » Le Commerce Moderne 26/5/76 ; « 1, 2, 3 boutiques, etc... » France Région, juillet/août 77 ; « en centre commercial, le bilan d'une enquête » GAP, septembre 72 à mars 73 ; etc...

Le CECOD, organisme dépendant de l'Association Permanente des chambres de commerce et d'industrie, est en train de préparer une étude complète sur les chaînes de commerçants individuels ayant démarré avec une boutique et en ayant, quelques années plus tard, de 2 à 6. Sans que ce recensement ait été fait à ce jour, on peut estimer qu'ils sont entre 200 et 400 au minimum.

424 - L'apport des centres commerciaux de rénovation urbaine aux villes dans lesquelles ils sont implantés :

424.1 - La Part-Dieu :

La Part-Dieu. Les 3 niveaux et le Pont de rendez-vous central.



La balance commerciale de Lyon avec sa région était déficitaire depuis de nombreuses années (16). Sur les 2 millions de voitures qui ont fréquenté en 78 le parking de L.P.A., (4 300 places adjacent au centre commercial de 110 000 m² de surfaces commercialisables), 460 000 viennent d'au-delà de la zone d'attraction (Villefranche, Bourgoing, Vienne, L'Arbresle) c'est-à-dire de Rhône-Alpes et de l'ensemble de la France et un important contingent de voitures genevoises.

Le chiffre d'affaires supplémentaire apporté à la ville de Lyon et à son commerce, a été pour 1978 environ 170 000 000 F à 235 000 F sur 730 000 au total.

424.2 - Rouen Saint-Sever :

Au bout de 3 mois d'ouverture, il apparaît que ce centre commercial, situé sur la rive gauche de la Seine, n'a eu aucune incidence défavorable sur le commerce local et que 10 % environ de la clientèle (selon une enquête IFOP, recoupée par une enquête de chèques effectuée par Super M) viennent de plus de 15 km de Saint-Sever, dont 3 à 4 % de plus de 20 km.

424.3 - La conclusion est évidente :

Les centres commerciaux de centre villes luttent efficacement contre le dépérissement des villes, leur redonnant leur situation de marché dominant de leur région et selon la clientèle, parce que les achats y sont plus commodes, que cela permet d'avoir le choix et que c'est un lieu de rencontres où l'on trouve une ambiance. A Rouen Saint-Sever (selon l'enquête IFOP) pour l'ensemble de la clientèle, le taux de fréquentation est de 53 % entre : tous les jours ou presque, plusieurs fois par semaine, une fois par semaine. Il est à remarquer que les études économiques ne prennent jamais en compte la clientèle éloignée, tel qu'indiqué dans les deux cas ci-dessus.

Les centres commerciaux de rénovation urbaine combinent tous les types de clientèle :

Exemple, La Part-Dieu :

Métro : 8 600 voyageurs par jour ouvrable (un trajet) .. } 28 %
 Bus : 45.000 voyageurs par jour ouvrable (un trajet) .. }

Voitures : 8 219 }
 Personnes transportées en } 60 %
 voiture : 12 329 par jour }
 moyen }



Saint-Sever. La ville a rendu piétonnière le secteur Tangentant-Saint-Sever.

Piétons (absolu) : 7 500 11 %
 Taxis et deux roues : 700 .. 1 %

Soit 74 329 personnes, par jour ouvrable, moyen ou 2 700 000 visiteurs par an (16 ter).

Selon les renseignements communiqués par la SEGECE l'apport du centre commercial de Marseille-Bourse, de 36 600 m² GLA en première tranche dont un magasin Nouvelles Galeries de 24 000 m², est au moins aussi important pour la ville de Marseille que La Part-Dieu pour Lyon ou Saint-Sever pour Rouen.

425 - Centres commerciaux et transports en commun :

Nous avons vu ci-dessous (16 ter) que dans le cas particulier de La Part-Dieu, 28 % de la clientèle emprunte les transports en commun mais ceci est un cas rare, du fait de la situation en rénovation urbaine, dans un quartier qui est en train de devenir le deuxième cœur de l'agglomération lyonnaise (16 bis).

En général, les pourcentages de fréquentation en voitures, pour les centres commerciaux périphériques, dépassent 80 %.

Une étude serait intéressante à faire sur l'apport des métros aux centres commerciaux :

- anciens, dans les villes,
- nouveaux ou de rénovation urbaine,
- périphériques.

A ce jour, il n'est possible que de donner quelques points de repère :

Centres périphériques :

Créteil : prolongation de la ligne de métro n° 8, impact très faible,

Farsta (à 10 km au Sud de Stockholm) : impact très faible.

Boissy Saint-Léger : l'un des terminus du RER, impact difficile à chiffrer. Demain prolongation de la ligne n° 5 jusqu'à Bobigny : impact imprévisible.

La Défense : demain le centre commercial de la Défense : les pronostics sont difficiles à faire étant donné que le voyageur installé dans le RER à Saint-Germain, s'il reste 10 minutes de plus débarquera directement à Aubert, à l'intérieur du magasin Lafayette II des Galeries Lafayette ou sur le trottoir, au pied du magasin du Printemps.

Macy's Quen's : ce magasin a une communication directe avec le métro express de Long Island, l'apport est très faible.

(16) Source : « L'Espace Economique », André PIATIER.

(16 bis) Et qui se veut complémentaire du cœur ancien, la Presqu'île, entre Rhône et Saône.

(16 ter) Les pourcentages des enquêtes IFOP, sur les moyens de se rendre à la Part-Dieu, ne sont pas comparables directement à ces chiffres. Pour mémoire :

- Transports en commun 22,8 %
- Voitures 55,4 %
- Piétons 20 %
- Deux roues et taxis .. 1,8 %

A la limite de la ville, à l'endroit où il y a échange avec les transports de surfaces périphériques :

Attwater : terminus de la première ligne de métro de Montréal : ce centre avec un supermarché Steinberg, est extrêmement utilisé par la clientèle suburbaine, à l'occasion du transfert.

Centres commerciaux de centre de villes :
centres anciens :

La station de métro Auber se déverse directement par tapis roulant, dans le magasin Lafayette II et par escalator sur le trottoir devant le Printemps.

Tant qu'il n'y avait que le tronçon Auber / La Défense, l'apport était quasi nul.

Depuis que le RER va aussi bien à St-Germain qu'aux Halles et à Boissy St-Léger, l'apport est visiblement très important.

de rénovation urbaine :

A La Part-Dieu, nous avons vu précédemment que la station de La Part-Dieu apporte : 8 600 voyageurs / jour ouvrable / 1 trajet. Il est évident que ceci sera considérablement renforcé le jour où la ligne B, qui n'a que 3 stations depuis Charpenne et dont La Part-Dieu est le terminus, sera prolongée sur la rive gauche du Rhône, jusqu'à Jean Macé.

Centre commercial La Bourse et métro de Marseille : l'apport semble très intéressant.

426 - Communication entre chemin de fer et métro :

Le plus rentable de tous les satellites de grands magasins est « Les Galeries Lafayette » de Maine Montparnasse. Il y a échange entre chemin de fer et métro.

CONCLUSION : le métro n'est pas une panacée pour les centres commerciaux ; il semble, mais il serait intéressant de le vérifier, qu'il est particulièrement intéressant dans les cas où se trouvent recréés des situations analogues (pour des centres commerciaux de rénovation urbaine) à celles qui ont fait la fortune des centres commerciaux anciens de centre de villes, tel que : le centre commercial Haussmann.

Il y a un phénomène très particulier : la clientèle exige le parking quasi gratuit dès qu'il s'agit d'un centre commercial. Ce n'est pas le cas lorsqu'il s'agit d'un parking relié à un grand magasin en centre de ville et dont le nombre de places, par rapport aux besoins de l'environnement, est infiniment faible : Galeries Lafayette, Lafayette II, B.H.V., Lobau, etc...

Par contre, les expériences effectuées avec les 4 300 places du parking LPA du centre commercial de La Part-Dieu, ont montré une résistance psychologique totale de la clientèle à une tarification économiquement normale.

En simplifiant les choses, il est possible de dire que le passage de 2 F/H à 1 F/H a amené la fréquentation de 1 million de voitures à 2 millions de voitures (simplification abusive car il y a eu entre temps la pénétration du centre commercial, mais au total cela reste vrai en ordre de grandeur).

Fort de cette expérience, à Rouen Saint-Sever le parking a été loué, pour 23 ans, par la ville au G.I.E. des commerçants qui le gère et bien entendu appliquera la gratuité jusqu'au jour où le nombre de voitures-ventouses serait trop important.

Les résultats sont la preuve par neuf de ce qui a été dit ci-dessus à la Part-Dieu avec un parking de 1 800 places au lieu de 4 300 places, et dès la première année ont atteint le même nombre de voitures par jour qu'à La Part-Dieu, en l'an 2 ou en l'an 3.

Cependant, à propos des parkings pour les centres commerciaux de centre de villes et leur compétitivité avec les centres commerciaux périphériques comportant des parkings gratuits il faut signaler que les charges sont très importantes :

- ventilation, extraction des gaz pollués,
- électricité,
- chauffage,
- gardiennage,
- loyer du parking ou redevance aux autorités propriétaires du parking.

L'ordre de grandeur de ces coûts est d'environ, en francs 79 : 60 F/m² de surfaces commercialisables du centre commercial, hors taxes.

Les frais comparables de balayage et d'éclairage d'un parking à l'air libre, sont d'environ 10 à 15 F/m² H.T.

428 - Les avantages et les inconvénients des centres commerciaux de rénovation urbaine :

Il est certain qu'ils bénéficient d'une population primaire importante. Le cas le plus marquant est à ce jour celui de Marseille-Bourse, réalisation de la CEGECE. Il est certain également que ce ont des emplacements qui seront meilleurs chaque année et ne deviendront jamais mauvais.

Ce sont les boulevards Haussmann et les rues de Rivoli de l'avenir et de ce fait, n'arrivent pas plus que leurs ancêtres à la pleine capacité en 2 ou 3 ans.

Ce sont les valeurs de centres commerciaux les plus sûres sur le long terme.

La mauvaise querelle cherchée, vers les années 60, aux centres de villes par les adeptes inconditionnels de l'oracle de Dayton, Monsieur Trujillo, est aujourd'hui dépassée.

Cependant, les centres commerciaux de rénovation urbaine coûtent plus cher en investissement et en exploitation que les centres périphériques et surtout que les hypermarchés périphériques.

Les charges foncières moyennes demandées par les municipalités ou les Sociétés d'Équipement, tournent autour de 1 200 F/m² H.T. de surfaces commercialisables, valeur 1978.

Parkings :

Nous avons vu ci-dessus l'écart entre les coûts de parkings des périphéries et les centres commerciaux de rénovation :

- Les taxes professionnelles sont beaucoup plus élevées, aussi bien en périphérie que dans les quartiers anciens des villes,
- On paye en général deux fois la taxe d'enlèvement des ordures.

Il y aurait là et nous y reviendrons, une réflexion intéressante sur le fait que les centres commerciaux de rénovation urbaine sont l'avenir et que l'on tue « la poule aux œufs d'or ».

Il y a en outre un coût de l'énergie beaucoup plus élevé que dans les opérations périphériques, ce que nous allons voir ci-dessous.

CONCLUSION : Alors que nous estimons qu'en urbanisme commercial le libéralisme est une règle absolue et nécessaire les opérations de rénovation urbaine doivent être protégées jusqu'à ce qu'elles aient atteint leur

plein essor, compte tenu de ce que d'origine elles ne disposent pas — sur le plan des coût d'investissement et de fonctionnement — des mêmes avantages que les implantations périphériques qui sont beaucoup plus légères.

429 - Centres commerciaux et énergie:

Les centres commerciaux couverts, ventilés et climatisés sont bien évidemment de gros consommateurs d'énergie.

429.1 - consommation interne

Dès l'origine, les directeurs de centres commerciaux ont fait la chasse impitoyable aux dépenses d'énergie. Ils ont d'ailleurs fait profiter leurs collègues d'autres Sociétés de leurs expériences respectives.

Je pense qu'il est intéressant de donner ci-dessous quelques exemples de réduction de consommation :

On trouvera ci-dessous, par ordre croissant, les coûts correspondant aux éléments indiqués ci-dessus selon les types de chauffage :

F.O.D. : moyenne pour 2 centres commerciaux périphériques 66,70
chaufferie indépendante au fuel

G : moyenne pour 3 centres commerciaux périphériques 69,23
chaufferie indépendante au gaz

C.U.A. : moyenne pour 5 centres commerciaux, dont 3 périphériques et 2 de rénovation urbaine 74,47
chauffage urbain, affermage

C.U.C. : moyenne pour 2 centres commerciaux de rénovation urbaine 93,57
chauffage urbain, concession

E : les résultats connus à l'heure actuelle ne sont pas assez significatifs, néanmoins ils se situent certainement

toutes les enquêtes IFOP), chercher à se rattacher une forme d'énergie nouvelle, telle que l'énergie solaire (18). Les vastes surfaces en toiture devraient permettre l'implantation de ce type d'énergie.

429.2 - consommation externe :

Il est bien évident que le consommateur des centres commerciaux et des hypermarchés périphériques, consomme beaucoup d'essence. Ceci étant, il faut rejeter, avec la plus ferme énergie, l'affirmation « la simulation du bip » présentée par M. Michel Herblay dans son article « Le samedi noir » dans le n° 128 de l'Expansion, page 165 : « la plupart des centres commerciaux et centres périphériques cesseront d'eux-mêmes leur activité en raison de la disparition de leur clientèle motorisée.

Ceci est totalement contourné par les études menées par le Professeur de la Rochefoucauld et son équipe du

Centre	Electricité			Gaz		
	KWH	Indice	An	Termie	Indice	An
PARLY II	4 350 000	100	70	11 750 000	100	70
	2 240 000	51,41	78	4 830 000	41,09	78
VELIZY II	6 860 000	100	72	12 033 732	100	72
	4 150 000	60,53	78	5 350 000	44,45	78
ULIS II	2 900 000	100	74	eau chaude		
	1 542 000	53,20	ouverture partielle 78		4 000 000	100
ROSNY II	6 500 000	100	73	3 500 000	89	78
	3 550 000	51,45	78	11 200 000	100	73
BOBIGNY II	6 500 000	100	73	6 600 000	59	78
	3 550 000	51,45	78	eau chaude		
BOBIGNY II	2 000 000	100	74	5 240 000	100	74
	1 420 000	70	78	4 170 000	79	78
LA PART-DIEU	13 630 000	100	75	eau glacée		
	7 430 000	54,50	1 ^{re} année reconst. 78		1 950 000	100
				1 130 000	58	78

Par ailleurs et comme indiqué ci-dessus, il est intéressant de comparer les coûts de combustible d'entretien et de garantie totale du primaire chaud, selon les différentes formes d'énergie. En effet, dans les rénovations urbaines ou dans les villes nouvelles, en général la ville où la Société d'Equipement impose soit le chauffage urbain, soit le tout électrique.

au minimum au niveau du chauffage urbain concession.
chauffage tout électrique (17).

Il est certain que les centres commerciaux de l'avenir devront, s'ils veulent — compte tenu des récentes déclarations du Premier Ministre et du Ministre de l'Industrie — continuer à être couverts et climatisés (ce que désire ardemment la clientèle selon

laboratoire de technique humaine de l'Ecole Centrale présentées lors de

(17) Source : Etude BETERALP.

(18) Ou pompe à chaleur. Il est certain que les oscars de l'avenir devront être donnés aux centres commerciaux, non plus en fonction de leur décoration mais en fonction des efforts et des résultats d'économie d'énergie, tant à la conception qu'à l'exploitation.

la discussion du 6-3-79, avec MM. Jean Fries, Directeur du Commerce Intérieur, Jean Eudes Roullier, Directeur de l'Urbanisme et des paysages au ministère de l'Équipement et du Cadre de Vie, Jean-Pierre Fourcade et Jean-Louis Solal, P.D.G. de la S.C.C., lors de la table ronde de la session internationale des centres commerciaux à Paris.

Il est certain que l'achat motorisé familial aurait (en cas de restriction d'essence) — d'après les travaux de l'équipe de M. de La Rochefoucauld, comme de toutes les enquêtes IFOP — la priorité absolue sur d'autres utilisations de la voiture, telles que se rendre à son travail ou aller dans sa résidence secondaire.

Il est certain que ceci amènerait une redistribution des cartes, sur le plan des tranches horaires et un jumelage des utilisations de la voiture pour aller soit à la résidence secondaire, en passant par le centre commercial — soit rentrer à son domicile, en venant du travail, en passant par le centre commercial, soit etc... et que cela pourrait amener par exemple l'acceptation par les syndicats et les pouvoirs publics de l'ouverture du dimanche, par exemple aux heures de retour des résidences secondaires.

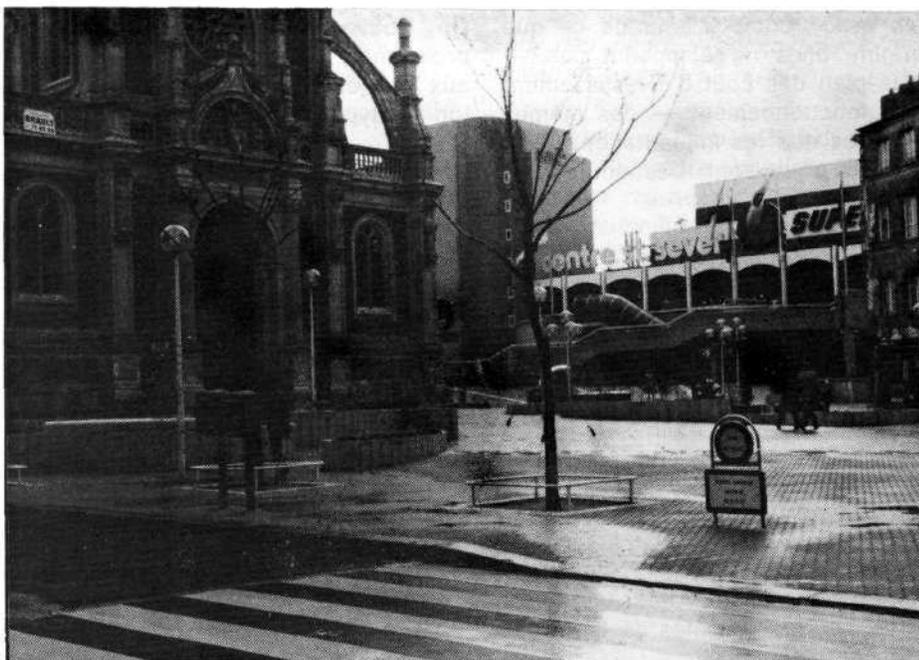
Une optimisation est certaine : **la suppression de la commodité de l'achat motorisé en famille sous un seul toit, est hors de question.** Dans la mentalité de la clientèle et sur ce point, la simulation du « bip » est totalement erronée.

Cependant, une autre redistribution de cartes s'opérera car, à l'heure actuelle, certains hypermarchés totalement saturés, attirent souvent de 10, 20, 30 km à la ronde et il est certain que la clientèle optimisera la dépense d'énergie de ses achats.

Allant plus loin, j'ajoute qu'en périphérie, dans les lieux où le maillage des hypermarchés et centres commerciaux périphériques, est trop lâche, il faudra créer les centres nécessaires permettant l'optimisation de la dépense de carburant.

Ceci nous amène à la conclusion sur le futur des centres commerciaux.

5. - Le futur des centres commerciaux



Saint-Sever.

5.1 - Comme dit ci-dessus, afin d'optimiser les dépenses de carburant de la clientèle motorisée, il faudra créer, en périphérie, les centres commerciaux d'environ 25 à 30 000 m² de surfaces commercialisables, avec hypermarchés, permettant de désengorger les hypermarchés saturés et de supprimer des rentes ricardiennes de situation et d'optimiser la dépense de carburant.

M. Jean Fries, directeur du commerce intérieur au ministère de l'économie, dans sa conférence du 6-3-79 à la S.C.S.I. estime que « la cadence de progression des hypermarchés oscilera autour d'une vingtaine par an au cours des 4 ou 5 prochaines années ». Afin justement d'optimiser la dépense de carburant, il ne faut plus qu'un seul de ces hypermarchés soit un hypermarché isolé mais il faut qu'ils soient **tous** accompagnés d'une galerie marchande équilibrée, sinon la clientèle fera 10 ou 20 km de plus, pour aller chercher sous un même toit tout ce dont elle a besoin.

5.2 - Je pense possible et souhaitable de moderniser les « usines à vendre » de la fin des années 60, hypermarchés toujours saturés et pour lesquels une amélioration de la qualité de vie et de l'ambiance est nécessaire.

Dans ce cas, je pense qu'il est indispensable de créer une dizaine de boutiques autour de tous les hypermarchés qui sont isolés.

Là encore, l'objectif est l'optimisation de la dépense de carburant.

5.3 - En rénovation urbaine, je pense qu'il y a des milliers d'opportunités de centres de proximité, comportant comme « locomotive » un hypermarché ou un magasin populaire, voire un mini hyper tel que les lancent aujourd'hui les chaînes d'hypermarchés, accompagnés de 10 à 30 boutiques, liés aux transports en commun, avec la possibilité de 20 à 150 places de parking par centre.

5.4 - Contrairement à d'autres, je pense également que des moyennes opérations de rénovation urbaine, sont encore possibles dans de nombreuses villes de France, avec des centres de 10 à 20 000 m² de surfaces commercialisables, avec parking de 300 à 500 places et liées aux transports en commun.

Ceci étant, il faudra cesser de considérer que le commerce est la « poule aux œufs d'or » et considérer au contraire que les avantages considérables de ce type d'opérations,

- animation des villes,
- emploi,
- retour du commerce en centre de ville,

justifie que ces opérations soient considérées comme des éléments de relance économique, du style du new-deal, chacune d'entre elles étant une micro Tennessee Valley Authority.

En écho au remarquable article de Paul Fabra dans « Le Monde » du samedi 12 mai, je dirais : « Vade retro Malthus hypocondriacus ».



Photothèque EDF - Photo Bérenger

Eclairage d'une rue piétonnière à Chambéry

les commerces dans les villes nouvelles

par Guy SALMON-LEGAGNEUR

Secrétaire général du groupe central des villes nouvelles,

et J.-L. SYLVESTRE

Chargé de Mission.

Des enseignes, des vitrines, des marchandises, des vendeurs, tels sont les signes extérieurs les plus visibles de la présence du commerce dans une ville. Et c'est la fréquentation de ces commerces par les clients ou même les badauds qui est l'une des meilleures caractéristiques de l'animation urbaine, tout en étant le baromètre du succès de ces commerces. Tout cela souligne combien le commerce et la ville sont entièrement liés, au point qu'on n'imagine pas de ville sans commerces.

Dans une ville traditionnelle, le développement du commerce est lié à l'histoire de la cité : il y participe activement et ce commerce est en mutation permanente, aussi bien dans ses localisations que dans sa nature. Dans des Villes Nouvelles, par définition en cours de création et de développement, l'intégration du commerce peut donc apparaître comme un véritable défi : il n'est pas question en effet d'attendre l'achèvement de ces Villes Nouvelles ou même de chacun de leurs quartiers, pour y implanter des commerces ; il n'est pas question non plus de ne réaliser que des embryons de commerces ou une gamme incomplète de services commerciaux, en attendant qu'ils se développent au fur et à mesure des besoins de la clientèle.

En outre, le commerce à ses propres exigences : il a besoin de clients pour vivre et cela dès le départ ; il est soumis à la loi de la concurrence qui est d'autant plus dure que les Villes Nouvelles sont proches d'ag-

glomérations pré-existantes ou d'une métropole mère, qui ont leurs propres commerces. Il fallait donc que les Villes Nouvelles innovent et fassent preuve d'imagination pour concilier les intérêts du commerce avec leurs propres objectifs de réalisation tendant à faire surgir dans les moindres délais de véritables centres de ville ou de quartiers vivants et attractifs.

On ne peut ici traiter de tous les aspects de ce problème, mais seulement tenter de répondre à trois grandes interrogations que l'on peut se poser à ce sujet.

1 - Quelles pratiques sont utilisées pour le montage des équipements commerciaux dans les Villes Nouvelles ?

Dès le démarrage des Villes Nouvelles, s'est posée cette question cruciale de savoir comment canaliser ou orienter les initiatives privées en ce domaine, et même, dans certains cas, comment susciter ces initiatives ou les faire venir par anticipation. Les pratiques suivies par les différentes Villes Nouvelles ont été et sont encore extrêmement variées, et cela d'autant plus qu'il s'agit, tantôt de centres commerciaux à caractère régional, tantôt de centres de quartier à l'échelle de quelques dizaines de milliers d'habitants, tantôt de commerces de proximité. Schématique-



Le Vaudreuil. Commerces en rez-de-chaussée

ment, ces pratiques peuvent être classées en trois catégories :

— Pour les centres les plus importants, qu'il s'agisse des centres principaux ou de grands centres de quartier, il y a eu recours aux promoteurs ayant déjà l'expérience de centres commerciaux. Mais pour éviter la transposition pure et simple des shopping centers de type américain qui eussent été mal adaptés à la préoccupation de créer de nouveaux centres ville intégrant toutes les fonctions urbaines, il a paru judicieux aux Etablissements Publics d'Aménagements de Villes Nouvelles d'organiser une mise en compétition des promoteurs spécialisés en ce domaine, dans le cadre de schémas d'armature com-



d'immeubles. Rue Grande

(Photo J.-M. Gauthier EPA)

merciale propres à chaque Ville Nouvelle, d'études de marché prévisionnelles et de directives d'aménagement exprimant les contraintes urbanistiques et architecturales.

Ces concours ou consultations ont le plus souvent donné lieu à d'âpres compétitions entre projets : il y était question à la fois de la conception de ces centres et de leur plan de merchandising, du traitement des parkings qui leur sont nécessaires, des conditions financières et même juridiques de leur réalisation, ainsi que de prestations attendues sous forme de programmes complémentaires, par exemple de bureaux ou de petits équipements.

Le mode d'attribution du terrain a été lui-même un critère important : pour

permettre et faciliter des évolutions ultérieures, les surfaces affectées aux parkings ont le plus souvent fait l'objet de simples servitudes d'affectation (comme à Evry, Cergy-Pontoise ou Lille-Est) et non pas d'une cession ; de même pour l'emprise des centres commerciaux eux-mêmes, les terrains ont fait parfois l'objet de baux à la construction, comme à Noisy-le-Grand, ou de concession limitée dans le temps, comme à Saint-Quentin-en-Yvelines. En ce qui concerne les charges foncières, on s'est attaché dans plusieurs cas à distinguer une partie correspondant à un paiement initial et une autre partie sous la forme d'une redevance pluri-annuelle variable en fonction du chiffre d'affaire.

Pour certains autres petits centres commerciaux, il n'y a pas eu recours à des promoteurs spécialisés, mais aux constructeurs de logements qui ont eux-mêmes réalisé et commercialisé les surfaces commerciales qui sont les compléments des immeubles de logements dont ils sont les maîtres d'ouvrage. Ainsi en a-t-il été par exemple au Pont de Bois et au Triolo dans la Ville Nouvelle de Lille-Est, ainsi qu'aux Touleuses et aux Chênes à Cergy-Pontoise.

— Un autre mode de réalisation des commerces dans les Villes Nouvelles a été en **maîtrise d'ouvrage directe par les Etablissements Publics d'Aménagement**. Cette formule est apparue justifiée en effet dans certains cas pour mieux assurer la maîtrise de la réalisation des équipements commerciaux en accompagnement d'un quartier en cours de réalisation : cela permet à la fois de mieux se donner le temps d'y faire venir les commerçants les plus à même d'offrir un service de qualité aux nouveaux habitants, d'assurer le choix des architectes en vue de garantir une bonne articulation entre la conception des équipements commerciaux, les équipements publics et les logements, et parfois même de réserver à l'Etablissement public un certain avantage financier en faisant l'économie de la marge habituelle d'un promoteur ou de faciliter par de meilleures conditions financières l'implantation des commerçants. Une telle formule a par exemple été pratiquée à Courcouronnes ainsi que dans l'opération des Passages dans le cadre de la Ville Nouvelle d'Evry, ou au centre des Roches à l'Isle d'Abeau ; également au centre de Servenoble dans cette même Ville Nouvelle où les surfaces commerciales ont été revendues par l'Etablissement public à la Chambre de Commerce dans le cadre de ses attributions redéfinies par la loi Royer ; c'est le cas aussi à Melun-Senart pour le prochain centre de Plessis la Forêt.

— Enfin une troisième catégorie de solution consiste dans le **rachat par l'Etablissement Public d'Aménagement des coques brutes de décoffrage en rez-de-chaussée d'immeubles** d'habitation ou de bureau, pour se réserver la possibilité de les affecter à des commerces, des services ou même des artisans. Tel est le cas

notamment à l'Arche Guédon ainsi que dans l'opération des Cascades de Noisy-le-Grand à Marne-la-Vallée ; au Bras de Fer à Evry, de même encore dans la rue commerçante du centre des Sept Mares à Elancourt-Maurepas (Saint-Quentin-en-Yvelines).

2 - Comment s'intègrent physiquement les commerces dans le bâti des Villes Nouvelles ?

Dès lors qu'il s'est agi de faire pousser les équipements commerciaux en même temps que la ville, s'est posée la question de savoir **comment concilier les contraintes commerciales** (facilité d'accès, lisibilité immédiate, facilité de livraison, possibilité d'animation d'ensemble, mélange de grandes surfaces et de petits commerces, etc...) **et les objectifs d'urbanisme** (interpénétration du service commercial avec les autres fonctions urbaines, continuité du bâti, nécessité de constituer des unités urbaines, et non de parachuter en périphérie des shopping centers, etc...) : cette recherche de conciliation n'a pas été sans heurts, ni difficultés ; elle a nécessité une longue réflexion des Etablissements publics et un effort de compromis avec les milieux professionnels concernés. A cet égard, on peut avancer que les Villes Nouvelles ont largement contribué à explorer des solutions novatrices et ont constitué un champ d'expériences multiples. Il ne peut être question ici de rappeler tous les moyens mis en œuvre ; du moins peut-on en citer deux séries d'exemples :

— Pour les centres principaux mais aussi pour certains centres de quartier, la **préoccupation dominante a été d'éviter que ces centres restent entourés de tous côtés par des parkings**, comme l'ont été les premiers grands centres commerciaux régionaux bâtis en France et en particulier dans la périphérie parisienne. C'est pourquoi dans la plupart des cas, en Villes Nouvelles, les places de stationnement, calculées selon les normes en usage, ont été soigneusement circonscrites sur une ou deux faces seulement de ces nouveaux centres commerciaux ; certains parkings étant construits sur deux niveaux au moins,

d'autres étant au sol mais susceptibles de faire l'objet ultérieurement d'une construction. Mais cela n'eût pas été suffisant : il fallait aller au delà et dès le départ **exprimer la continuité avec d'autres éléments urbains** : c'est ainsi que le centre commercial régional d'Evry débouche directement sur la place publique couverte de l'Agora, autour de laquelle sont entièrement intégrés de très nombreux équipements culturels, sociaux, sportifs ou locaux associatifs ; de même celui de Cergy-Pontoise comporte au-dessus de lui des surfaces de bureaux et une crèche halte-garderie ; de même encore celui des Arcades à Noisy-le-Grand (Marne-la-Vallée) comporte des bureaux et des logements au-dessus de lui et débouche sur une place publique qui se prolonge vers une série d'équipements socio-culturels.

Dans le même esprit, **le bâti de ces centres commerciaux a fait l'objet d'innovations multiples** : dans l'architecture extérieure (par exemple les décrochements de façades du centre commercial de Torcy (Marne-la-Vallée) avec l'utilisation de matériaux traditionnels comme la brique ; dans la recherche de l'éclairage naturel zénithal, dans le fractionnement du linéaire commercial, dans la configuration intérieure notamment par la mise sur deux niveaux, même dans le cas d'une grande surface comme dans le

centre commercial de Lille-Est. C'est pourquoi aussi lorsque ces centres ne comportent qu'une grande surface du type hypermarché, les Villes Nouvelles se sont attachées à la prolonger par une galerie marchande couverte, comme l'Euromarché du Centre de Saint-Quentin-en-Yvelines ou Auchan de Bois-Sénart à Melun-Sénart ; par exemple encore, en l'absence d'un grand magasin, il a été tenté de le suppléer par une présentation de différents commerces en comptoirs, au cœur même du centre commercial (Noisy-le-Grand).

— Une autre série de solutions a également été expérimentée pour **se rapprocher encore davantage du mode d'implantation commerciale que chacun peut observer dans une ville traditionnelle**, tout en y intégrant les formes de distribution moderne : il s'agit alors d'articuler sur des espaces publics des moyennes ou des grandes surfaces commerciales ayant leurs propres constructions, avec d'autres équipements urbains publics ou privés jalonnant des places et des rues, comportant elles-mêmes des commerces en pied d'immeuble. On en trouve un bon exemple dans le centre des Sept Mares d'Elancourt-Maurepas à Saint-Quentin-en-Yvelines, autour de la place des Quatre-Saisons et le long de la rue grande dans le centre du Vaudreuil, au centre des Roches à l'Isle-d'Abeau, au centre de Plessis-le-

Cergy-Pontoise. Centre commercial des 3 Fontaines.

(Photo EPA)





Galerie marchande du quartier des Roches à l'Isle-d'Abeau.

(Studio JAC)

Roi à Melun-Sénart. Dans tous ces cas, le visiteur constate immédiatement, quelle que soit l'importance respective de ces centres commerciaux, le soin qui a été apporté à **l'interpénétration des fonctions commerciales et des autres fonctions urbaines, à la qualité des espaces publics de liaison piétonnière** aussi bien qu'aux facilités de stationnement nécessaires à la fréquentation de ces commerces.

Si de nombreuses réalisations apportent déjà un témoignage concret de ces conceptions, d'autres opérations encore à l'état de projets ou très proches de leur réalisation, vont constituer des nouvelles illustrations. Ainsi en est-il du centre de Saint-Bonnet à l'Isle-d'Abeau qui doit être prochainement mis en chantier pour desservir tout un quartier d'habitants. Le projet dit de l'Îlot-Gare au cœur du quartier de la préfecture de Cergy-Pontoise va marquer une étape décisive et très novatrice : il s'agit ici d'un véritable éclatement des fonctions commerciales dans le bâti de cet espace stratégique, au débouché de la gare qui

vient d'être mise en service, juste entre la préfecture et le centre culturel régional des Trois Fontaines de l'autre ; ce projet comporte des commerces en rez-de-chaussée d'immeubles habitation ou de bureau, mais aussi des moyennes surfaces, un marché couvert et des locaux d'artisans. Deux autres projets en cours d'étude seront également intéressants à suivre, celui du centre principal de l'Isle-d'Abeau comme celui du centre principal de Saint-Quentin-en-Yvelines appelé à prendre le relais de l'Euro-marché qui est installé pour une période limitée.

3 - Comment les commerces vivent-ils et comment participent-ils à l'animation des Villes Nouvelles ?

Il ne suffit pas de faire venir des commerces grands et petits ; encore faut-il qu'ils s'épanouissent convenable-

ment et qu'ainsi ils participent à l'éclosion d'une véritable animation urbaine. Il ne serait pas objectif de masquer les difficultés, les retards, ou les bavures, soit dans l'épanouissement des commerces qui se sont implantés dans les Villes Nouvelles, soit dans l'insuffisance ou l'absence de certains commerces à telle ou telle étape de développement des quartiers. Quels que soient la volonté et les moyens mis en œuvre par les Etablissements Publics pour assurer une cohérence spatiale et temporelle de la programmation des commerces avec celle des logements ou des autres équipements, il y a nécessairement et il y aura encore des décalages ici ou là, mais l'essentiel est que ces défauts se corrigent progressivement sans porter de préjudice irrémédiable, tant aux commerces déjà implantés, qu'aux nouveaux habitants qui en sont les clients.

Des signes de santé permettent de justifier la confiance que l'on peut accorder au développement des commerces qui se sont implantés dans les Villes Nouvelles : ainsi le chiffre d'affaires

constaté en 1978 au centre commercial d'Evry II place ce centre au 8^e rang des centres commerciaux régionaux français et celui de Cergy-Pontoise au 12^e rang sur les 22 centres recensés ; de même l'Euromarché de St-Quentin-en-Yvelines se situe parmi les dix meilleurs hypermarchés français. Un autre indicateur apparaît dans la croissance plus rapide du chiffre d'affaires de la plupart des centres commerciaux des Villes Nouvelles par rapport à la moyenne nationale des centres de même type.

En ce qui concerne les **commerces de détail**, les activités connaissent un succès plus ou moins rapide selon leur nature : viennent en tête les pharmacies, les cafés et les magasins alimentaires sous forme de superettes ; d'autres connaissent parfois des débuts plus difficiles comme les boulangeries, le pressing, le cours des halles ou la poissonnerie. Ces difficultés ou ces retards peuvent être souvent suppléés par la tenue périodique de **marchés forains** qui contribuent au développement de l'animation urbaine . il en existe aussi bien au Vaudreuil que dans le quartier des Touleuses à Cer-

gy-Pontoise ou à Courcouronnes pour Evry. L'expérience de ces marchés forains montre d'ailleurs qu'il est nécessaire pour les aménageurs de les intégrer très en amont dans leurs projets et non pas comme des solutions de dernière heure, car sinon des difficultés techniques apparaissent (insuffisance des arrivées d'eau et d'électricité ou résistance des dalles). C'est pourquoi plusieurs projets sont actuellement en cours de mise au point ou de réalisation en vue de la création de véritables **marchés couverts** où pourront prendre place ces marchés forains hebdomadaires, comme à l'Arche-Guédon pour Marne-la-Vallée et les Sept-Mares à Saint-Quentin-en-Yvelines.

Bien d'autres aspects de la présence commerciale dans les Villes Nouvelles seraient à développer, sur le plan technique, financier ou urbanistique. En particulier les services commerciaux sont créateurs d'emplois, souvent féminins et cela souligne encore davantage l'attention qui doit être portée à leurs conditions d'implantation et de réussite ; de même les activités commerciales sont génératrices

de ressources fiscales pour les collectivités supports des Villes Nouvelles et ceci est loin d'être négligeable, surtout dans le cas de centres commerciaux importants.

Tout visiteur qui prend la peine de se rendre compte sur place de l'état d'avancement de telle ou telle Ville Nouvelle, ne manquera pas de relever des insuffisances ou de formuler des critiques. Mais la mission des aménageurs des Villes Nouvelles est en ce domaine tout particulièrement exaltante puisqu'il s'agit de concilier les exigences des commerçants avec celles de leurs clients qui sont aussi les habitants et les contribuables de ces Villes Nouvelles : tout ne peut se faire en un jour ou sur une courte période, mais tout est mis en œuvre pour que progressivement le commerce et la ville contribuent à la croissance l'un de l'autre.

Evry I. Courcouronnes.

(Photo EPA)



le commerce dans la réhabilitation des centres anciens

par Jean SOULAS,
Ingénieur Civil des Ponts et Chaussées

et Philippe ROBIN, I.P.C.
Directeur de L'O.R.E.A.N. Rhône-Alpes.

« Le centre urbain est la ville par excellence. Toutes les fonctions y convergent et s'y multiplient ».

M. CANUT, Adjoint au Maire de Rouen.

Le centre d'une ville est le lieu privilégié du commerce et nombre de bourgs anciens ou de villes se sont créés autour de leur activité commerciale.

Jusqu'il y a peu de temps, le commerce semblait indissociable par nature du cœur de nos villes européennes. Au point même d'avoir fixé notre image du centre-ville, centre géographique de la cité, point de concentration de la population, lieu de rencontre, lieu des échanges entre personnes, donc lieu privilégié des échanges commerciaux.

Depuis quelques années, cette conception, cette évidence est remise en cause : **Les centres de nos villes ont vieilli**, c'est-à-dire ont perdu une part importante de leur population et ont vu leur patrimoine bâti se dégrader. Les ménages ont préféré des quartiers plus sains et des logements plus vastes. Cette tendance a profondément modifié la typologie des commerces des centres villes de moins en moins destinés à offrir les biens de consommation courante aux habitants du quartier, d'autant que la population résiduelle évoluait (ménages immigrés).

Les formes de commerce se sont transformées, puisque le développement de l'automobile et l'invention de nouvelles formes de distribution ont

bouleversé aussi bien les habitudes du client que le métier même de commerçant. Cependant, l'élévation du niveau de vie et l'accroissement des échanges offrent de nouvelles possibilités d'activités au « petit » commerce.

Dès la fin des années soixante, néanmoins, est née peu à peu une prise de conscience de l'atout que constitue le centre des villes avec ses commerces et les risques que constituait pour l'image de la ville et son développement économique, une dégradation de son centre.

Les aménagements des espaces publics...

Très naturellement, les collectivités locales ont eu pour principaux interlocuteurs les commerçants lorsqu'elles ont cherché à aménager le centre des villes par le biais des rues piétonnes ou des plans de circulation. Il est compréhensible que les commerçants se soient montrés réticents dès l'origine à la création de rues piétonnes (la première en 1971 seulement en France, à Rouen). En effet, ne risquaient-elles pas d'aggraver leur handicap vis-à-vis des grandes surfaces qui disposent d'une grande accessibilité pour les voitures

et offrent des places de stationnement en grand nombre et gratuitement. D'autant plus que, paradoxalement, si les opérations de rénovation prévoyaient très naturellement la création de parkings publics de stationnement, les premiers projets de rues piétonnes apparaissaient seulement comme une contrainte de plus imposée au commerce de centre-ville (il y a déjà les parcmètres...), pour favoriser la circulation piétonne, certes, mais sans compensation pour l'amélioration de l'accessibilité de la clientèle.

Cependant, compte tenu du succès des premières expériences, une concertation de plus en plus étroite s'est engagée entre les élus municipaux pour multiplier de tels projets qui sont souvent complexes et doivent être négociés cas par cas.

A titre d'exemple des incidences de ces aménagements : n'a-t-on pas vu des opérations de réhabilitation de quartiers arrêtées purement et simplement du fait de l'amélioration des circulations préalablement à la mise en œuvre du programme d'amélioration du secteur bâti. Ainsi la création d'une gare routière d'autobus urbain à Saint-Etienne a-t-elle réévalué à ce

P.S. — A noter que la présente réflexion couvre pour une grande part non seulement les activités commerciales mais aussi artisanales.



La rue de la République à Lyon : piétonne.

(Photo A.I.G.L.E.S.)

point les commerces périphériques d'une place que la maîtrise des immeubles a échappé à la collectivité. Inversement, l'opportunité des travaux du métro à Lyon, imposant aux commerçants de la Presqu'île un nouveau plan de circulation, a permis la création d'une rue piétonne (cf. photo ci-jointe) qui se veut la plus longue d'Europe !

Autre exemple, les villes moyennes, dont le commerce vit traditionnellement du « passage » sont souvent les plus réticentes à ces aménagements. Ainsi, une opération de rue piétonne inscrite dans le contrat de ville moyenne d'Annemasse risque de ne pas déboucher. Cependant, la plupart des contrats de ville moyenne de la Région Rhône-Alpes prévoit la création de rues piétonnes (Annecy, Chambéry, Bourgoin-Jallieu, Vienne, etc...).

Il est remarquable de noter que traditionnellement les collectivités locales se sont confrontées aux problèmes du commerce essentiellement

par le biais de leurs compétences en matière de circulation et d'aménagement de la voirie publique. Les villes, dans leurs projets de réglementation ou d'aménagement, ont eu devant elles un interlocuteur avec lequel il fallait discuter et qui apparaissait comme un contre-pouvoir à la volonté municipale.

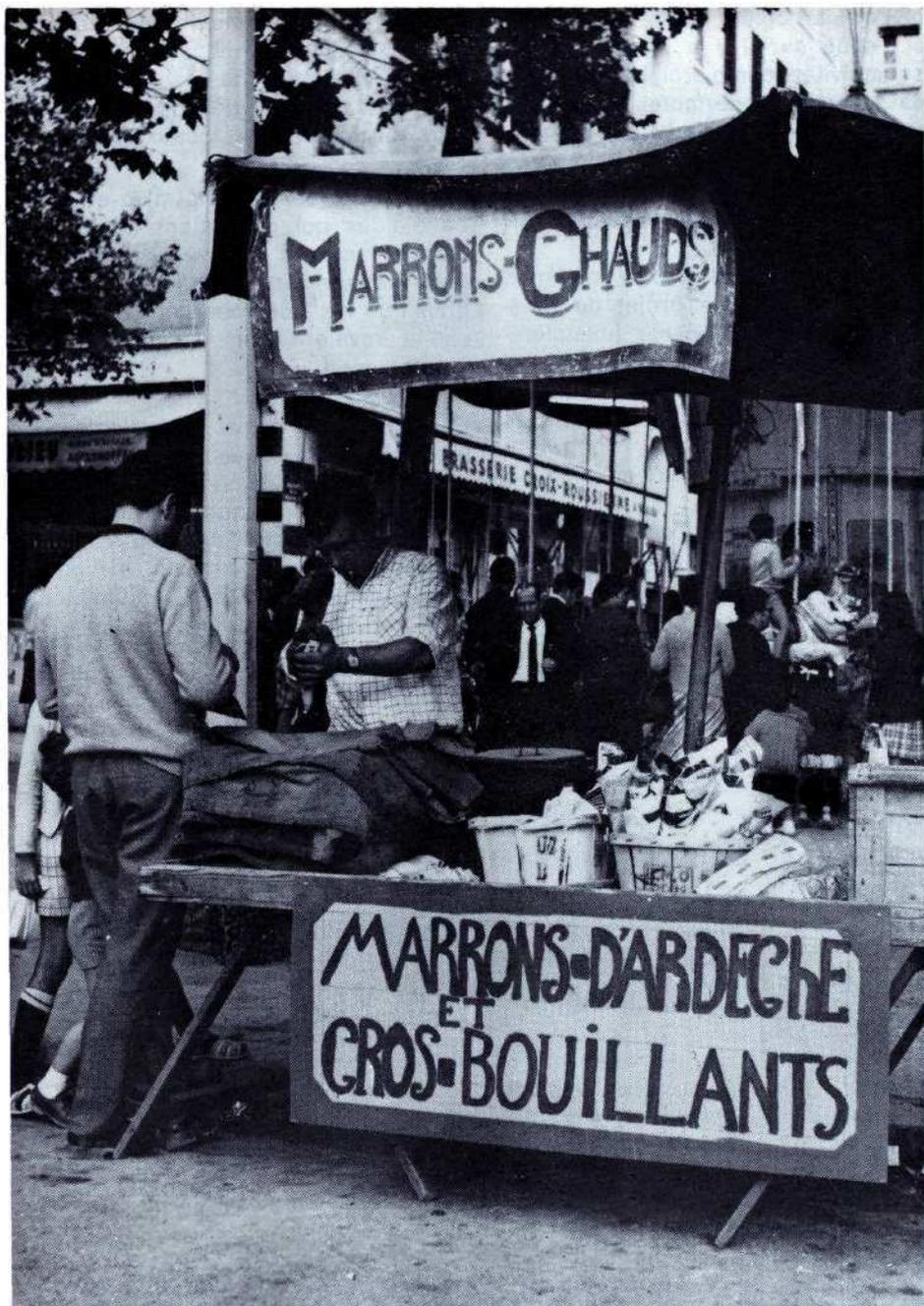
Les opérations de réhabilitation des centres villes...

Par une toute autre démarche, les collectivités locales, conscientes de la nécessité de « reconquérir les centres villes » ont-elles été amenées à prendre conscience du « problème commercial ».

Insistons sur cet aspect de la démarche qui touche d'abord le LOGEMENT et les EQUIPEMENTS PUBLICS. Tous les textes réglementaires et financiers touchant à la réhabilitation

des centres anciens (en particulier ceux touchant les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat OPAH, procédure datant de 1977 seulement) visent essentiellement à résoudre le problème du logement ou de la remise en état des immeubles, en ignorant un occupant très souvent présent : le commerçant.

Ceci est d'autant plus paradoxal que la politique d'incitation mise en place par l'Etat pour l'amélioration de l'habitat existant a été reprise par les collectivités locales d'abord pour aménager le cœur même de leur ville, là où de très loin, les surfaces réservées à l'activité marchande ou artisanale est la plus forte. Aussi, alors que les opérations de réhabilitation se multiplient, en particulier grâce à la politique des villes moyennes menée par l'Etat ou la Région, et depuis peu grâce à la création du Fonds d'Aménagement Urbain (FAU), la question « commerce » est-elle abordée uniquement à travers les études pré-opérationnelles et la concertation lancées par les collectivités.



La Croix-Rousse à Lyon.

(Photo A.I.G.L.E.S.)

Celles-ci vont jusqu'à associer les commerçants dans un jury de concours (St-Chamond) ou demandent aux Chambres de Commerce et aux Chambres de Métiers d'être leurs partenaires dans la mise au point des opérations de restauration (Valence - Lyon - Saint-Fons).

Mais, bien qu'il soit prévu d'aider les propriétaires bailleurs de logements (ANAH) ou bien les acquisitions d'immeubles avec des financements publics, il n'existe pas de moyens financiers particuliers pour les commerces (ou artisans) inclus dans le périmètre

de l'opération. Alors même qu'il faut résoudre des cas concrets :

D'abord celui des commerçants dont les immeubles doivent être démolis et qu'il conviendrait de conserver dans le centre-ville. Si des indemnités doivent leur être versées, tous ne sont pas en mesure de financer leur réinstallation, et certains souhaitent garder leur liberté alors qu'il revient à la collectivité de favoriser la reconstruction de locaux commerciaux.

Ensuite, ceux dont l'immeuble est ré-

habilité mais dont les travaux d'aménagement nécessitent une cessation ou une réduction partielle de l'activité. Selon qu'ils soient locataires ou propriétaires, leurs revenus ne leur permettent pas toujours de financer leur quote-part des améliorations nécessaires, soit des travaux de l'immeuble proprement dit, soit de l'équipement commercial qui y est joint.

LES AIDES AUX ACTIVITES COMMERCIALES ET ARTISANALES DANS LES OPERATIONS DE REHABILITATION

LE FONDS D'AMENAGEMENT URBAIN (FAU) (Circulaire n° 77.35 du 3 mars 1977 - Ministère de l'Équipement).

Sont subventionnables les acquisitions et les aménagements réalisés par les collectivités locales pour favoriser l'installation ou le développement d'activités commerciales et artisanales.

Les subventions pour acquisition de locaux dont la ville garde la propriété sont attribuées sur la base d'un bilan incluant les recettes (loyers) prévisibles ou prévues dans le bail, à échéance de 15 ans. La dépense subventionnable est la partie non amortissable de l'investissement. Le taux est de 35 %.

LES PRETS FDES (Circulaire n° 1001 du 31 mars 1978 du Ministère du Commerce et de l'Artisanat). Prêts ouverts aux commerçants situés dans les opérations FAU, d'une durée entre 10 et 15 ans, à un taux de 9,5 %, couvrant 35 % des dépenses d'investissement hors taxe, plafonné à 500 000 F (construction) et à 50 000 F (amélioration de magasins).

LES CONTRATS D'AMENAGEMENT DE QUARTIER (EPR Rhône-Alpes).

Les contrats permettent de subventionner, dans le cadre d'opération d'urbanisme, à 35 % les déficits ouverts par les Collectivités pour le montage d'opérations tiroirs, l'acquisition de locaux commerciaux, les études préliminaires, etc...

Ajoutons que pour ces deux cas, la réglementation concernant les établissements classés ou la sécurité publique entraîne de nombreuses contraintes au niveau des permis de construire délivrés.

Naturellement, le plus simple pour la collectivité est d'acquérir (lorsque des ventes se produisent) de réhabiliter la totalité de l'immeuble puis de louer le fonds de commerce réaménagé. Cela se fait à Annecy par exemple (opération Sainte-Claire), mais souvent, il en résulte un déficit pour la collectivité qui ne peut faire supporter la totalité de l'amortissement des charges sur le loyer du commerce. Mais, plus fréquemment, le commerce existe, et il ne convient pas de faire cesser son activité mais de modifier les conditions de son installation.

Esquisse de conclusions...

Il faut bien constater que l'administration de l'Etat comme les collectivités locales se sentent mal à l'aise devant les problèmes de « l'activité commerciale », activité « privée » s'il en est, au regard de méthodes d'interventions et de règles législatives et administratives « publiques ». Déjà dans les opérations de rénovations, ces difficultés étaient apparues. Dans ce cas, il avait fallu acheter et indemniser des commerces qui vont s'installer dans d'autres quartiers et, de plus, il fallait financer la construction de nouveaux locaux. Cette accumulation de coûts successifs a empêché la poursuite de nombreuses opérations. De même, les règlements sur la propriété comme sur la domanialité publique ont posé des problèmes d'ordres juridiques et financiers aux villes nouvelles, par exemple lorsque celles-ci ont cherché à préfinancer des équipements commerciaux ou à réaliser des aménagements « intégrés ».

Les difficultés d'approche en centre-ville sont encore plus grandes puisqu'il s'agit de réhabiliter un patrimoine tout en conservant le plus d'activités commerciales possibles **existantes**.

Pour ce faire, les finances publiques

doivent participer. Cette intervention se justifie car il y a nécessité pour des activités commerciales d'investir des sommes importantes à un moment qui n'est pas choisi par elles (et donc pas toujours au bon moment pour leurs rentabilités), dans le cadre d'une opération d'urbanisme.

Naturellement, si l'activité commerciale touchée par le projet de réhabilitation n'est pas viable financièrement ou si les commerçants sont trop âgés, il est préférable d'indemniser (purement et simplement) les préjudices, à moins que l'on puisse éviter des travaux quelconques.

Dans les autres cas, il conviendrait d'accroître le montant des prêts FDES à l'équipement commercial et à l'investissement immobilier (sous forme de prêts « participatifs » qui couvrent seulement 35 % de la dépense et nécessitent une garantie financière

importante). Par ailleurs, les collectivités locales devraient pouvoir disposer de prêts à des taux préférentiels pour réaliser des opérations tiroirs ou créer des locaux commerciaux.

La solution réside en la mise en place d'aides qui permettent aux commerces amenés à investir d'amortir leurs travaux sur une durée suffisante pour que les retombées économiques de la revalorisation du quartier se fassent sentir.

Enfin, constatons que les collectivités locales et les administrations de l'Etat commencent seulement de se doter des moyens techniques et financiers pour appréhender réellement les problèmes du commerce local dans l'aménagement urbain quotidien, et qu'il convient de poursuivre les expériences en cours.

UN EXEMPLE : LE QUARTIER DE SAINT-CLAIR (Ville de Caluire et Cuire - Rhône)

La Commune de Caluire et Cuire (1 045 habitants) constitue le prolongement vers le Nord du Centre historique de Lyon entre Saône et Rhône. Elle a connu une urbanisation très importante (1962 : 26 000 habitants ; 1975 : 43 000 habitants), essentiellement sous forme d'habitat collectif. Depuis fin 1977, la Municipalité a engagé des études très fines et une concertation très large pour réhabiliter un de ses quartiers très anciens (1800-1830), situé sur les bords du Rhône.

Une enquête réalisée sur 81 % des ménages donne les chiffres suivants :

*logements anciens occupés : 741
logements anciens vacans : 112
dans lesquels vivent 1 600 personnes.*

Logements récents : 106.

En 1975, 23 % de la population sont d'origine immigrée.

Une enquête réalisée en juin 1978 a permis d'enquêter auprès de 98 entreprises commerciales et artisanales :

75 sont inscrites au Registre des Commerces.

45 au Répertoire des Métiers.

La double inscription correspond au travail des viandes et des farines et à la réparation automobile.

La majorité des dirigeants (les 2/3) se déclare satisfaite des locaux occupés. Un logement appartenant à l'activité existe dans 48 cas, mais il n'est occupé que dans 34 cas et essentiellement par les commerçants.

49 activités dépendent des habitants de Saint-Clair

14 commerces alimentaires. 12 commerces non alimentaires. 9 services et 14 bars-hôtel. Sur ce nombre, 26 sont rentables mais 31 ont un Chiffre d'Affaires insuffisant. Si aucune opération de réhabilitation n'est lancée, 20 entreprises vont s'arrêter. Dans le cas contraire, la majorité veut rester dans leurs locaux. Mais dans tous les cas, 23 refusent d'investir.

49 activités dépendent des habitants extérieurs à Saint-Clair

Essentiellement des activités artisanales : garages, bâtiments, etc...

le commerce rural

par Raymond CERRUTI,

Vice-président de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Cantal.

Parmi les massifs montagneux français, tels ceux principaux des Alpes, des Pyrénées, des Vosges et de la Corse, celui du Massif Central représente à lui seul le 1/7^e de la superficie de la France. Situé au cœur de l'hexagone, sa situation peut être considérée comme « stratégique », non seulement par la diversité et la qualité de ses productions artisanales, industrielles et agricoles, mais aussi par la qualité des hommes qui y naissent, leurs valeurs morales et spirituelles et leur étonnante et sage capacité à s'adapter à un environnement de vie aussi rude que noble par sa beauté.

C'est dans ce cadre que les Chambres de Commerce et d'Industrie du Massif Central, dotées du Statut d'Établissement Public et associées en une Union (UCCIMaC) depuis 1975, exercent leur rôle.

En effet, « en vertu de l'article 11 de la loi du 9 avril 1898 qui constitue leur charte, les Chambres de Commerce et d'Industrie ont pour attributions de donner au Gouvernement les avis et les renseignements qui leur sont demandés sur les questions industrielles et commerciales, de présenter leurs vues sur les moyens d'accroître la prospérité de l'industrie et du commerce et d'assurer, sous réserve d'autorisation, l'exécution des travaux et l'administration des services nécessaires aux intérêts dont elle a la garde ». (Les CCI en France, Claude Lefèvre).

Encouragées et appuyées par les Pouvoirs Publics à exercer un rôle d'information et de conseil, mais aussi de réalisatrices d'équipements nécessaires à l'exercice d'activités commerciales et industrielles, les Chambres de Commerce et d'Industrie du Massif Central se sont données pour directives de promouvoir l'économie et de participer à l'aménagement du territoire.

L'Union des Chambres de Commerce et d'Industrie du Massif Central et les Pouvoirs Publics ne pouvaient pas ignorer les problèmes du maintien et du développement du commerce dans les zones rurales. Un commerce vivant et actif, ce sont des chances supplémentaires de survie de nos petites communes. L'Etat apporte, pour ces opérations, une aide financière dans le cadre de la Mission Permanente pour le Commerce et l'Artisanat dans les zones sensibles.

Voici, pour illustrer ce qu'il est possible de faire quand la volonté existe de préserver le commerce rural, trois expériences commerciales vécues ou en cours de réalisation.

Saint-Pourçain-sur-Besbre ou la renaissance d'un village du Bourbonnais

Situé dans le canton de Saint-Pourçain-sur-Besbre, le village de Saint-Pourçain est distant d'une trentaine de kilomètres de Moulins (Allier).

Commune essentiellement agricole s'étendant sur 3 240 hectares, Saint-Pourçain compte aussi un certain nombre d'ouvriers d'usine qui se rendent journellement à Dompierre, chef-lieu du canton situé à 6 km (1 100 employés à la fonderie Chrysler), à Diou, 12 km (usine de 300 employés) et même à Moulins.

La population de la commune est stable puisqu'il y avait 467 habitants en 1968 et 477 en 1975 (alors que la population du département a baissé). Le manque de logements et de terrains libres à la vente a empêché un accroissement démographique plus important, car la demande existe.

La répartition suivant l'âge de la population communale est voisine de l'ensemble du pays, mais le bourg (une bonne centaine d'habitants) compte beaucoup de personnes âgées.

Quarante-cinq élèves fréquentent l'école primaire (deux classes) et une vingtaine le C.E.S. de Dompierre. Il ne reste que peu d'activités à Saint-Pourçain : un maréchal-serrurier, un menuisier, un maçon (4 ouvriers), un transporteur (3 ouvriers), un café-restaurant et... depuis le 12 octobre 1977, une épicerie - dépôt de pain.

La précédente épicerie avait fermé ses portes pour « cause de retraite » le 1^{er} septembre 1977.

Devant cet état de fait et l'émotion de la population, la commune a mis à la disposition d'un jeune ménage un

immeuble vétuste lui appartenant (ancienne cure). Ce ménage a créé un fonds d'épicerie (produits frais, droguerie, dépôt de pain) dans un local exigü. Pour rentabiliser ce commerce de base et assurer une situation décente à ses exploitants, la municipalité de Saint-Pourçain a décidé d'étendre l'exploitation de l'épicerie à celle d'un café casse-croûte, salle de réunion, aujourd'hui siège de la seule association sportive de la commune et **lieu de rencontre** des jeunes et... moins jeunes.

Les recettes ordinaires du budget de la commune s'élevant à 210 000 francs dont 130 000 francs de centimes, ne lui permettaient pas, à cause d'engagements antérieurs, de faire face seule aux travaux urgents de rénovation extérieurs et intérieurs de l'immeuble.

Grâce à une étroite collaboration entre l'UCCIMaC et les Pouvoirs Publics, sur les bases d'un dossier et d'études approfondies, le Ministre du Commerce et de l'Artisanat accordait à la municipalité de Saint-Pourçain-sur-Besbre une subvention de 35 000 francs le 11 juillet 1978.

Cette subvention, ajoutée à un emprunt souscrit par la commune, a permis à Saint-Pourçain-sur-Besbre de gagner son pari.

Aujourd'hui, le succès de ce multiple rural dépasse de loin les prévisions les plus optimistes.

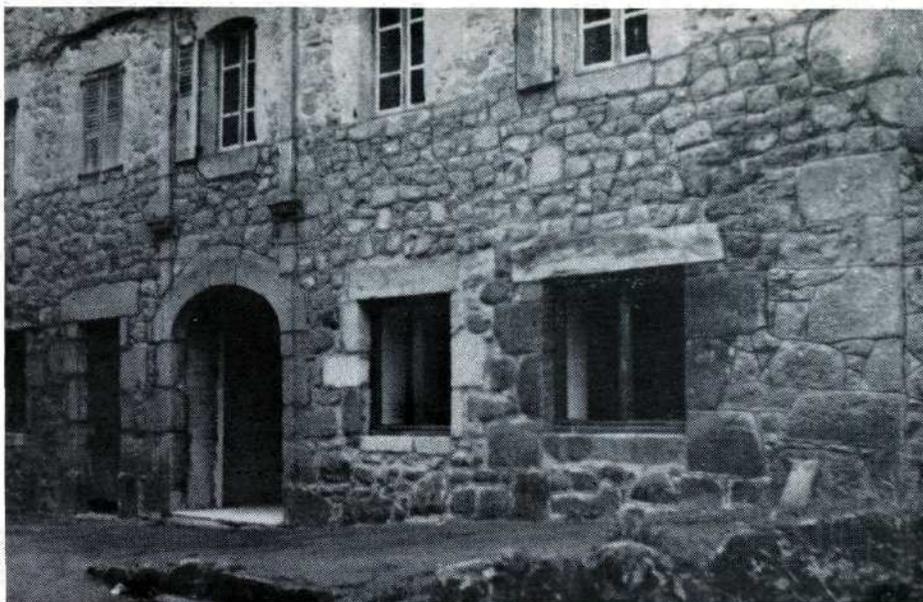
Avec l'aide de l'Etat et de l'Administration Espeyrac a gagné pour son épicerie (juin 1978)

La commune d'Espeyrac, à 47 km au nord-ouest de Rodez, charmant village au milieu de merveilleux châtaigniers, dans une campagne très attachante, compte 305 habitants dont 65 au bourg. La population est en perte de vitesse puisqu'il y avait 352 habitants en 1968.

L'activité économique est exclusivement agricole.

Cependant, il faut signaler la présence au bourg d'Espeyrac de deux hôtels-restaurants accueillant en moyenne 242 vacanciers du 15 juin au 15 septembre.

Tenant compte également des résidents secondaires au bourg ou dans



L'épicerie pendant les travaux.

les hameaux, la population est ainsi portée en été de 305 habitants à plus de 700 habitants.

Depuis 1950, deux épiceries assuraient l'approvisionnement de la population communale. L'une a cessé son activité en 1976 et l'autre en mai 1978.

A l'annonce que cette dernière épicerie allait fermer, la population s'est émue, n'acceptant pas de voir le seul commerce de la commune clore porte et fenêtres...

Indépendamment de son utilité majeure — surtout pour les personnes âgées, non motorisées ou voulant simplement avoir droit à l'approvisionnement — l'épicerie est également un lien très étroit entre bourg, villages et hameaux d'alentour. C'est là que l'on trouve l'occasion de se rencontrer, d'échanger les nouvelles tout en garnissant son panier à provisions. C'est enfin la vie même du village qui est préservée, car une commune sans commerce ne peut survivre.

Il ne suffirait alors au maire d'Espeyrac, pour lequel aucune bataille n'est jamais perdue d'avance, que la détermination de la population, pour mener

à tous les niveaux la « reconquête de l'épicerie ». C'est ainsi que le Conseil Municipal décide d'ouvrir une alimentation générale dans un local communal situé dans l'immeuble de la mairie.

La vétusté des lieux nécessite d'importants aménagements tout en conservant le caractère rural du site.

La candidate à l'exploitation du commerce est trouvée parmi la population locale. Jeune épouse d'un petit agriculteur, elle suivra un début de stage de formation dans l'alimentation générale qui doit fermer et sera « épaulée » par la suite par le service d'assistance technique de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rodez.

Le budget d'Espeyrac étant de 130 000 F, la commune a sollicité des Pouvoirs Publics, par le canal de l'UCCIMaC et à l'appui d'un important dossier, l'obtention d'une subvention dans le cadre du maintien et du développement des activités commerciales en milieu rural.

Le coût total de l'opération était estimé à 150 000 Francs et le plan de financement a pu s'établir ainsi :

Autofinancement du commerçant	70 000
Emprunt Mairie Mutuelles Agricoles Rouergue-Gévaudan 50 % :	
du coût des travaux	40 000
Subvention Ministère du Commerce et de l'Artisanat : 50 %	
du coût des travaux	40 000
	150 000 F



La mairie au-dessus de l'épicerie.

Depuis juin 1978, la commune d'Espeyrac possède son nouveau commerce d'alimentation générale-dépôt de pain, cette réalisation n'ayant pu aboutir que grâce à l'aide financière apportée par les Pouvoirs Publics, à la satisfaction de la population locale.

raître la même tendance accélérée jusqu'en 1985.

La population de la commune qui était, en 1975, de 1 647 habitants, sera, à cette date, supérieure à 3 000 habitants.

Le commerce à Ytrac

La commune d'Ytrac qui, par le passé, avait des magasins de proximité, n'en dispose plus depuis une dizaine d'années ; seul un boucher y est toujours implanté, mais se consacre exclusivement à l'activité foraine.

Le développement démographique du bourg d'Ytrac qui passera, selon nos prévisions, de 239 habitants en 1975 à 1 200 habitants environ en 1985, nécessitant donc des équipements commerciaux structurés.

En effet, la Mairie, compte tenu de la dispersion des lotissements ne désire pas laisser implanter de façon anarchique les différents commerces nécessaires.

La Chambre de Commerce, de par l'article 27 de la loi d'orientation, peut intervenir pour la création du centre commercial. Elle vient d'acquérir un terrain de 530 m², situé à un endroit stratégique du bourg où elle implantera prochainement une pharmacie, une supérette déspecialisée et une

boucherie. Des extensions futures sont possibles, étant donné que nous avons une priorité pour l'acquisition du terrain voisin.

Schéma d'intervention de la C.C.I.

La Chambre de Commerce va confier la maîtrise d'ouvrage à la S.I.C.C., société filiale de la C.C.I., pour l'utilisation du 1 % patronal, qui construira l'immeuble comprenant les cellules commerciales et des appartements situés au premier étage.

La S.I.C.C. vendra les emplacements commerciaux à la C.C.I. et s'occupera de la commercialisation des appartements.

La C.C.I. demeurera propriétaire des locaux commerciaux pendant une période minimum de 20 ans, correspondant à la durée d'amortissement de l'emprunt.

Les commerçants preneurs qui seront sélectionnés par une commission spéciale qui comprendra :

- des membres de la C.C.I.,
 - des membres de la municipalité,
 - un représentant de la Préfecture,
- n'auront à acquitter aucun droit d'entrée.

Après une période précaire de 2 ans, ils jouiront de la propriété commerciale.

Conclusion

Il s'agit là d'une application de l'article 27 de la loi d'Orientation en Milieu Rural, en liaison avec les collectivités locales concernées et dont le but est la restructuration d'un bourg qui disposera, à terme, de toutes les infrastructures économiques et sociales nécessaires à la population.

Création d'un centre commercial de proximité dans le cadre de l'article 27 de la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat à Ytrac (Cantal)

Historique

Au début de l'année 1978, la municipalité d'Ytrac prend contact avec la Chambre de Commerce pour étudier la création d'un centre commercial de proximité à Ytrac.

Les services A.T.C. réalisent alors une étude de marché complète dans cette optique. Il ressort de cette étude que la commune d'Ytrac, très proche d'Aurillac (7 km en moyenne), qui avait connu une stagnation de sa population jusqu'en 1970 environ, avait un taux de progression extrêmement élevé à partir de cette date. Les analyses prospectives faites sur les projets de lotissements déposés ou en cours d'instruction, font appa-

Un problème absolument nouveau
pour tous les maîtres d'ouvrages :

LA RÉFORME DE LA RESPONSABILITÉ ET DE L'ASSURANCE DANS LE DOMAINE DE LA CONSTRUCTION

par Adrien SPINETTA I.G.P.C.
Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées
Président de la Commission Interministérielle
d'Etude de la Réforme

En annexe :

Loi du 4 janvier 1978 et tous les récents décrets d'application (nov. et déc. 1978)

BON DE COMMANDE

à adresser à la revue « Annales des Ponts et Chaussées »
254, rue de Vaugirard - 75740 PARIS Cédex 15

NOM

ADRESSE

.....

Pour les Sociétés ou Administrations :

REFERENCES OU SERVICE

Veillez nous adresser exemplaires du numéro spécial sur la Réforme de la Responsabilité et de l'Assurance dans la Construction au prix de 44 F l'exemplaire que nous réglons ci-joint.

- par chèque bancaire
- par virement postal au CCP « Annales des Ponts et Chaussées » 2361700 W PARIS
- veuillez nous adresser une facture (ou mémoire) en exemplaires
(Dans ce cas, prière d'ajouter 12 F à votre règlement pour frais d'établissement)

Date Signature ou Cachet

éclairage public : ombres et lumières sur la ville

par Gilles de COURTIVRON

Responsable des études commerciales aux Ets Petitjean et Cie.

La France est-elle bien ou mal éclairée ? Quel est son parc d'équipement en matériel d'éclairage public ? Quelle part du budget des collectivités lui consacre-t-elle ? De quelle façon les responsables s'intéressent-ils à l'éclairage public ? Que fait-on dans les autres pays européens dans ce domaine ?

Toutes ces questions, nous nous les sommes posées et devant la carence de statistiques, d'études en ce domaine, nous avons décidé de mener nous-mêmes notre enquête. A l'échelle d'un pays comme la France, le travail était considérable.

Nous avons choisi nos interlocuteurs : les responsables techniques de toutes les villes françaises de plus de 15.000 habitants. Et les réponses nous ont permis de tirer des ratios significatifs en matière d'équipements et de budgets. Dans chaque groupe qui réunit les villes de même type, nous avons étudié pour l'une d'entre elles, la politique d'éclairage appliquée par les responsables et analysé les chiffres obtenus.

Nous avons aussi abordé le problème des rapports entre éclairage et sécurité : dans quelle mesure la sécurité routière et urbaine est-elle fonction de l'éclairage et comment les responsables perçoivent-ils cette relation ? Le bilan de l'enquête, s'il est intéressant, ne laisse pas d'être inquiétant, surtout si l'on regarde du côté de nos voisins européens.

Il reste beaucoup à faire en France et peut-être avant tout, en cette période d'économies d'énergies, à persuader les Français que la dépense énergétique en éclairage public re-



La France est-elle bien ou mal éclairée ?

présente la plus petite partie des dépenses françaises en électricité.

Une interview détaillée

Notre enquête comportait 4 parties :

- 1) les caractéristiques de la commune (nom, code postal, nombre d'habitants, superficie en hectares, longueur des voies publiques en km)
- 2) l'équipement en éclairage public (matériel et techniques, puissance installée et consommée, nature des sources, nombre de foyers instal-

lés, type de supports)

- 3) le budget consacré à l'éclairage public (pourcentage du budget total, répartition entre investissement et fonctionnement, motif d'investissement, etc...)
- 4) l'importance des problèmes liés à l'éclairage public (fluidité du trafic, accidents de la route, sécurité urbaine).

Les interviews ont été effectuées par les représentants de la société Petitjean auprès des responsables des services techniques de chaque ville de plus de 15.000 habitants, et le cas échéant, auprès du responsable chargé de l'éclairage public.

Ce sont les renseignements fournis

par 265 villes, soit plus de 14.000.000 d'habitants qui nous ont permis d'alimenter nos recherches. Une enquête, donc, très vaste, et nos recherches sur le niveau de l'éclairage public dans d'autres pays européens nous ont permis, de plus, d'évaluer, dans un contexte plus large, la situation de l'éclairage français.

L'Europe des Lumières

Il est frappant d'examiner une photo spatiale de l'Europe vue de nuit : par rapport aux autres pays, c'est la France qui comporte le plus de trous noirs.

Bien sûr, l'éclairage des pays à forte densité (la Belgique, par exemple) est nettement favorisé par un tel cliché, de même que la République Fédérale d'Allemagne.

Les méthodes et les chiffres sont difficilement comparables. Sans vouloir édicter un jugement définitif, on ne peut s'empêcher de regarder les résultats d'autres pays d'Europe. En Belgique, par exemple, les routes nationales qui totalisent 2 810 km sont équipées d'éclairage sur 1 330 km (soit environ 50 % du réseau) et sur 1 100 km d'autoroutes, 900 km sont éclairés.

Les statistiques semblent aussi favoriser des pays comme la Grande-Bretagne et l'Allemagne.

Ces résultats seraient dus pour une part à l'attitude des pouvoirs publics sur ce sujet, et d'autre part à l'importance donnée par l'opinion publique aux problèmes d'éclairage.

Plusieurs périodiques de Bruxelles se sont fait l'écho à la fin de 1978 d'une polémique opposant un député au Ministre des Communications sur les problèmes d'économies d'énergie : le premier voulait que l'on éteigne une lampe sur deux le long des autoroutes pour économiser l'éclairage. Le Ministre ne fut pas de son avis pour 2 raisons : d'une part l'éclairage qui doit être uniforme si l'on veut éviter le maximum d'accidents, d'autre part l'éclairage des autoroutes ne représente que 5/10.000^e de la consommation totale du pays.

En France, bien peu d'études et d'enquêtes sur le sujet : seule la consom-

mation électrique de l'éclairage est publiée dans les statistiques de l'E. D.F.

Il nous a seulement été possible de faire des comparaisons entre des situations budgétaires de 1972 à 1978 : le budget total d'éclairage était de 16 F par habitant en 1972 ; en 1978, il est de 35 F par habitant, ce qui correspond approximativement au taux d'inflation pendant la même période. Il semble aussi que la part de l'éclairage dans le budget des communes aurait baissé, passant de 1,50 à 1,45 %.

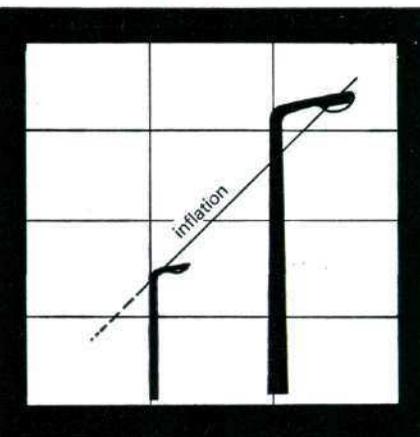
D'autre part, la répartition entre investissement et fonctionnement à l'in-

térieur des budgets d'éclairage qui était de 34 % / 66 % en 1972 est passée à 25 % / 75 % en 1978 alors que le parc automobile augmentait dans de fortes proportions.

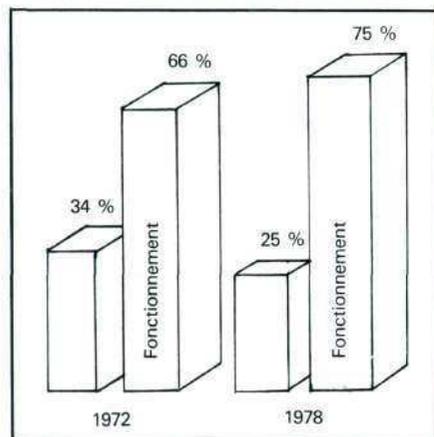
Finalement, on constate que la part des investissements en éclairage public dans le budget total des communes est passée entre 1972 et 1978 de 0,54 % à 0,35 %.

Parallèlement à cette tendance, l'opinion publique française est de plus en plus sensible à la sécurité et à la qualité de la vie : quelle est la place de l'éclairage public dans ce contexte ?

Budget d'éclairage public en francs par habitant

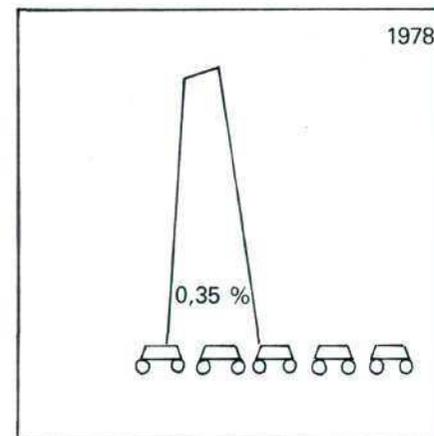
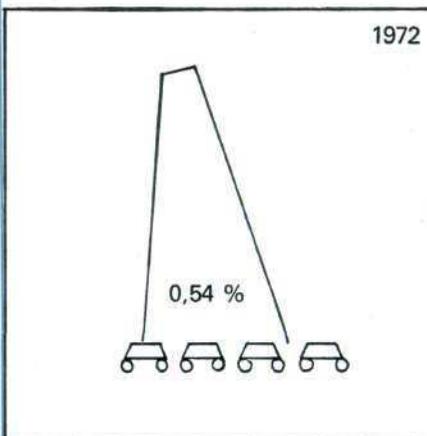


Répartition investissement/fonctionnement dans les budgets d'E.P.



Les budgets municipaux d'éclairage public ont à peine suivi l'inflation, la part des investissements a sensiblement diminué. Ceci expliquerait le retard pris par la France en la matière.

Part des investissements en éclairage dans les budgets municipaux



La France pourra-t-elle jamais rattraper son retard ? Malgré son augmentation du parc automobile de 25 %, la part des investissements ne représente plus aujourd'hui que 0,35 % des budgets municipaux.

Un rapport étroit entre éclairage et sécurité

Le législateur n'a pas fait de l'éclairage public, en France, une obligation précise : si les communes sont tenues d'assurer « la sûreté et la commodité » du passage sur les voies publiques (1), grâce en particulier à l'éclairage, aucune règle ne fixe des conditions minimum à cet éclairage. Seuls, les techniciens qui se sont penchés sur le sujet ont déterminé des recommandations en cette matière (2).

La sécurité urbaine (prévention de la criminalité) touche l'une des cordes sensibles des Français. C'est ce qui ressort des travaux du Comité d'Etudes sur la violence, présidé par Alain Peyrefitte. Le rapport final « Réponses à la violence » de Juillet 1977 souligne clairement le problème : « La rue est considérée comme l'endroit le plus dangereux. A Paris et dans les grandes villes, certains répugnent à se rendre le soir dans différents quartiers, notamment ceux qui sont peu éclairés. »

Dans un chapitre intitulé « La facilité du passage à l'acte », on trouve aussi cette interrogation précise : « Dans quelles zones industrielles trouverait-on autour des bâtiments une clôture utile ou même seulement un éclairage efficace, susceptible de décourager

des malfaiteurs en les obligeant à franchir une zone éclairée ? »

Des enquêtes de l'IFOP, de l'Institut de Criminologie de Paris, font part des mêmes réactions.

Des statistiques précises nous viennent d'autre part des Etats-Unis : « La cité de Saint-Louis au Missouri a connu, un an après avoir mis en place un important programme d'éclairage, une diminution de 41 % des vols d'automobiles et de 13 % des cambriolages.

Et pourtant, il existe en France un décalage entre les recherches des spécialistes sur le sujet, les réactions de l'opinion publique et le point de vue des décideurs en matière d'éclairage. Notre enquête nous a en effet montré que 16 % seulement des responsables interrogés pensent que dans leur ville, la criminalité est plutôt élevée ou forte. On est bien loin de l'ampleur des craintes exprimées par l'opinion publique.

Parallèlement, seuls 52 % des décideurs connaissent les recherches des spécialistes et pensent qu'un mauvais éclairage est facteur d'insécurité. Tous les autres disent ne pas en être persuadés ou pire, réfutent les conclusions des experts.

En matière de sécurité routière, le problème est moins marqué par la subjectivité. Et pourtant...

Des mesures draconiennes ont été prises ces dernières années pour diminuer le nombre des accidents de la route et en particulier le nombre des accidents mortels : les mass media soulignent les résultats de la limitation de vitesse, du renforcement des alcootests et de l'obligation de porter la ceinture de sécurité.

Mais nulle part on n'envisage l'intérêt d'une amélioration de l'équipement routier et en particulier de l'éclairage. On enregistre pourtant la nuit 20 % du trafic et 42 % des accidents mortels...

De nombreuses études ont démontré une corrélation étroite entre l'amélioration de l'éclairage public et la baisse du nombre des accidents mortels : le C.E.T.E. de l'Est, l'O.N.S.E.R. pour la France, le Street and Highway Lighting Bureau pour les U.S.A., le Road Research Laboratory pour la Grande-Bretagne ont établi des statistiques étonnantes.

Le pourcentage des accidents, et en particulier des accidents mortels baisse sensiblement après l'installation d'un éclairage public.

Les décideurs en matière d'éclairage sont sur ce plan conscients de la gravité des conséquences sociales : ils estiment même qu'en milieu urbain, c'est plutôt 45 % des accidents mortels qui se produisent la nuit.

Or, nous avons demandé, dans notre enquête, si, lors de l'installation de nouveaux éclairages, il avait été possible de constater une diminution des accidents aux endroits correspondants : seulement 43 % des personnes interrogées ont répondu affirmativement.

De nombreux responsables ne sont pas certains de l'importance de l'éclairage en matière de sécurité urbaine et même parfois routière. Cette méconnaissance des problèmes est assez éloquent.



(1) Code des Communes. Article 97.

(2) Recommandations relatives à l'éclairage des voies publiques. Association Française de l'Eclairage — 5^e édition — Nov. 78.

Les huit Villes-Phares

L'éventail des villes qui ont répondu à nos questions est très large. Pour que leurs résultats aient une véritable signification, nous les avons réparties en 8 groupes, déterminés d'après le nombre d'habitants et la densité de la voirie.

Dans chaque groupe, nous avons choisi une ville qui se distinguait de l'ensemble par ses résultats : résultats chiffrés, mais aussi résultats sur le plan technique, sur le plan de la qualité et du service public, signes de l'intérêt particulier que ces villes portent à leur éclairage.

Nous publions donc dans notre plaquette les résultats chiffrés (sous forme de ratios) de ces villes ainsi que les résultats moyens de leur groupe, et pour chaque « Ville-Phare », nous brosons un tableau de la politique suivie par ces villes et des actions intéressantes en matière d'éclairage.

Les ratios sont les suivants :

- nombre de sources au km
- nombre de sources pour 1 000 habitants
- puissance installée au km
- budget d'éclairage public par habitant
- part du budget d'éclairage dans le budget total de la municipalité.

Les villes que nous avons retenues comme références sont les suivantes :

- Nice (plus de 80.000 hab. - moins de 1,5 km de voirie/1 000 hab.)
- Reims (plus de 80.000 hab. - plus de 1,5 km/1 000 hab.)
- Saint-Cloud (entre 30 et 80.000 hab. - moins de 1,5 km/1 000 hab.)
- Castres (entre 30 et 80.000 hab. - entre 1,5 et 2,5 km/1 000 hab.)
- Saint-Brieuc (entre 30 et 80.000 hab. - plus de 2,5 km/1 000 hab.)
- Charenton-le-Pont (moins de 30.000 hab. - moins de 1,5 km/1 000 hab.)
- Montargis (moins de 30.000 hab. - entre 1,5 et 2,5 km/1 000 hab.)
- Thonon-les-Bains (moins de 30.000 hab. - plus de 2,5 km/1 000 hab.)

Sur l'ensemble de notre enquête, les résultats moyens obtenus sont les suivants :

- 35 sources au kilomètre



- 74 sources pour 1 000 habitants
- 7,5 KW installé au kilomètre
- 33 F par habitant dans le budget d'éclairage (78)
- 1,5 % (part du budget d'éclairage public dans le budget total 78)

Bien entendu, les chiffres sont à examiner avec beaucoup de prudence, aussi bien au niveau des moyennes que pour les résultats de chaque ville : les méthodes d'investissement, de gestion, d'entretien sont parfois fort différentes. Chaque cas doit être examiné à l'aide des éléments de la politique correspondante. Il faut souligner aussi en ce qui concerne les problèmes de budget, que le coût de l'éclairage est presque le double dans les grandes villes : dans les villes de plus de 80.000 habitants, le coût moyen par habitant approche les 50 F par an alors qu'il n'est que de 25 F environ pour les plus petites villes.

Eclairage et économies d'énergie

La France est mal éclairée : c'est ce que notre enquête révèle chiffres à l'appui, et plus grave, les responsables de son équipement en ce do-

main ne sont pas persuadés de l'importance qu'il convient de lui attacher.

L'argument le plus souvent invoqué est qu'à l'heure actuelle, il faut faire des économies d'énergie.

Mais que l'on regarde les chiffres, des chiffres qui sont donnés par l'Agence pour les Economies d'Energie elle-même : pour 1976, la consommation globale d'électricité était de 180 milliards de KWH. L'éclairage dans son ensemble n'en représentait que 22,3 et l'éclairage public la partie la plus faible soit 2,1, la consommation d'électricité des ménages étant elle, de 38,2 milliards de KWH.

Est-ce bien sur l'éclairage public qu'il faudrait commencer par économiser ?

LES VILLES-PHARES

Une enquête sur l'éclairage public dans 265 villes de France

36 pages. Avril 1979. (disponible gracieusement aux Ets Petitjean et Cie, 52 à 72, avenue du Maréchal-Leclerc, 10120 St-André-les-Vergers. Tél. : (25) 79.90.91

publication prochaine du rapport Funel-Martinand sur les collectivités locales

D'octobre 78 au printemps 79, un groupe de travail ayant pour objet l'évolution des collectivités locales s'est réuni sous la présidence de M. Paul Funel, Vice-Président de l'AIPC. Ce groupe comprenait des ingénieurs en service à Paris comme en Province au service de l'Etat (D.D.E., O.R.E.A.M., Mission Régionale, Villes Nouvelles) ou des collectivités locales (services techniques) ou dans des situations intermédiaires (Agences d'urbanisme, S.C.E.T. ou S.C.I.C.).

Ce groupe ne s'est donné pour objet ni une réflexion dans l'absolu à la manière d'un club politique rassemblant des membres à sensibilité voisine, ni une réflexion de type syndical visant à élaborer des attitudes à court terme face à des changements. Beaucoup plus modestement, un échantillon représentatif d'ingénieurs des ponts et chaussées, attachés au pluralisme de leurs opinions, a cru possible et utile de réfléchir aux évolutions probables et souhaitables à moyen terme des collectivités locales sur la base des connaissances et des pratiques concrètes de leurs vies professionnelles.

Un document de synthèse en cours de mise au point définitive présente donc des analyses ouvertes et prospectives, reflétant souvent des points de vue diversifiés ainsi que quelques conclusions ou propositions ayant fait l'objet d'un large consensus.



M. FUNEL.

Avec la révolution industrielle, l'émergence d'une Nation et d'un Etat modernes a largement conditionné l'histoire de l'administration des ponts et chaussées. La base territoriale l'a toujours située à la charnière entre l'Etat et les collectivités territoriales.

Les ingénieurs des ponts et chaussées ne peuvent donc rester indifférents à l'évolution des rapports entre l'Etat et ces collectivités ; réciproquement, l'attitude motrice que les ingénieurs des ponts et chaussées peuvent adopter n'est pas indifférente pour l'enclenchement d'un réel processus de décentralisation et de développement des responsabilités locales.

Naturellement, les principaux thèmes abordés ne sont pas étrangers aux projets de textes législatifs en cours de mise au point ou de discussion, mais la réflexion a débordé ce cadre immédiat en essayant d'imaginer les évolutions ultérieures d'un processus continu et en abordant d'autres thèmes comme la région.

La réflexion est d'abord située dans le contexte socio-économique et socio-culturel conditionnant toute évolution du pouvoir local puis a abordé successivement :

- les objectifs et les conditions principales de la décentralisation : le problème de la tutelle et des normes
- l'articulation des différents niveaux territoriaux et leurs compétences respectives (communes, départements, régions) avec en particulier :
- les relations élus / techniciens / citoyens et le problème de la participation ou de la démocratisation de la vie locale.

Enfin nous avons proposé quelques pistes sur les problèmes plus spécifiques des ingénieurs des ponts et chaussées et des collectivités locales : changements d'attitude et de structures à venir, conséquences sur la formation et la compétence, conditions pour un processus continu de développement des responsabilités locales dans les domaines nous concernant.

Sur la base de ces réflexions, des contacts avec des personnalités extérieures pourront être engagés et les discussions au sein de l'association développées, la publication d'un texte est envisagée.

Claude MARTINAND
Rapporteur du groupe de travail

intervention de M. Pierre Richard

Directeur Général des Collectivités
Locales devant le Conseil Général des
Ponts et Chaussées

le mardi 20 février 1979

Permettez-moi tout d'abord de vous remercier d'avoir bien voulu me convier à vous parler de la réforme des collectivités locales. Le sujet, nous en sommes tous conscients, est d'importance, non seulement pour notre pays, mais aussi pour le Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie. Les préoccupations des fonctionnaires de ce ministère rejoignent bien souvent l'intérêt national. La réforme des collectivités locales dont l'étude est familière à beaucoup d'entre nous, est une illustration évidente de ce lien : le Conseil général des Ponts et Chaussées notamment, a déjà élaboré 2 rapports importants sur ce sujet, l'un en 1977 sous l'égide du Président LONGEAUX, l'autre en 1978, sous celle du Président SPINETTA.

Vous connaissez tous le projet de réforme. Aussi, je m'abstiendrai d'entrer dans le détail des textes à l'heure actuelle soumis au Parlement, et j'orienterai mon exposé autour des quatre thèmes suivants :

- Où en est la réforme ?
- Pourquoi la réforme ?
- Quels sont les grands volets du projet ?
- Quelles conséquences prévisibles pour le Ministère de l'Environnement ?

1. - Où en est la réforme ?

Une première étape est d'ores et déjà franchie avec le vote et l'entrée en vigueur depuis le 1^{er} janvier dernier de la loi créant une **dotation globale**

de fonctionnement versée par l'Etat aux collectivités locales.

Cette loi regroupe les différents concours de l'Etat aux collectivités locales et notamment l'ancien V.R.T.S. Les deux principales innovations apportées par la loi sont l'**indexation** du montant de la dotation sur la T.V.A. et l'introduction d'un mécanisme de **péréquation** au profit des collectivités locales les plus pauvres.

Une seconde étape financière a été engagée par le Sénat qui a adopté le **projet de loi aménageant la fiscalité locale directe**. L'Assemblée Nationale doit prendre le relais au printemps prochain. Grosso modo, ce projet de loi a pour buts : de laisser les collectivités locales libres de moduler dans certaines limites le taux des différents impôts locaux ; de réduire les trop grandes inégalités de ressources de taxe professionnelle entre communes ; de permettre des abattements supplémentaires de la taxe d'habitation en fonction des revenus des contribuables.

Une troisième étape sans doute la plus longue et celle qui comptera le plus dans notre parcours, a été amorcée le 20 décembre dernier avec le dépôt sur le bureau du Sénat du **projet de loi pour le développement des responsabilités des collectivités locales**. La discussion, pour une première lecture, doit intervenir au cours de la session du printemps prochain.

D'ores et déjà, une collaboration étroite, s'est établie entre le rapporteur de la commission des Lois de la Haute-Assemblée, M. de Tinguy et l'équipe de la Direction Générale des collectivités locales, pour parfaire le texte.

Et je dois le dire dans une ambiance de coopération et de sérieux tout à fait remarquable. M. de Tinguy auditionne aussi les autres administrations et en particulier celle du ministère de l'environnement et du cadre de vie.

En outre, le rapporteur de la commission des Lois, M. de Tinguy qui a pris toute la mesure du projet, a bien l'ambition de donner à la Loi toute l'ampleur possible pour qu'elle fasse date au même titre que la Loi municipale de 1884.

2. - Pourquoi la réforme ?

Je voudrais m'arrêter un court instant sur cette question pour donner une triple réponse qui n'est pas souvent donnée, en particulier dans la presse. Au-delà des raisons d'ordre général évidentes et souvent citées, la réforme répond à trois nécessités de fonds :

1 — La première nécessité est d'**alléger l'Etat pour le rendre plus efficace**. Le Ministre de l'Intérieur résume cet objectif par la formule : « Un Etat omnipotent est un Etat impotent ». De nombreux indices montrent que nous allons connaître dans les décades à venir un climat international incertain et une compétition économique dure qui requerront une France capable d'être à la fois la plus unie et la plus forte possible. Seul un Etat efficace, se consacrant à ses missions d'intérêt national pourra aider la France à relever les défis du monde moderne.

2 — Une seconde nécessité est de **faciliter l'accès d'un plus grand nombre de nos concitoyens à des responsabilités nouvelles en ouvrant plus grandes les portes de cette école de démocratie** que représentent les collectivités locales. La décentralisation est une réponse à la soif de participation et au besoin d'enracinement de nos concitoyens.

3 — Une troisième nécessité est de **réconcilier les français avec leur administration**. Nous sommes bien placés pour savoir qu'on fait porter à l'administration d'Etat des chapeaux qui ne sont pas ou qui ne devraient pas être

les siens. **Que chacun porte son chapeau.** Tout le monde se portera mieux et sera reconnu à sa juste valeur. Il faut clarifier les responsabilités, non pas pour interdire les erreurs mais pour savoir qui les fait.

3. - Quels sont les grands volets de la réforme ?

Comme vous le savez, le projet de loi pour le développement des responsabilités des collectivités locales comprend 152 articles répartis en six titres. Je rappelle brièvement les lignes directrices de chacun d'eux. Elles se réfèrent à 4 grands objectifs, poursuivis en faveur des collectivités locales : **liberté, clarification, efficacité, développement de la participation.**

Le titre I, porte sur l'allègement des contrôles, qu'il s'agisse des contrôles administratifs, des contrôles financiers, ou des contrôles techniques. Les actes des autorités locales longtemps entachés dans notre droit, d'une sorte de présomption d'irrégularité seraient revêtus de la même force exécutoire que les autres actes administratifs.

La quasi totalité des délibérations des conseils municipaux seraient exécutoires de plein droit et sans approbation préalable, sauf budget en déficit ou endettement excessif. De même, les marchés passés par les collectivités locales seraient exécutoires 15 jours après leur dépôt à la préfecture et ne seraient donc plus soumis à approbation préalable.

Dans la perspective d'alléger les contrôles et de rendre plus responsables les élus, les subventions spécifiques sont remplacées par une dotation globale d'équipement, répartie entre les communes selon des critères objectifs.

Si le montant des subventions d'équipement versées par l'Etat aux **communes** est sans commune mesure avec les concours qu'elles reçoivent de l'Etat au titre de la dotation globale de fonctionnement (4 milliards contre



Pierre Richard.

25,7 milliards) les décisions au coup par coup auxquelles elles donnent lieu sont autant d'occasions de contrôles. S'y substituerait une **dotation globale d'équipement**, libre d'emploi. Chaque année, la loi de finances indiquerait, le montant des crédits affectés à la dotation globale, ainsi que la liste des subventions supprimées au titre de cet exercice. Sont toutefois exclues du champ de la globalisation, les subventions pour les équipements qui correspondent à une politique nationale, l'assainissement des agglomérations ou des zones littorales sensibles par exemple. Dès l'exercice suivant le vote de la loi et pour une première étape, 2 milliards de francs de subventions d'équipement aux communes (soit environ la moitié des 4 milliards concernés) pourraient être inscrits dans cette dotation globale d'équipement.

Je reviendrai tout à l'heure sur ce volet, relatif à l'allègement des contrôles, de la réforme.

Le titre II, porte sur une nouvelle répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités locales.

L'enchevêtrement des compétences entre l'Etat et les collectivités locales favorise la dilution des responsabilités. Outre qu'il est, souvent, générateur de dépenses inutiles, cet état de fait limite considérablement l'autonomie de décisions financières des collectivités locales.

Cette partie essentielle du projet de

loi, le titre II, a été **l'une des plus délicates** à mettre au point, même si elle peut paraître insuffisamment élaborée. Ce titre est réellement « le cœur » du projet de loi. Il trace les orientations, laissant à des lois d'application le soin de préciser les modalités de la décentralisation.

Les modalités du transfert des compétences proposé dans le projet obéissent aux règles suivantes :

— Première règle : « Qui paie commande » ; cette logique a pour conséquence la délimitation de « blocs de compétences ». Chaque collectivité doit être investie de séquences cohérentes de décision, ce qui comprend dans toute la mesure du possible, la responsabilité de l'investissement ; celle du fonctionnement ; et aussi le contrôle des moyens financiers correspondants.

— Deuxième règle : le transfert des compétences sera assorti du transfert des ressources correspondantes. Celui-ci pourra provenir d'un ajustement du montant de la dotation globale de fonctionnement ou de l'attribution de nouvelles recettes fiscales.

— Troisième règle de dévolution, qui est plutôt un fil conducteur : à l'Etat les attributions de souveraineté comme la justice ou la police, ainsi que les attributions répondant à une exigence de solidarité nationale, comme l'aide à l'enfance ; aux collectivités locales les services quotidiens de voisinage, qui peuvent être mieux assurés au niveau local. Dans cette logique, toutes les compétences ressenties comme devant être du ressort local, ont vocation à être décentralisées.

Dans l'immédiat, l'Etat pourrait prendre en charge à partir de l'année suivant le vote de la loi, l'ensemble des dépenses de **justice.**

La même solution est adoptée pour le maintien de l'ordre et de la **sécurité.** Le projet de loi reconnaît un droit à l'étatisation progressive de la police dans les communes dotées d'un corps de police municipale disposant d'effectifs significatifs. Les contingents de police imposés aux communes seront également supprimés ; les pou-

voirs de police du Maire ne sont pas modifiés.

Les principaux domaines de la décentralisation proposée dans le projet de loi-cadre concernent l'aide sociale, l'éducation, l'urbanisme, la culture et les sports.

L'aide sociale : les départements et les communes recevraient la responsabilité financière exclusive des services d'aide sociale dits de voisinage organisés au plan local. Il en est ainsi de l'aide aux personnes âgées (hébergement et aide à domicile), de l'aide médicale et de la protection maternelle et infantile, notamment. C'est le conseil général qui répartirait, selon des règles objectives les dépenses entre communes et départements.

De son côté, l'Etat assumerait l'intégralité du financement des services d'aide sociale qui répondent à une exigence de solidarité nationale. Il en est ainsi de l'aide à l'enfance, aux malades mentaux, ou des aides dont l'attribution est un complément à la sécurité sociale (cotisation d'assurance maladie notamment).

L'Education : un conseil de l'éducation consultatif comprenant notamment des élus locaux et des parents d'élèves serait créé dans chaque département. Il se substituerait aux différents comités existants. Il pourrait être consulté sur les différents aspects de la vie scolaire.

Les bourses, ainsi que les transports scolaires seraient transférés aux conseils généraux. Ce transfert correspondrait à des sommes de 2,7 milliards de francs (1 transport + 1,7 bourses).

L'urbanisme : est un des domaines d'action privilégiée qui devrait relever des collectivités locales. Dans une première étape le projet de loi pose le principe de la délivrance du permis de construire, au nom de la commune, par le Maire, dans les communes pourvues d'un plan d'occupation des sols approuvé. Pour la mise en œuvre de ce principe, un projet de loi particulier sera présenté par le Ministre de l'Environnement et du Cadre de Vie. Je reviendrai tout à l'heure sur ce point essentiel et qui concerne directement le Ministère de l'Environnement.

Culture et Sport : la loi aura des con-

séquences importantes dans d'autres domaines, même s'ils ne sont pas expressément mentionnés par le projet de loi, parce qu'aucune obligation n'est directement impartie à cet égard aux collectivités locales. Ainsi en va-t-il de la culture ou des sports : la capacité d'initiative des collectivités sera, en effet accrue en raison de la globalisation des subventions d'équipement et de l'allègement des normes de construction et de gestion. Ainsi, les équipements sportifs, qu'il s'agisse des piscines ou des gymnases, seraient-ils du seul ressort des collectivités locales : les subventions d'équipement correspondantes seraient globalisées dès la création de la dotation globale d'équipement.

Il faut voir que le **grand bénéficiaire des transferts de compétences sera le département** avec les conséquences inéluctables que cela comportera pour l'organisation des services départementaux. Je reviendrai sur ce point essentiel tout à l'heure également.

Le titre III, concerne le **statut des élus locaux**. Il s'agit, comme je l'indiquais de permettre à une nouvelle génération politique locale de s'affirmer. Dans ce but, est prévu notamment la possibilité pour les maires des grandes villes d'exercer leur mandat à temps plein et de percevoir une indemnité comparable à celle d'un parlementaire. Le contrat de travail de l'intéressé étant simplement suspendu lorsqu'il est salarié, il bénéficierait d'une garantie de réemploi à l'issue du premier mandat.

Les maires et les adjoints salariés pourraient bénéficier d'autorisations spéciales d'absences non rémunérées par l'employeur mais compensées par une majoration des indemnités de fonction.

Le titre IV concerne le personnel communal. Ils sont environ 550 000 personnes contre 1 700 000 pour l'Etat. 3,5 % seulement ont le niveau du baccalauréat, contre 20 % pour l'Etat. Cette faiblesse du niveau du recrutement est préjudiciable pour les élus eux-mêmes.

Notre effort porte surtout sur les emplois d'encadrement.

Nous avons choisi de revaloriser la fonction locale de sorte que les **agents communaux soient des fonctionnaires à part entière**. Notre ambition ultime est que les collectivités locales puis-

sent faire appel aux mêmes sources de recrutement que l'Etat, que les grandes écoles en viennent à fournir des cadres aux collectivités locales et que les ingénieurs des Ponts ou les ingénieurs T.P.E. pour ne citer qu'eux, soient nombreux à vouloir travailler pour une ville, un syndicat de communes ou un département.

Dans l'immédiat, nous proposons en particulier : la création d'une sorte de corps de fonctionnaires locaux dont le recrutement et l'avancement s'effectuent dans un cadre plus large que celui de la commune ; l'organisation d'une plus forte mobilité intercommunale ; des possibilités d'intégration des fonctionnaires communaux dans la fonction publique d'Etat.

Le titre V, concerne la coopération intercommunale. A cet égard, la démarche que nous faisons est à l'inverse de la plupart de celles qui ont été proposées jusqu'à maintenant. Il ne s'agit pas en effet de favoriser la création d'un deuxième niveau de décision, souvent trop pesant pour les collectivités adhérentes et qui secréterait un personnel nombreux et des charges supplémentaires.

Nous faisons un pari sur la liberté et l'assouplissement des règles pour favoriser la coopération. Donc pas de contraintes ni de carte forcée pour imposer des regroupements.

Au reste, le nombre de nos communes ne doit pas nous donner de complexe d'infériorité vis-à-vis des autres pays européens. Un grand nombre de communes, c'est d'une certaine manière une grande chance pour la démocratie, certains diraient même pour l'autogestion. Qui plus est 60 % du territoire français et 30 millions de français sont, si je puis dire, couverts par une formule de coopération intercommunale du niveau au moins du SIVOM.

Cependant, il est souhaitable, sur le plan économique en particulier, que le mouvement de coopération s'amplifie encore. Mais il s'amplifiera d'autant plus qu'il ne sera pas obligatoire. Nous souhaitons privilégier deux formules qui ont fait leur preuve : le **sindicat intercommunal** qui est en général bien adapté au milieu rural, le **district** en milieu urbain.

Le titre VI propose toute une série de dispositions pour accroître l'informa-

tion et la participation des citoyens. Cela a paru être un contre-poids nécessaire au renforcement des pouvoirs des élus, et à l'instauration d'une démocratie locale vivante... Dans ce domaine, le Ministère a d'ailleurs joué un rôle précurseur. Je me souviens par exemple, des propositions que M. GALLEY avait fait adopter par le Gouvernement pour ce qui concerne, par exemple, le rôle des associations d'habitants.

Comme vous le savez, une procédure de référendum, engagée à l'initiative de maire est proposée.

D'autre part, le rôle de la **Cour des Comptes** serait renforcée et renouvelé au-delà du contrôle de régularité qu'il convient de simplifier, la Cour aurait pour mission d'évaluer la qualité de la gestion financière du maire. Les observations de la Cour seraient désormais communiquées, non plus au Préfet, mais au Maire.

4. - Quelles conséquences pour le Ministère de l'Environnement ?

J'en viens maintenant à évoquer plus précisément trois aspects de la réforme qui me paraissent devoir entraîner le plus de conséquences pour le Ministère de l'Environnement en général et pour ses services extérieurs en particulier.

Ces trois aspects sont : 1) **l'allègement des procédures administratives et des prescriptions techniques** ; 2) **la décentralisation des attributions concernant l'environnement et le cadre de vie** ; 3) **les effets de la nouvelle répartition des compétences sur l'organisation des services extérieurs de l'Etat.**

1. - L'allègement des procédures administratives et des prescriptions techniques.

Un des chapitres du projet de loi est consacré à ce sujet. Il affirme la règle selon laquelle aucune prescription particulière ne peut être imposée aux communes et aux départements pour leurs travaux ou le fonctionnement de leurs services, en dehors des cas expressément prévus par la loi.

Un comité d'allègement des procédures et des prescriptions techniques est créé au sein du conseil national des services publics départementaux et communaux. Ce comité est investi d'une mission permanente de recensement et de proposition, afin d'alléger toutes les normes existantes et de simplifier les procédures auxquelles sont soumises les collectivités locales.

Un code des prescriptions techniques utiles aux collectivités locales sera élaboré. Toutes les prescriptions de nature technique sans fondement législatif qui n'auraient pas été intégrés dans ce code à la date de validation ne seront pas opposables aux collectivités locales.

Ces dispositions contribueront, je le souhaite, à lever bien des ambiguïtés dont sont victimes aujourd'hui notamment les fonctionnaires des directions départementales de l'Équipement.

J'ajoute que la désignation par le Ministère de l'Environnement au comité d'allègement de M. Rudeau est une garantie de sérieux et de rigueur des propositions qui pourront être faites. Le Ministère de l'Intérieur, je n'en doute pas, suivra les propositions qui seront faites par le Ministère de l'Environnement.

2. - La décentralisation des attributions concernant l'environnement et le cadre de vie.

Le projet de loi, vous l'avez constaté, est à ce sujet laconique. Il évoque, sans plus de précision, le transfert au maire, dans les communes pourvues d'un plan d'occupation des sols approuvé, du pouvoir d'instruire et de délivrer le permis de construire.

Mais vous savez aussi qu'un projet de loi complémentaire est actuellement préparé par le Ministre de l'Environnement. Il ne m'appartient pas d'en parler.

Je rappellerai seulement que le Président de la République a affirmé à Vichy, le 7 décembre dernier, qu'il convenait de donner « pleine compétence aux communes ou à leurs groupements dans tous les domaines de l'aménagement urbain : rénovation des centres villes, espaces verts, équipements sportifs et culturels, aide à la construction sociale ».

J'ajoute aussi que du point de vue du Ministère de l'Intérieur, il paraît souhaitable que la décentralisa-

tion soit effectuée au maximum « à la carte », afin de permettre une évolution progressive et sans exclusivité. Il s'agit d'offrir le choix au maire et dans ce cas je pense que les élus feront le « pari de la prudence ». Les maires s'engageront très progressivement dans la voie de cette responsabilité du permis de construire qui n'est pas de tout repos.

Compétences sur les services extérieurs de l'Etat.

Les transferts des compétences qui intéressent au premier chef le Département pour ce qui concerne l'aide sociale et l'éducation, n'est pas négligeable en termes financiers. Les sommes ainsi « transférées » s'élèveront à environ 3 milliards de francs. Et il s'agit seulement d'une première étape.

L'organisation des directions de l'action sanitaire et sociale risque-t-elle de devoir être modifiée ? Certains n'hésitent pas à suggérer une coupure des D.A.S.S. en deux : une partie travaillant pour le compte de l'Etat, une autre pour le compte des collectivités locales.

Pour ce qui concerne le Ministère de l'Environnement, faut-il suivre les intéressantes suggestions du rapport Longeaux élaboré par le Conseil Général des Ponts et Chaussées en 1977, à partir du rapport Guichard et qui visait, dans une de ses hypothèses, à créer sous la forme d'un établissement public, une agence technique départementale fournissant ses services à la fois aux collectivités locales et à l'Etat ?

Le rapporteur de la Commission des Lois, M. de Tinguy, semble préoccupé par les questions de l'organisation des services extérieurs. Il évoquera vraisemblablement ce sujet lors de la discussion parlementaire.

Mais je ne souhaite pas m'avancer plus loin sur ce terrain de l'organisation des services qui vous concernent directement et pour lesquels vous êtes mieux placés que quiconque pour en parler à bon escient.

réunion régionale :

alsace lorraine

Répondant à une initiative commune de l'AIPC et du SNAIPC, les ingénieurs des Ponts et Chaussées d'Alsace et de Lorraine se sont réunis le 26 mars 1979 dans l'ancienne Abbaye des Prémontrés à Pont-à-Mousson. Quarante camarades, soit environ les deux tiers de l'effectif du groupe régional, eurent ainsi l'occasion d'accueillir Jacques Leclercq, Président de l'AIPC, et Jean CHAPON, Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Après que Jacques Leclercq ait présenté dans les grandes lignes le programme d'action de l'AIPC, la réunion a donné lieu à d'intéressants débats à bâtons rompus, au cours desquels ont notamment été évoqués les problèmes de déroulement de carrière (notamment après 55 ans), l'enseignement à l'ENPC (l'idée d'instaurer un stage long d'un an a été très bien accueillie), la nécessité que certains IPC « essaient » dans le privé ou dans différents ministères et les conditions du développement et de la réussite de ces « essaimages », le point actuel de la réforme des collectivités locales et les conséquences possibles pour les IPC, les relations IPC/Architectes,...

Un déjeuner pris en commun après la réunion a permis de continuer les discussions.

J.-C. AILLERET,
Délégué de l'AIPC pour l'Est.

Compte rendu succinct de la réunion d'information organisée le 26 mars 1979 à Pont-à-Mousson

conjointement par l'AIPC
(J.-Cl. Ailleret, délégué du Groupe Est)
et le SNAIPC (H. Lefranc,
délégué pour l'Alsace et la Lorraine)

La réunion, qui s'est tenue au Centre Culturel dans l'ancienne Abbaye des Prémontrés, a permis aux camarades de l'Est de la France d'entendre Jean Chapon, vice-président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, et Jacques Leclercq, président de l'AIPC

Après les souhaits traditionnels de bienvenue exprimés par Jean-Claude Ailleret, la parole est donnée à Jacques Leclercq dont l'exposé porte sur :

- une analyse de la répartition professionnelle des membres du Corps, d'une part entre secteur public et para-public et secteur privé, d'autre part selon le type même d'activité ;
- une première esquisse de programme d'action de l'AIPC, répondant aux problèmes posés par chaque catégorie d'activités.

Lors de la discussion ont été traités les points suivants :

1. - Gestion du Corps

1.1 - Recrutement au niveau de l'Ecole Polytechnique

Les estimations de la Direction du Personnel font l'hypothèse d'un abaissement de 20 % du nombre des Ingénieurs-élèves recrutés à la sortie de l'Ecole Polytechnique dans les prochaines années, pour tenir compte de

la diminution importante de l'essaimage dans le secteur privé et para-public.

Tout en reconnaissant le réalisme de cette hypothèse, Jean Chapon estime, en accord avec Mayet, qu'il est souhaitable de maintenir en 1979 le recrutement à un niveau d'au moins 90 % par rapport à l'effectif recruté en 1978 afin d'être en mesure de faire face au « trou » qui risque de se produire en cas d'allongement de la durée des études à l'E.N.P.C. (généralisation d'un stage « long »). En contrepartie, il importe de faire un réel effort pour favoriser l'essaimage. La situation doit être réexaminée en 1980 pour vérifier si le niveau 1979 doit être modifié en plus ou moins, en fonction de l'essaimage et des perspectives d'emploi dans l'administration.

1.2. Formation à l'ENPC

L'accord se fait pour estimer qu'outre une légère augmentation de la durée de l'enseignement à l'Ecole (ce qui ne signifie pas nécessairement un allongement de la durée globale de présence à l'Ecole, le temps des enseignements supplémentaires pouvant être gagné sur les deux périodes des vacances et du stage pendant l'été), le stage long (plusieurs mois à un an) obligatoire est une bonne solution, notamment s'il est fait de manière à mettre l'élève en position de « contrôle » plutôt que de « contrôleur ». Il sera ainsi aussi bien armé au départ que les autres grands corps techniques ou administratifs.

Ce stage ne saurait dispenser de la formation permanente. Celle-ci pourrait utilement être rendue obligatoire (durée minimale imposée décroissante dans le temps)

- dans les cinq premières années professionnelles
- à la nomination à un poste de chef de service.

1.3 - Essaimage en dehors de l'Administration d'origine

C'est une condition nécessaire pour maintenir l'importance du Corps et son attrait.

Lenci expose les possibilités offertes par le Ministère de l'Industrie, où un IPC peut s'occuper de tâches aussi différentes que :



- les techniques de pointe (nucléaire, grands barrages)
- l'environnement (établissements classés)
- les économies d'énergie
- le développement industriel local.

Toutes ces tâches permettent de nouer de nombreux contacts avec le privé et facilitent un éventuel passage dans ces entreprises.

Chapon signale qu'il existe aussi des possibilités dans d'autres Ministères, mais la plupart du temps c'est à Paris, ce qui pose des problèmes pratiques (logement...). En outre, dans la situation actuelle, se pose alors le problème des rémunérations accessoires, dont la réforme engagée facilitera peut-être la solution. A cet égard il est observé que les principes du projet présenté par M. d'Ornano, Ministre de l'Environnement et du Cadre de vie, rejoignent ceux sur lesquels le SNAIPC a marqué son accord.

Bozon fait observer que les collectivités locales et les organismes types



HLM présentent aussi des possibilités souvent mal exploitées par manque de coordination et de diffusion de l'information, voire d'appui de la part de l'Administration Centrale. Seulement 25 IPC sont actuellement détachés dans les collectivités locales.

1.4 - Problème de la réintégration dans l'Administration d'origine

La décision de se faire détacher est souvent rendue plus difficile par les difficultés qui sont rencontrées lors d'une réintégration éventuelle dans le Corps d'origine.

Il conviendrait de changer les mentalités et de ne pas oublier, au niveau de la gestion du personnel, les ingénieurs détachés lorsqu'il s'agit de pourvoir des postes intéressants.

Il faudrait également régler les problèmes — liés — de l'avancement et de la notation de ces ingénieurs (notamment pour ceux qui ont une mobilité normale : c'est-à-dire 3 postes comme IPC, 2 postes comme ICPC) de manière à leur éviter de prendre du retard à l'avancement.

1.5 - Moyens destinés à la gestion du Corps

Les participants estiment qu'une ges-

tion plus dynamique du Corps suppose la mise en place de moyens et de structures plus étoffées, comme ceux dont dispose notamment le Corps des Mines. L'organisation actuelle ne permet pas un fonctionnement optimal des différentes composantes aux plans administratif ou associatif qui agissent en ordre dispersé. Une coordination étroite entre les structures concernées est indispensable.

2. - Rémunérations accessoires

Chapon estime que la proposition de modification du système des rémunérations accessoires faite par M. d'Ornano au Premier Ministre est convenable dans la mesure où il sépare la rémunération de la ressource, ce qui devrait permettre d'en faire profiter les I.P.C. détachés dans d'autres Ministères. Il ne faudrait pas cependant supprimer toute motivation, notamment pour ce qui concerne des personnels d'exécution ; ce problème devrait être résolu sur le plan interne des services en fonction de la manière de servir de chaque agent, sans lien quantitatif automatique entre rémunération et contributions des actions à la ressource.

Par contre, il est illusoire d'espérer qu'une budgétisation de ces rémunérations ne s'accompagne pas d'une réduction très importante de leur montant.

Il faut que soit confirmée la garantie donnée par M. d'Ornano, Ministre de l'environnement et du cadre de vie, concernant le maintien, toutes choses égales par ailleurs, du niveau des rémunérations.

3. - Les architectes et le Corps

Chapon estime qu'il n'y a pas lieu de craindre une accapitation par les Services de l'Architecture de certaines compétences en matière d'Urbanisme actuellement détenues par le DDE. Celui-ci doit veiller à maintenir les postes permettant d'assurer la mission de conseil en architecture qui est le sien actuellement tant en agissant de façon concertée avec les SDA et les DRAE et en évitant les doubles emplois, et encore plus les conflits. Il estime par ailleurs que l'on assiste actuellement à un revi-



vement de la tendance, en faveur des « bâtisseurs » et au détriment des « environneurs ». Il ne voit donc pas l'intérêt des DDE et DRE de jouer le rôle d'« empêcheurs de faire » sans pour autant négliger le nécessaire renforcement de l'action pour améliorer le respect de l'environnement et de la qualité de la vie.

4. - Suppression des avantages de transport

Il est confirmé que cette suppression n'a fait l'objet d'aucun texte. Il est

convenu que les ingénieurs des Ponts et Chaussées ne peuvent accepter le fait accompli, sans toutefois engager une polémique à l'encontre du Ministre des Transports, en espérant que la situation dont bénéficiaient jusqu'alors les services de l'Équipement, conformément aux décisions prises par le Ministre, pourra être rétabli puisque les tâches de ces services et notamment leur activité pour le compte du Ministère des Transports n'est nullement modifiée et qu'au contraire un effort doit être fait dans le domaine de ce département.

colloques

Sous le haut patronage de

M. VALÉRY GISCARD D'ESTAING

Président de la République

**Congrès international
de la Société des Ingénieurs et Scientifiques de France**

« Génie Civil et développement économique et social »

Paris — Palais de l'Unesco
26-30 novembre 1979

Président du Congrès :

M. Yves AUBERT

Ancien Directeur de la Construction au Ministère de l'Équipement
Directeur Général de l'Union Technique Interprofessionnelle
des Fédérations Nationales du Bâtiment et des Travaux Publics

Dimanche 25 novembre

En l'Hôtel de la Société des Ingénieurs et Scientifiques de France, 19, rue Blanche, Paris (9^e) ; Tél. 874.83.56.

A partir de 16 h : Retrait de documents par les congressistes ;

18 h : Cocktail de bienvenue (congressistes et accompagnants).

Lundi 26 novembre

De 8 h à 9 h 45 : Retrait des documents à l'UNESCO, entrée 125, avenue de Suffren, Paris (7^e- ;

10 h : Séance inaugurale officielle ;

De 14 h 30 à 17 h 30 : Première demi-journée de travail à l'Unesco ;

18 h 30 : Réception officielle.

Mardi 27 novembre

De 9 h 30 à 12 h 30 et de 14 h 30 à

17 h 30 : Séances de travail à l'Unesco (voir ci-après le programme détaillé).

Mercredi 28 novembre

De 9 h 30 à 12 h 30 et de 14 h 30 à 17 h 30 : Séances de travail à l'Unesco (voir ci-après le programme détaillé).
20 h 30 : Dîner-spectacle au Lido.

Jeudi 29 novembre

Toute la journée : Visites techniques et culturelles proposées en option aux congressistes et à leurs accompagnants ;

— soit Visite accompagnée de la Gare Centrale du Réseau Express Régional (R.E.R.) du Châtelet ; puis trajet par le R.E.R. jusqu'à la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ; visite commentée des travaux réalisés et en cours dans la ville nouvelle avec déjeuner sur place ;

— soit Circuit au Havre avec visite du Port Autonome, du Cap d'Antifer, des Ponts de Brotonne et Tancarville ; au retour, réception à l'Hôtel de Ville de Rouen en commun avec les accompagnants ;

— soit Visite de l'Usine EURODIF et de la Centrale de l'Électricité de France au Tricastin (Drôme) strictement limitée à 30 congressistes. Transport aller et retour de Paris à Nîmes par avion avec les accompagnants auxquels est proposé un circuit touristique par Arles, les Baux de Provence, Tarascon.

Vendredi 30 novembre

De 9 h 30 à 12 h 30 : Synthèse des travaux du Congrès. Séance solennelle de clôture.

PROGRAMME DES TRAVAUX

Lundi 26 novembre

Matin :

SEANCE INAUGURALE OFFICIELLE

- Allocution de bienvenue par M. Alexis DEJOU, Président de la Société des Ingénieurs et Scientifiques de France.

- Présentation d'ensemble du Congrès, par M. Yves AUBERT, Président du Congrès.

- Exposé : Construction, progrès et civilisation de M. Adrien SPINETTA, Vice-Président honoraire du Conseil Général des Ponts et Chaussées, Président du Comité Bâtiments-Travaux Publics du VII^e Plan.

Après-midi :

GENIE CIVIL ET ENERGIE

Production, transport et stockage des hydrocarbures liquides et gazeux

Rapporteur général : M. François DIDIER, Directeur Général Adjoint de la Société Nationale Elf Aquitaine (Production)

Mardi 27 novembre

Matin :

GENIE CIVIL ET ENERGIE
Centrales hydroélectriques
et nucléaires

Rapporteur général : M. François
CORDELLE, Chargé de mission à la
Direction de l'Équipement d'Électricité
de France,

Après-Midi :

GENIE CIVIL
AU SERVICE DE L'HABITAT
ET DE L'URBANISME
Génie civil et cadre de vie

Rapporteurs généraux : M. Jean MIL-
LIER, Président du Centre National
d'Art et de Culture Georges-Pompidou
et M. Raymond SAJUS, Directeur Gé-
néral de la Société Immobilière des
Chemins de Fer Français.

Mercredi 28 novembre

Matin :

GENIE CIVIL
AU SERVICE DE L'HABITAT
ET DE L'URBANISME

*Les problèmes de choix en coût
économique global*

Rapporteurs généraux : MM. Jean MIL-
LIER et Raymond SAJUS.

Après-midi :

FORMATION
DES INGENIEURS ET TECHNICIENS
DU GENIE CIVIL

Rapporteur général : M. Gérard BLA-
CHERE, Ingénieur Général des Ponts
et Chaussées.

Vendredi 30 novembre

Matin :

SEANCE SOLENNELLE DE CLOTURE
Synthèse des travaux du Congrès par
M. Yves AUBERT, Président du Con-
grès.

Conclusions.

APPEL DE CANDIDATURES

POUR UN PROFESSEUR ENSEI-
GNANT EN AMENAGEMENT
REGIONAL ET URBAIN

(Enseignement Spécialisé E.S. 1
option II)

A L'ECOLE NATIONALE
DES PONTS ET CHAUSSEES

*L'Ecole Nationale des Ponts et
Chaussées recherche un Profes-
seur, Architecte de formation, pour
compléter, en remplacement de M.
Lagneau, l'équipe professorale
chargée de l'enseignement d'Amé-
nagement Régional et Urbain
comprenant M. Jean-Paul Lacaze,
Ingénieur en Chef des Ponts et
Chaussées et M. Michel Coquery,
agrégé de géographie, docteur ès-
lettres.*

Le candidat devra posséder

- une expérience concrète de l'ac-
tion sur le terrain, principale-
ment en France
- une aptitude reconnue à la plu-
ridisciplinarité
- une réelle capacité à la forma-
lisation.

*Il aura à assurer plus particuliè-
rement :*

- la réalisation de l'enseignement
E.S. 1 C : Initiation à la compo-
sition urbaine, son travail de-
vant aboutir à la rédaction d'un
cours
- le pilotage de travaux de fin
d'études, effectués par les élè-
ves en équipe pluridisciplinaire
et servant de synthèse aux en-
seignements.

*Les personnes intéressées pour-
ront obtenir tout renseignement
complémentaire à l'Ecole auprès
du Directeur de l'Enseignement ou
auprès de l'Atelier d'Urbanisme
(M. Lacaze et M. Coquery).*

*Le candidat devra joindre à sa let-
tre de candidature adressée au
Directeur de l'Ecole :*

- un curriculum vitae détaillé avec
titres obtenus, références pro-
fessionnelles et liste de publica-
tions.
- une liste de ses expériences pé-
dagogiques et de recherche
- une note sur le mode d'ensei-
gnement d'une « Initiation à la
composition urbaine ».

*La date limite de réponse à l'ap-
pel d'offres est fixée au 14 septem-
bre 1979.*

*L'Institut de la Construction Industrialisée (ICI) association de la loi de
1901 ouvrira cet automne son 17^e cycle d'enseignement.*

*C'est un enseignement donné en fin d'après-midi de 18 h 15 à 19 h 30
en règle générale, dans les locaux de l'Ecole Nationale des Ponts et
Chaussées. Il s'adresse aux architectes diplômés ou en cours d'études,
aux ingénieurs, ainsi qu'aux techniciens supérieurs du Bâtiment posséd-
ant des bases suffisantes.*

*Un premier cycle sur deux ans (2 soirs par semaine) ou en un an (4 soirs
par semaine) comporte l'enseignement des sciences du Bâtiment sanc-
tionné par le certificat SCAB-EPCM (Sciences appliquées au Bâtiment).*

*Ensuite, en une année, l'auditeur est appelé à suivre des enseignements
de technologie industrialisée et des travaux pratiques, qui le mèneront
après rédaction d'un mémoire au diplôme de l'I.C.I.*

*Les auditeurs ayant un diplôme d'enseignement supérieur peuvent dès cette
3^e année, ou plus tard, demander à préparer le Certificat d'Etudes Supé-
rieures de Construction Industrialisée (CES-ICI) de l'Ecole Nationale des
Ponts et Chaussées.*

*Les droits d'inscription sont imputables au budget de formation perma-
nente, ils peuvent être réglés sur l'exercice 1980.*

*Pour les étudiants l'enseignement est gratuit, ils n'ont à payer que le droit
d'inscription et les livres et photocopiés.*

**Pour tous renseignements s'adresser à l'I.C.I. : 55, rue de Ponthieu -
Paris 8^e - Tél. 225.08.92.**

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ORDINAIRE DU 4 AVRIL 1979

L'Assemblée générale de l'Amicale d'Entr'Aide aux Orphelins des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, convoquée par lettre-circulaire du 2 mars 1979 s'est réunie le 4 avril 1979 à l'Aéroport de Paris.

321 membres étaient présents ou représentés.

Le Secrétaire a donné lecture du rapport moral et des comptes de l'exercice.

I — RAPPORT MORAL

L'Amicale d'Entr'Aide groupe présentement 558 adhérents (418 adhérents complets et 140 partiels, contre 423 complets et 129 partiels en 1977).

Le montant total des secours distribués pour l'année 1978 s'est élevé à 270.000 F contre 289.000 F en 1977 et 286.000 F en 1976. 11 familles comportant 18 enfants à charge ont été secourues.

Les secours se sont échelonnés de 14.000 F à 40.000 F.

Compte tenu de la situation actuellement favorable des comptes, l'augmentation des cotisations est limitée et celles-ci sont fixées, pour 1979, aux valeurs suivantes :

— Cotisation de solidarité	235 F
— Cotisation familiale :	
• pour 1 enfant	550 F
• pour 2 enfants	640 F
• pour 3 enfants	730 F
• pour 4 enfants	820 F
• pour 5 enfants et plus	910 F

II — RENOUELEMENT DE CERTAINS MEMBRES DU COMITE DIRECTEUR

Messieurs BASSET Armand et FLEURY Philippe ont été élus en remplacement de Messieurs BACHELEZ et DESCHAMPS sortants.

Messieurs PISTRE, COUSQUER et MARSAC ont accepté de se représenter et ont été élus.

Le nouveau bureau du Comité Directeur se compose comme suit :

- Président : M. PISTRE
- Vice-Président : M. MAREC
- Trésorier : M. POULIT
- Secrétaire : M. AILLERET

III — RAPPORT DU TRESORIER

A — Recettes

Cotisations perçues au cours de l'exercice 1978 (reliquat 1977 et cot. 1978) 314.092,50

B — Dépenses

Frais d'administration :

- Provisions de caisse 1.500
- Frais tenue de compte C.C.P. 5
- Indemnité 1977 Mme FONT 2.200
- Indemnité 1978 Mme FONT 2.500
- Frais assurance complémentaire 163,13

6 368,13

6.368,13

Secours distribués 270.000 276.368,13

C — Excédent des recettes de l'exercice

A — B = 37.724,37

D — Réserve au 31-12-1977

47.467,18

E — Réserve au 31-12-1978

C + D = 85.191,55

Il convient de signaler qu'en février 1979 a été payé :

— 1.000 F de provision pour frais d'administration, ce qui ramène en mars 1979 la réserve à 84.191,55 francs.

IV — APPROBATION

Le compte rendu de l'Assemblée Générale et le rapport du Trésorier sont approuvés à l'unanimité.

Le Président : R. PISTRE

Le Secrétaire : F. AILLERET

mouvements

DECISIONS

M. Philippe Aussourd, I.P.C., en service détaché auprès d'E.D.F., est placé en position hors-cadres à compter du 1^{er} octobre 1978.

Arrêté du 29 mars 1979.

M. Jean-Jacques Poggi, I.C.P.C., D.D.E. des Landes, est, à compter du 16 mai 1979, affecté à l'Inspection Générale de l'Équipement pour recevoir une mission d'inspection générale.

Arrêté du 20 avril 1979.

M. Georges Cavalier, I.C.P.C., détaché auprès du Commissariat Général du Plan d'Équipement et de la Productivité, est, à compter du 1^{er} mai 1979, réintégré dans son administration d'origine et affecté à la Direction de l'Urbanisme et des Paysages en qualité d'Adjoint au Directeur.

Arrêté du 14 mai 1979.

M. Jean-Claude Droin, I.C.P.C., en service détaché auprès de l'Établissement Public chargé de l'Aménagement des Rives de l'Étang de Berre, est, à compter du 20 mars 1979, réintégré dans son corps d'origine et affecté à la Direction Régionale de l'Équipement « Provence-Alpes-Côte d'Azur » en qualité de chargé de mission auprès du Directeur.

Arrêté du 14 mai 1979.

M. Emile Quinet, I.C.P.C. est, à compter du 1^{er} mai 1979, mis à la disposition de l'Institut de Recherche des Transports (I.R.T.).

Arrêté du 15 mai 1979.

M. Jacques Tiphine, I.C.P.C., Délégué Régional à l'Environnement pour la région Provence - Alpes - Côte-d'Azur, est, à compter du 16 mars 1979, affecté à l'Inspection Générale de l'Équipement pour recevoir une mission d'Inspection Générale.

Arrêté du 15 mai 1979.

M. Jean-Baptiste Grosborne, I.G.P.C., détaché au Ministère de la Jeunesse, des Sports et des Loisirs, est, à compter du 1^{er} mai 1979, réintégré dans son corps d'origine et nommé

membre attaché au Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Arrêté du 15 mai 1979.

M. Paul Scherrer, I.P.C. à la D.D.E. de la Seine-Maritime, est, à compter du 1^{er} mai 1979, mis à la disposition de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Boulogne-sur-Mer en qualité de Directeur de l'Outillage des Ports de Boulogne et d'Étaples.

Arrêté du 15 mai 1979.

M. Didier Quint, I.P.C. en service détaché auprès du B.C.E.O.M., est, à compter du 15 avril 1979, réintégré dans son administration d'origine et mis à la disposition du groupe des Charbonnages de France en vue d'y exercer des fonctions de son grade.

Arrêté du 21 mai 1979.

NOMINATIONS

Les Ingénieurs Divisionnaires des Travaux Publics de l'État dont les noms suivent sont nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées :

M. Pierre Alezra, au Ministère des Affaires Étrangères UNESCO.

M. Pierre Buffaud, mis à la disposition du Ministère des Universités.

M. Pierre Canac, à la D.D.E. de la Seine Saint-Denis.

M. Jacques Maurice, Directeur de l'Équipement de Mayotte.

M. Jean Morel, maintenu à titre provisoire au Service Technique de l'Urbanisme.

Arrêté du 5 avril 1979.

M. Antoine Cesari, D.D.E. de l'Ariège, est, à compter du 16 mai 1979, nommé D.D.E. de la Charente, en remplacement de M. Eruimy.

Arrêté du 20 avril 1979.

M. Jean Savel, I.C.P.C., D.D.E. du Gers, est, à compter du 16 mai 1979, nommé D.D.E. des Landes, en remplacement de M. Poggi.

Arrêté du 20 avril 1979.

M. Jean-Pierre Rolland, I.C.P.C. à la D.D.E. du Gard, est, à compter du 16

mai 1979, nommé D.D.E. du Gers, en remplacement de M. Savel.

Arrêté du 4 mai 1979.

M. Georges Crepey, I.P.C., chargé du Groupe Urbanisme Opérationnel et Construction, à la D.D.E. de la Seine-Maritime, est, à compter du 11 juillet 1979, nommé à la même D.D.E. Adjoint au Directeur,

Arrêté du 15 mai 1979.

M. Hubert Karst, I.C.P.C., Directeur du Centre d'Études Techniques de l'Équipement de Bordeaux, est, à compter du 1^{er} juillet 1979, nommé D.D.E. du Calvados, en remplacement de M. Gaudemer.

Arrêté du 15 mai 1979.

MUTATIONS

M. Jean-Pierre Besson, I.P.C. à la D. D.E. de la Haute-Garonne, est, à compter du 1^{er} mai 1979, muté au Centre d'Études Techniques de l'Équipement d'Aix-en-Provence, pour y être chargé de la Division des Transports Urbains en remplacement de M. Barbier.

Arrêté du 20 avril 1979.

M. Jean-Louis Merveille, I.P.C. au Service de la Navigation du Nord et du Pas-de-Calais, est, à compter du 1^{er} juillet 1979, muté à la D.D.E. de la Seine-Maritime pour y être chargé de l'Arrondissement Maritime, en remplacement de M. Scherrer.

Arrêté du 3 mai 1979.

M. Marc Reverchon, I.P.C. à la Direction du Personnel, est, muté, à la D. D.E. de la Réunion en qualité de chargé de mission auprès du Directeur.

Arrêté du 7 mai 1979.

M. Paul Michaud, I.P.C. à la D.D.E. de la Sarthe, est, à compter du 1^{er} mai 1979, muté à la D.D.E. de Saône-et-Loire en qualité d'Adjoint au Directeur.

Arrêté du 11 mai 1979.

M. Armand Basset, I.P.C. à la Direction du Personnel, est, à compter du 1^{er} juin 1979, muté à la D.D.E. des Hauts-de-Seine, en qualité d'Adjoint au Directeur.

Arrêté du 23 mai 1979.

M. Michel Antoine, I.P.C., à la D.D.E. de l'Orne, est, à compter du 1^{er} juillet 1979, muté à la D.D.E. de la Sarthe, en qualité d'Adjoint au Directeur.

Arrêté du 23 mai 1979.

RETRAITES

M. Gilbert Mailhebiau, I.G.P.C. à l'Inspection Générale de l'Aviation Civile et de la Météorologie, est, à compter du 9 décembre 1979, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 27 mars 1979.

M. Louis Bourgeois, I.G.P.C., chargé des 20^e, 21^e et 21^e bis Circonscriptions d'Inspection Générale, est, à compter du 26 octobre 1979, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 3 mai 1979.

M. Camille Monlouis, I.C.P.C., Secrétaire de la 5^e Section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est, à compter du 14 novembre 1979, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 3 mai 1979.

M. Charles Barrillon, I.G.P.C., chargé de la 25^e circonscription d'Inspection Générale, est, à compter du 2 novembre 1979, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 3 mai 1979.

M. Claude Brisson, I.G.P.C., en service détaché auprès du B.C.E.O.M., est, à compter du 1^{er} août 1979, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 15 mai 1979.



enlèvement
et évacuation
d'ordures ménagères
et déchets industriels

balayage mécanique
de la voirie

services réguliers
de voyageurs et
location d'autocars

siège social
174, rue de la république
92800 puteaux
téléphone : 778.16.71
téléc : 620 066



Prix

Albert Caquot

Paris, le 30 juin 1979

Mon cher Camarade,

Pour contribuer à revaloriser le métier de constructeur dans sa plus large acception et pour encourager à maintenir un haut niveau de compétence technique parmi les Ingénieurs français, l'A.I.P.C. a décidé lors de son Assemblée Générale du 5 octobre dernier, de créer un Prix honorant ceux des Ingénieurs dont l'œuvre, au sens large, les aura particulièrement distinguée dans le domaine du génie civil.

Afin de perpétuer la mémoire de l'un des nôtres qui s'est particulièrement illustré, ce Prix portera le nom de Prix Albert Caquot ; il sera décerné, selon une périodicité qui dépendra des circonstances, à un Ingénieur français auteur d'une œuvre scientifique ou qui, dans le domaine technique, se sera fait remarquer, en France ou à l'Étranger, par l'un des traits suivants :

- auteur d'un ouvrage exceptionnel,
- participation de façon déterminante à la construction d'un tel ouvrage,
- contribution majeure à la réalisation d'un ensemble notable d'ouvrages,
- promotion d'une technique originale.

Ce prix sera d'un montant de 50 000 francs.

Le Jury constitué pour choisir les lauréats est composé de MM. Jean Chaudesaigues, Jean Courbon, Nicolas Esquillan, Marcel Huet, Jean Kerisel, André Pasquet, Jacques Tanzi, André Thiébault. Il m'a été demandé d'en être le Président.

Je m'adresse à l'ensemble de nos camarades, qu'ils soient ou non membres de l'Association, afin qu'ils veuillent bien soit nous présenter leur candidature personnelle, soit nous faire connaître la ou les candidatures qu'ils estimeraient devoir recommander, en indiquant l'œuvre de chercheur, de technicien supérieur ou de maître d'œuvre qui en serait la justification.

Un avis sera publié dans la presse spécialisée pour diffuser cet appel de candidatures.

Je souhaite que vous fassiez parvenir, au plus tard le 1^{er} octobre 1979, au Secrétariat de l'A.I.P.C., la réponse que vous jugerez bon de nous adresser. Nous espérons vivement que beaucoup d'entre vous accepteront de contribuer ainsi au rayonnement en France de l'art de l'Ingénieur.

Je vous prie de croire, mon cher Camarade, à l'assurance de mes sentiments cordiaux et dévoués.

Pierre Donatien COT,
Président du Jury.

La réforme de l'assurance construction

1 volume, 208 pages,
format 13,5 x 21 cm
N° ISBN 2 85978-013-0
prix 45 FF

La réforme de l'Assurance Construction trouve son origine dans une analyse des lacunes du système de garanties en vigueur, notamment la protection insuffisante de l'utilisateur, liée à la recherche des responsabilités et aux longs délais du règlement des sinistres.

Accroissement excessif de la charge des sinistres, sous-assurance de l'ensemble du secteur de la construction... C'est à partir de cette constatation que la Commission s'est attachée à rénover le dispositif en agissant sur les causes au lieu de s'épuiser à corriger les effets, c'est-à-dire en proposant un système capable à la fois de protéger l'utilisateur et de moraliser le secteur.

En reconnaissant le bien-fondé de ces deux objectifs, le Parlement a adopté la loi du janvier 1978 qui comprend trois grands axes :

- Garantir une réparation rapide des désordres, grâce notamment à l'assurance de dommages obligatoire afin de créer un mécanisme de pré-financement des sinistres.
- Assurer une meilleure qualité des constructions grâce à la réhabilitation de l'engagement contractuel qui se traduit en particulier par la délivrance d'une garantie de bon fonctionnement accompagnant chaque équipement ; grâce aussi à l'institution pour les composants d'une

solidarité du fabricant et du metteur en œuvre.

- Promouvoir une prévention des sinistres grâce à l'amélioration du contrôle technique.

Le document, qui reprend les textes des exposés et débats présentés lors d'une journée d'études organisée en octobre 1978 par la Direction de la Formation Continue de l'ENPC et présidée par M. Adrien Spinetta, a pour but d'éclairer les divers intéressés, maître d'ouvrage, concepteurs, entrepreneurs, fournisseurs, bureaux de contrôle, assureurs, sur le contenu et les conditions d'application de cette importante réforme.

Avec la collaboration de :

B. Balaesque, Directeur des Assurances au Ministère de l'Economie.

J. Bigot, Professeur à l'Université de Paris I Panthéon Sorbonne, Directeur de l'Institut des Assurances de Paris.

J.-L. Costa, Président Honoraire de la 3^e Chambre Civile de la Cour de Cassation.

P. Delmas, Directeur du Centre d'Etudes de Prévention.

A. Pasquet, Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

A. Spinetta, Vice-Président Honoraire du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Matériaux et structures sous chargement cyclique

1 volume, 252 pages,
format 21 x 29,7, figures
Prix 250 FF

Ce volume contient l'ensemble des interventions, conférences générales et communications particulières du

Séminaire « Matériaux et structures sous chargement cyclique », organisé par le Laboratoire de Mécanique des Solides de l'Ecole Polytechnique et l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, qui s'est tenu à l'Ecole Polytechnique à Palaiseau, les 28 et 29 septembre 1978.

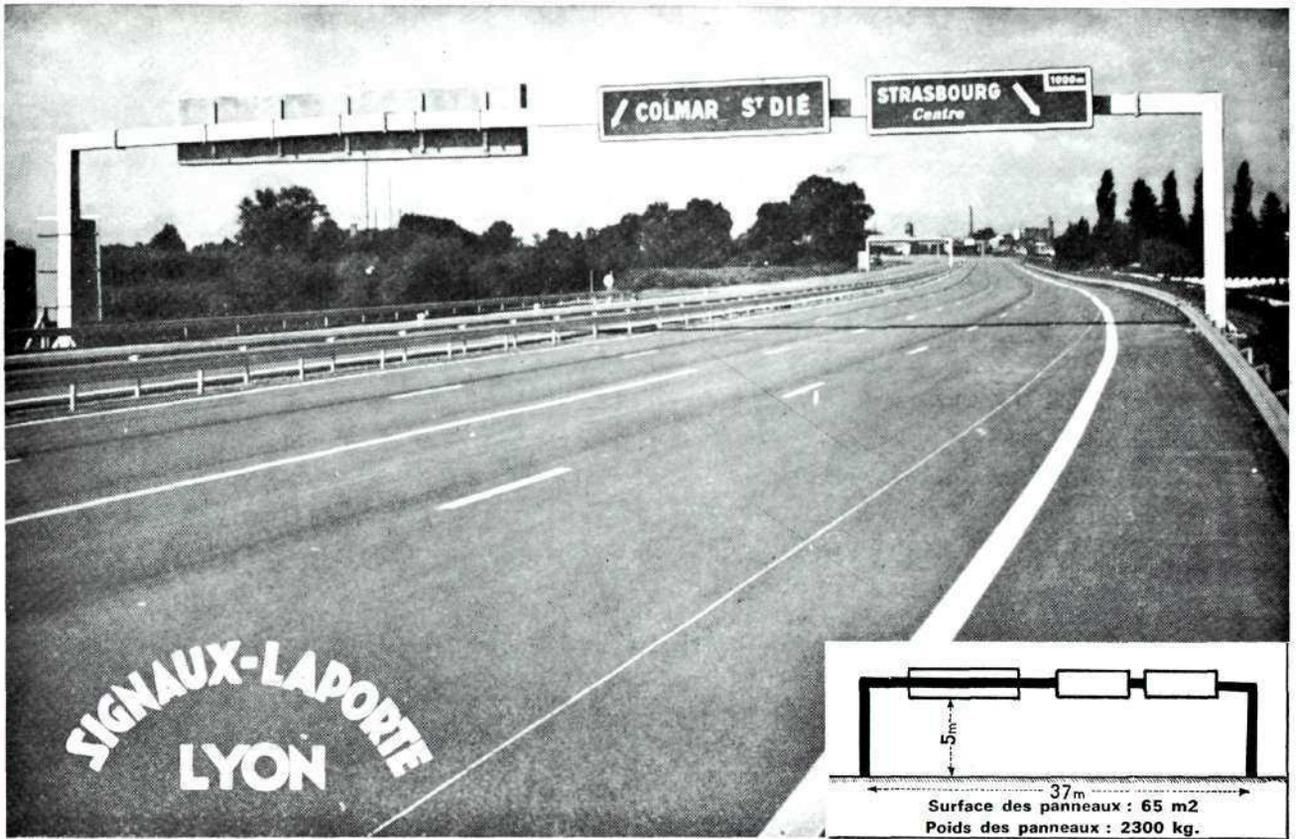
Une demi-journée avait été réservée à chacun des quatre thèmes de travail choisis. Dans le thème « Comportement cyclique des matériaux », les orateurs ont présenté les résultats obtenus et les problèmes rencontrés dans la modélisation du comportement irréversible des métaux et des sols sous chargement périodique. Le thème « Fatigue et rupture » était consacré à la description mécanique de l'endommagement, de l'initiation et de la propagation de fissures dans les métaux. Le thème « Adaptation et accommodation » a permis de faire le point des connaissances actuelles du comportement à long terme des structures élastoplastiques ou viscoplastiques sous chargement variable. Enfin, dans le thème « Applications diverses » ont été présentés des exemples d'utilisation, pour le calcul des fondations et le dimensionnement de structures industrielles, des concepts et des modèles exposés durant la première journée.

Le vœu des organisateurs du Séminaire, qui était de permettre un vaste échange d'informations et d'idées entre participants d'origines et de préoccupations diverses, a été pleinement comblé par la présence des 180, orateurs et auditeurs, chercheurs et ingénieurs, industriels et universitaires. La publication de ces comptes rendus devrait permettre à d'autres de prendre connaissance de l'état actuel des recherches et des voies ouvertes pour l'avenir dans le domaine des chargements cycliques.

Pour tout renseignement, s'adresser à :

— Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Direction de la Formation Continue, 28, rue des Saints-Frères, 75007 PARIS.

A l'attention de M. DARMOIS.



ÉTANCHEITÉ

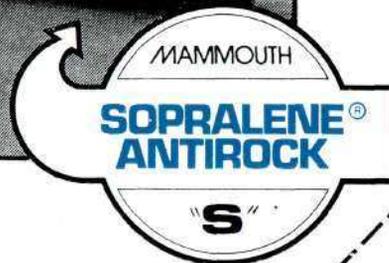
SPECIAL PONTS OUVRAGES D'ART



SOPREMA
étanchéité mammoth



B.P. 121
STRASBOURG CEDEX 67025
Téléphone (88) 39.99.45
Télex 890 307 F



Je désire sans engagement,
une documentation SOPREMA
sur le produit ANTIROCK «S»

Nom : _____
Adresse : _____

Nous voulons
faciliter votre vie
en facilitant
vos déplacements.
Toujours tous les jours



Pour mieux vivre Paris et l'Île de France

Centre d'Information Téléphonique (CIT) : 346.14.14.