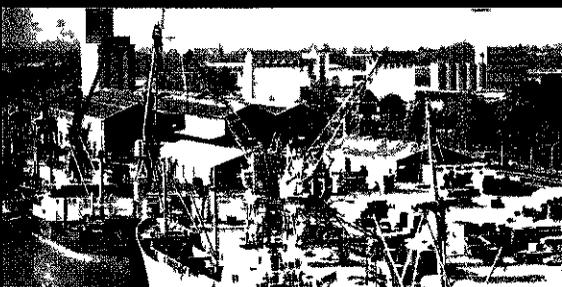


P

C

M

PONTS ET CHAUSSÉES ET MINES



n° 5

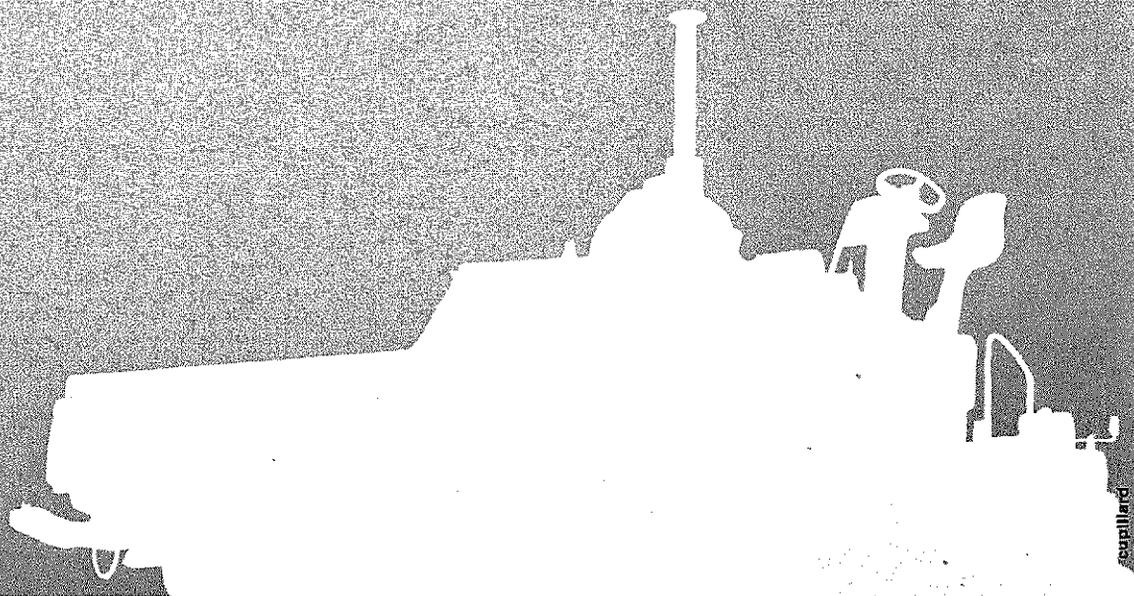
spécial aquitaine

la communauté urbaine de Bordeaux

- tentative de bilan

la région

- aménagement
- industrialisation
- villes moyennes



LIGNE 100 FINISSEURS HYDROSTATIQUES

Elle se caractérise par l'utilisation de l'hydraulique (pompes et moteurs) pour chaque fonction du finisseur : avancement, alimentation, vis de répartition, vibration, direction.

Ces différentes fonctions deviennent ainsi indépendantes les unes des autres. Le débit d'alimentation (donc, l'épaisseur et la largeur du tapis que l'on peut répandre sans arrêt de la machine) est dissocié de l'avancement de la machine.

L'alimentation est automatique et proportionnelle aux besoins détectés par des palpeurs au niveau des vis : l'épaisseur devant le «Screed» est maintenue rigoureusement constante assurant une régularité parfaite du tapis.

La vitesse d'avancement réglée avec précision en fonction du débit de la centrale et du débit à réaliser, est maintenue constante par auto-régulation avec possibilité d'arrêts et de redémarrages sans modification de réglage.

Du plus petit au plus gros chantier, de la plus faible à la plus grande largeur d'utilisation et en toutes épaisseurs :
SB 110 – SB 140 – SB 170 – SA 190

Barber-Greene



Sur toutes ces machines, les objectifs principaux ont été :

- a) La réduction du coût d'entretien du matériel à la tonne mise en place.
- b) La facilité de conduite et l'accessibilité des organes.
- c) Un contrôle précis, adapté à l'utilisation, de la compaction éliminant les inconvénients résultant d'un mauvais réglage.
- d) La souplesse d'utilisation de ces modèles.

ESTIME

5, AVENUE MONTAIGNE - 75-PARIS VIII^e - TÉL. : 359.51.69+

31-TOULOUSE : 2, av. Joseph Lebriz (61) 48.91.58 / 76-LE HAVRE : (35) 48.15.98 / 35-RENNES : (99) 00.62.72 / 84-AVIGNON : Mas de l'île de Piot - (90) 81.00.20

P c m

mensuel

28, rue des Saints-Pères
Paris-7^e

Couverture, de haut en bas :

- Le Verdon
- Installations anciennes du Port de Bordeaux
- Port de Bordeaux, installations Grattequina

Directeur de la publication :

René MAYER,
Président de l'Association.

Rédaction et

Secrétariat de rédaction :

Pierre PLOUGOULM.

Documentation :

Brigitte LEFEBVRE DU PREY.

Administration :

Mme A. DORMEUIL.
Secrétariat du P.C.M. :
28, rue des Saints-Pères
Paris-7^e
Tél. 548 25 33 et 222 98 39

Publicité :

Société Pyc-Editions :
254, rue de Vaugirard
Paris-15^e
Tél. 532 27 19

Revue éditée par l'Association
professionnelle des Ingénieurs des
Ponts et Chaussées et des Mines,
28, rue des Saints-Pères, Paris-7^e

Abonnements :

- France 100 F.
- Etranger 100 F. (frais de port en sus)

Prix du numéro : 10 F.

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

Dépôt légal 2^e trim 1972, N° 1437
Commission Paritaire n° 33.087

L'IMPRIMERIE DE L'ANJOU
21, Boul. Gaston-Dumesnil
49-ANGERS

Sommaire

Introduction : entretien avec M. le doyen VALADE

19

DOSSIER

I. - LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX

Avertissement	21
Qu'est-ce qu'une Communauté Urbaine ?	22
Point de vue : M. MONICHON, maire du Mouscat	25
La C.U.B. et l'Urbanisme	27
Point de vue : M. BOISSIÉRAS, maire d'Artigues	30
La C.U.B. et les Transports	33
Point de vue : M. le doyen LAJUGIE, adjoint au maire de Bordeaux	36
La C.U.B. face aux problèmes de l'eau et de l'assainissement	38
Point de vue : Mme ROSSIGNOL, maire de Bègles	41
La C.U.B. négocie son contrat de Plan	43
Point de vue : Maître RICARD, premier adjoint au maire de Cénon	46
La C.U.B. et l'homme de la rue	48
Point de vue : M. BRIAT, maire de Bouliac	51
L'heure du bilan	53

II. - L'AQUITAINE DANS L'ÉCONOMIE NATIONALE ET EUROPÉENNE

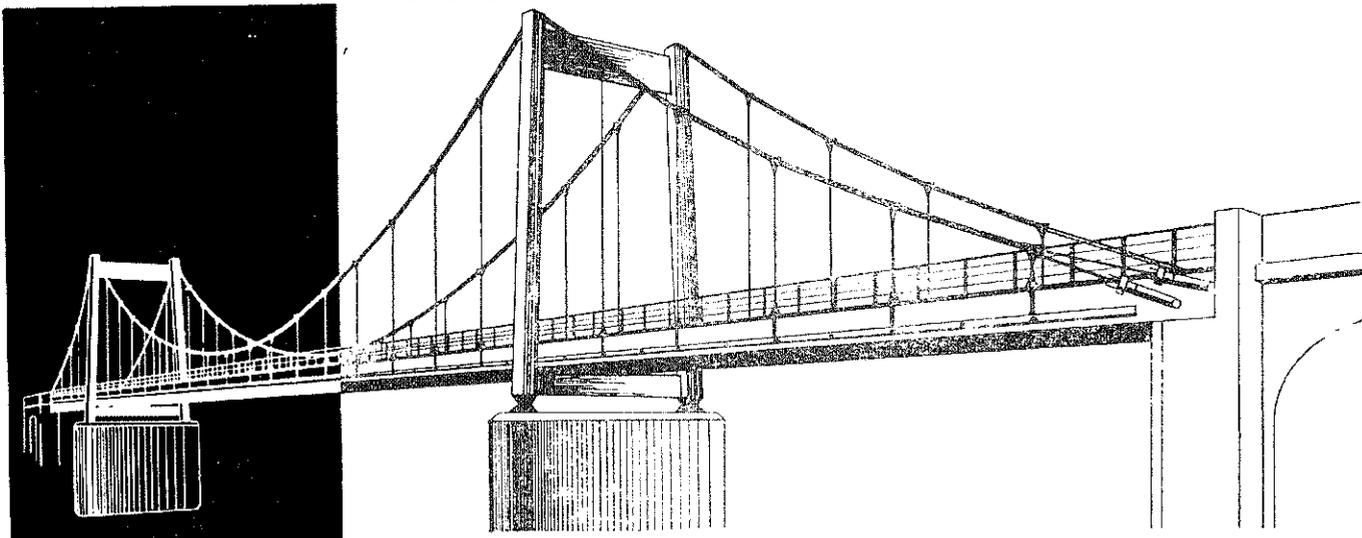
L'estuaire girondin	62
— L'aménagement industrialo-portuaire	64
Les Pyrénées-Atlantiques	70
— Le bureau de développement industriel des Pyrénées-Atlantiques : entretien avec M. SÉRISE	72
— Le Groupe d'Etude et d'Initiative au service des Pays de l'Adour	75
Le développement des villes moyennes	77
Rôle d'une métropole d'équilibre : Bordeaux et l'Aquitaine	82
Un point de vue : DATAR	84
Les vraies chances du développement touristique de la Côte Aquitaine	88

RUBRIQUES

Périscope	94
Aménagement	96
Vie des groupes régionaux	97

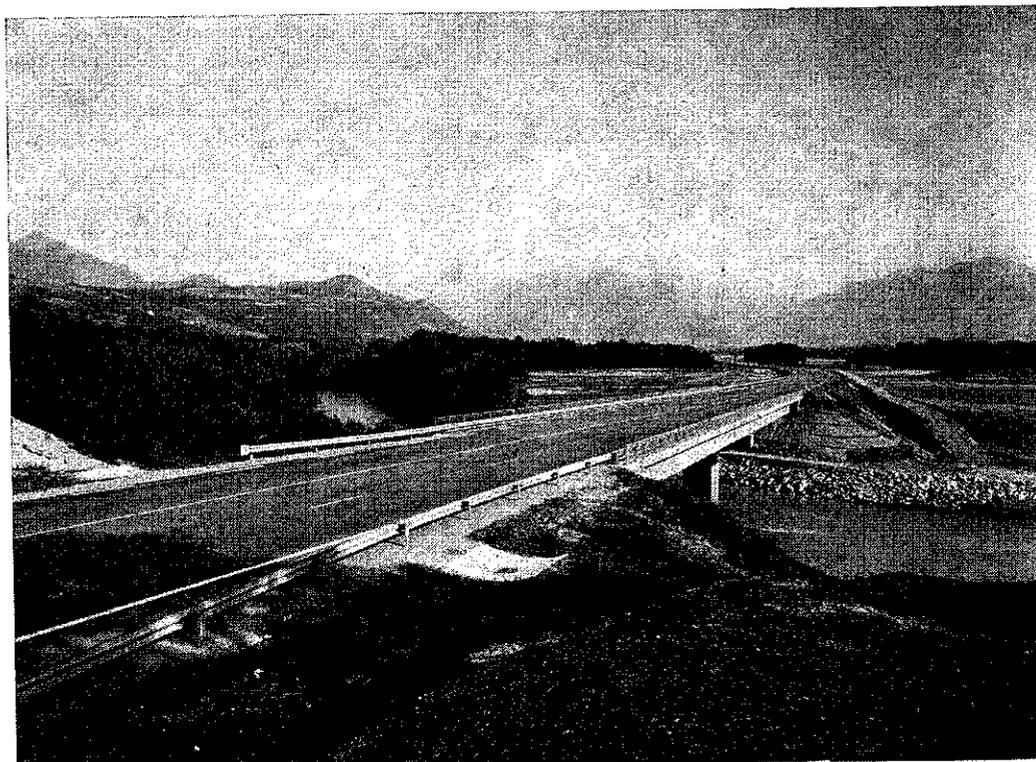
PONTS

METALLIQUES rigides et suspendus
BETON armé et précontraint



Pont n° 3 sur l'Arve

Maître de l'œuvre : Direction
de l'Équipement Haute-Savoie



Baudin-Châteauneuf

Société Anonyme au capital de 4.000.000 de F

Châteauneuf-sur-Loire (Loiret) - Tél. Orléans 89.43.09

Pyc-publicité

Entretien avec

Monsieur le Doyen VALADÉ

Député de la Gironde

Monsieur le Doyen, le P.C.M. consacre le présent numéro de sa revue à l'AQUITAINE. Pourriez-vous en guise d'introduction nous préciser comment vous envisagez le développement de l'AQUITAINE en ce début du 6^e Plan ?

Il faut, en effet, replacer le développement de l'AQUITAINE dans le cadre du 6^e Plan dont l'objectif est à la fois l'industrialisation et l'amélioration des conditions de vie. Le 5^e Plan avait mis l'accent sur le développement des métropoles d'équilibre. Le 6^e Plan garde la même orientation, mais en lui associant une action complémentaire en faveur des villes moyennes constituant l'armature urbaine régionale. Il y a d'ailleurs longtemps que Jacques CHABAN-DELMAS et le Comité d'Expansion Aquitaine avaient attiré l'attention sur le rôle des villes moyennes appelées alors, villes-relais.

Pour l'AQUITAINE, l'objectif est donc double : renforcer les structures administratives et économiques de BORDEAUX et établir un solide réseau de villes moyennes en tenant compte des données particulières de la Région (une vaste aire géographique, un massif forestier considérable, un important système de vallées).

Il importe que BORDEAUX soit en mesure de remplir ses fonctions de métropole régionale. Est-ce que la création d'une Communauté Urbaine a contribué à y parvenir ?

Au moment où l'on parle de régionalisation et de regroupement communal, l'expérience de la C.U.B. dont l'existence remonte maintenant à 5 ans est très instructive. Seul, le transfert des compétences techniques qui a été réalisé, a pu permettre d'engager une politique cohérente de développement et d'équipement sur un territoire occupé par 600.000 habitants.



Des opérations essentielles pour la promotion de BORDEAUX au rang de métropole, comme la restructuration du quartier de l'Hôtel-de-Ville ou l'aménagement de BORDEAUX-LAC et des zones d'habitation de la rive droite de la Garonne, ne pourraient être menées à bien si la Communauté n'existait pas.

Le Conseil de la Communauté représente pour les instances régionales un interlocuteur privilégié et indispensable : il participe aux travaux de l'O.R.E.A.M. et à l'élaboration du S.D.A.U. Sans Communauté Urbaine, BORDEAUX n'aurait pas de contrat de plan.

Mais, et il faut insister sur ce point, si le centre de responsabilité, voire de décision, est la métropole, les préoccupations doivent être régionales et les décisions prises dans un cadre régional.

Cette action régionale est menée, indépendamment des administrations dont c'est la vocation normale, par un certain nombre d'organismes tels que le Comité Régional d'Expansion, la Chambre de Commerce Régionale et le Bureau de Recherches et d'Accueil qu'elle a créé ou le Groupe d'Etudes et de Développement de l'Industrie en AQUITAINE (GEDIAQ).

Je citerai comme exemple de cet état d'esprit, les dernières journées d'études organisées par le Comité d'Expansion et consacrées aux villes moyennes qui ont eu un succès considérable et un retentissement véritablement régional.

Nous abordons, en mentionnant l'activité du GEDIAQ, les problèmes d'industrialisation. Nous savons que votre action dans ce domaine s'étend à l'ensemble de la région et en dépasse même les limites puisque vous estimez nécessaire d'associer TOULOUSE aux préoccupations de l'AQUITAINE.

Dans le domaine économique, notre action s'étend sur deux plans. Nous voulons tout d'abord maintenir et développer ce qui existe et mérite de se développer, et, à ce titre, nous devons bien entendu renforcer l'activité traditionnelle de BORDEAUX, le négoce, l'agriculture basée sur la vigne et la forêt de pins et développer l'industrie existante en attirant les firmes qui, dans le domaine de la mécanique ou de l'électronique, par exemple, peuvent être intéressées par une main-d'œuvre de qualité, des techniciens compétents, une université active, un cadre de vie agréable.

Mais, nous avons également un autre objectif : implanter en AQUITAINE une industrie de base puissante ; il nous paraît, à cet égard, que la vocation de la région est le développement d'une industrie fondée sur le pétrole, la pétrochimie et la chimie, le pétrole parce qu'il y en a en AQUITAINE (pétrole liquide à PARENTIS, gisement de gaz de LACQ) et que le port de BORDEAUX est équipé pour le recevoir, la pétrochimie car nous avons une capacité de raffinage qui atteint dix millions de tonnes.

Cette infrastructure industrielle doit être pensée à l'échelle de tout le Sud-Ouest et comporter trois pôles :

- l'estuaire girondin,
- la région de LACQ où elle prendra le relais des installations actuelles après l'épuisement du gisement,
- la région toulousaine qui dispose déjà d'une industrie chimique substantielle.

Mais, tout ceci doit être mené, bien entendu, avec le souci de préserver et même d'améliorer

le cadre de vie assez exceptionnel que constitue l'AQUITAINE. En cette matière, la puissance publique a pris des décisions importantes puisqu'elle a créé la Mission Interministérielle d'Aménagement de la Côte-Aquitaine dont le Président, E. BIASINI, vient de proposer un plan général d'aménagement de la Gironde à l'Adour étant entendu qu'au Sud de l'Adour, le Pays Basque présente une physionomie particulière qui justifie une étude propre. Ainsi, des actions très importantes vont être engagées sur l'ensemble de ce secteur. Et, à ce propos, je voudrais préciser qu'il n'y a pas concurrence entre aménagement et développement économique, entre tourisme et industrie et la seule preuve en est que toutes les opérations définies dans ce schéma sont complémentaires : l'avenir de la côte est complémentaire de l'industrialisation, l'avenir des vallées doit aller de pair avec l'aménagement de la côte, la cohérence du triangle BORDEAUX-TOULOUSE-PAU doit aller de pair avec la mise en place des moyens de communication.

Ce que nous souhaitons donner de l'AQUITAINE, c'est l'image d'une région dynamique et moderne mais soucieuse de sa tradition d'équilibre et de bien vivre.

En terminant, M. le Doyen, nous aimerions connaître votre sentiment sur la participation des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines à cette action.

J'ai été personnellement frappé de l'efficacité avec laquelle les Services de l'Équipement et du Ministère du Développement Industriel résolvaient les problèmes, pour peu qu'ils soient posés de façon convenable. Leurs animateurs s'intègrent très volontiers à toutes les structures de réflexion au niveau de la région, et constituent d'excellents partenaires. Lorsque la planification et le financement des opérations sont obtenus, au plan de la réalisation, il n'y a plus de problème : les techniciens réapparaissent et assurent parfaitement leur tâche. Ce qui importe, en définitive, c'est que tous les organismes, publics ou privés, participent à la réflexion sur le devenir d'une région et coordonnent leur action. A cette condition, la mobilisation de toutes les énergies est facile et permet de réaliser une œuvre à la mesure des ambitions. ■

Propos recueillis par
R. FOUCAUD,
Chef du Service régional
de l'Équipement
de la Région Aquitaine.
et
P. PLOUGOULM.

La Communauté Urbaine

de

BORDEAUX

TENTATIVE DE BILAN

Avertissement :

Le but du présent article n'est absolument pas de présenter les réalisations et les perspectives de développement de la Métropole d'Aquitaine. Diverses publications ont traité ce sujet de façon bien plus exhaustive que nous ne pourrions le faire ici. Nous avons pensé au contraire saisir l'exemple de l'Agglomération Bordelaise pour essayer de dégager

« l'apport du fait Communauté Urbaine dans le dialogue entre les techniciens de toutes natures qui travaillent à l'élaboration du cadre de vie urbain, et à ses modes de fonctionnement, et les habitants qui vivent dans ce cadre et pour la satisfaction desquels il doit être conçu ».

Il nous a semblé, en effet, qu'un tel sujet entraînât très directement dans les préoccupations que notre Association professionnelle s'est définies.

M. le Secrétaire Général de la Communauté Urbaine de Bordeaux a bien voulu considérer l'intérêt de cet « *angle d'attaque* » des problèmes et nous a largement ouvert les portes de son propre bureau et de l'ensemble des services techniques et administratifs de la Communauté ce dont nous le remercions ici vivement.

Le présent article expose une synthèse de la masse de renseignements tous forts intéressants que nous avons ainsi recueillis mais dans laquelle nous avons dû faire des coupes sombres, ce dont nous nous excusons auprès de ceux qui nous ont consacré beaucoup de leur temps déjà si sollicité. Mais il comporte aussi de nombreux commentaires et diverses tentatives d'interprétations et de propositions dont nous prenons l'entière responsabilité.

Qu'est-ce qu'une

Communauté Urbaine ?

C'est le regroupement soit volontaire soit exceptionnellement autoritaire des communes d'une agglomération au sein d'un organisme à caractère d'établissement public, chargé d'étudier et de résoudre, par les moyens les mieux adaptés, les problèmes d'intérêt général qui dépassent le cadre de la commune et concernent la population tout entière d'une agglomération. »

Tel est l'objet de la loi du 31 décembre 1966. Et au même titre que Lille, Lyon et Strasbourg, Bordeaux se vit imposer l'exception qui la constitua en Communauté Urbaine, effective au 1^{er} janvier 1968. Mais quelle est la situation qui à Bordeaux motiva la nécessité d'une telle restructuration ?

Après la guerre, le phénomène d'urbanisation s'accroît :

La Suède réduit considérablement le nombre de ses communes et l'Angleterre invente le burroughs (organisation administrative à plusieurs niveaux détenant tous les pouvoirs pour une population de 250.000 h.).

La France n'y échappe pas, mais tarde à réagir. De 1946 à 1968 la population de l'agglomération bordelaise passe de 445.000 h. à 565.000 répartie à peu près équitablement entre la ville de Bordeaux d'une part et les 26 communes avoisinantes d'autre part.

Promue métropole régionale, Bordeaux ne peut plus se permettre de s'opposer à sa banlieue. L'osmose gagne et l'interdépendance s'accroît inévitablement entre les fonctions d'emploi et d'habitation.

Hormis le quartier du Lac, la commune de Bordeaux ne possède plus de terrains à bâtir. Or l'extension du tissu urbain constitue pour la métropole une condition sine-qua-non si elle ne veut pas faillir à sa mission.

La disparité des richesses des 27 communes et des activités y concourant mettent en évidence la nécessité d'une répartition plus équitable au niveau des services rendus à la population.

Autant de raisons qui font que l'indispensable solidarité entre les

communes, tant au niveau de l'accueil des populations que de leur fonction, fait naître l'opportunité d'une restructuration.

Pourtant, jusqu'en 1959, rien ; si ce n'est le regroupement des communes au sein de syndicats à vocation simple : on résolvait à plusieurs le problème de l'adduction d'eau...

Les deux ordonnances de 1959 créent d'une part les Syndicats intercommunaux à vocation multiple, sorte de préfiguration de la Communauté, et d'autre part les districts urbains.

1963 - La tentative de création du district échoue, comme dans beaucoup d'autres agglomérations, du fait de la compétence limitée qui lui était attribuée (compétence relative au logement et à la sécurité).

1965 - Les municipalités envisagent la solution du Syndicat à vocation multiple. Mais les mesures correspondantes s'avèrent insuffisantes et relativement inopérantes face aux difficultés engendrées par le morcellement des communes constituant l'agglomération.

Il fallait radicaliser les méthodes d'autant que Bordeaux, au même titre que 7 autres grandes villes, devait se préparer à son avenir de métropole régionale d'équilibre prévue par le V^e Plan pour infirmer la formule « Paris et le désert français ».

Une harmonie de l'intérêt général.

Aucune commune n'est capable à elle seule de répondre à la satisfaction de tous les besoins de sa propre population.

C'est une vérité, et elle gagne en ampleur quand on réalise l'apport démographique à prévoir et les nécessités qui y affèrent :

Accueil - Activité - Détente.

A contrario, la mise en commun des énergies et des ressources peut permettre une approche plus réelle et plus complète de la satisfaction optimale des besoins exprimés par la population de l'agglomération tout entière. A tout prendre mieux vaut risquer de mieux vivre que de se résigner à mal vivre.

C'est succinctement le pari autoritairement choisi que s'est promis de jouer la Communauté Urbaine de Bordeaux.

COMMUNAUTÉ
URBAINE
DE
BORDEAUX



LES SERVICES COMMUNAUTAIRES :

ORGANISATION ET ATTRIBUTIONS

L'Administration dispose des services classiques de toute administration de ce type : Secrétariat général. Service d'administration générale du personnel. Service financier, de comptabilité, adjudications et marchés : deux grandes Directions techniques regroupent des services spécialisés, sous la responsabilité d'un ingénieur en chef. La première Direction comprend le Bureau central d'étude, la Voirie, la Signalisation, les Transports en commun, l'Enlèvement des ordures ménagères, la Gestion du parc automobile. La deuxième Direction comprend les Services de l'eau et de l'assainissement.

Quatre Directions administratives, également spécialisées, travaillent en étroite liaison avec les Directions techniques.

Elles se répartissent de la façon suivante :

- 1 - Zones d'aménagement concerté, service Immobilier.
- 2 - Eau - Assainissement - Ordures ménagères - Parc automobile - Ateliers.
- 3 - Voirie - Circulation - Electromécanique - Transports en commun.
- 4 - Constructions lycées, collèges - Abattoirs - Gestion des services de sécurité.

Et pour se donner toutes les chances de réussite, la C.U.B. a été munie de structures administratives adéquates pour réaliser les objectifs fixés, dans un domaine de compétences à l'intérieur duquel son autorité est susceptible de s'exprimer.

Structures de la C.U.B.

« Elle est administrée par un conseil composé de 70 membres. Lors de la discussion de la loi le problème de représentativité au sein du Conseil s'est posé.

Allait-on s'en remettre à l'expression du suffrage universel ou devait-il être l'émanation des conseils municipaux ? A cette heure le choix des élus s'est porté sur une administration à deux niveaux, les représentants des communes au sein de la communauté étant élus par les conseils municipaux de manière à assurer une représentation tenant compte de la situation démographique des communes ou des groupes de communes selon les critères prévus par la loi. Cependant la stricte observation de la représentation proportionnelle aurait eu pour effet d'exclure dix communes du Conseil. C'est par le biais d'un accord à l'amiable conclu entre les différentes municipalités que l'on réussit à éliminer cet handicap. Les communes le mieux représentées abandonnant quelques sièges au profit de celles démunies. Ce qui a pour conséquence que chaque commune soit actuellement effectivement représentée. L'administration de la Communauté est assurée par un bureau qui comprend un prési-

dent et douze vice-présidents élus par le Conseil. Les affaires, étudiées et préparées par des commissions spécialisées, sont chacune placées sous la présidence d'un vice-président de la Communauté en présence des fonctionnaires responsables. »

Les compétences de la Communauté.

Elles concernent les grands secteurs d'équipement et la gestion des services à caractère intercommunal. C'est ainsi que la Communauté traite, en accord avec les communes, des problèmes d'urbanisme : plans de modernisation, documents d'urbanisme, constitution de réserves foncières. Elle crée et elle équipe les zones d'aménagement concerté : zones d'habitations, zones industrielles, secteurs de rénovation et de restructuration. Elle construit et aménage les locaux scolaires de ces zones. Elle coordonne

COMMUNAUTÉ URBAINE DE BORDEAUX CONSEIL DE COMMUNAUTÉ

LISTE DES VICE-PRÉSIDENTS

MM. ATTANE,	Vice-Président,	Président de la Commission EAU-ASSAINISSEMENT.
BOISSIERAS,	Vice-Président,	Président de la Commission CIRCULATION-SÉCURITÉ.
BRETTES,	Vice-Président,	Président de la Commission MARCHÉS-ABATTOIRS.
DESCHAMPS,	Vice-Président,	Président de la Commission de l'URBANISME.
DEYMES,	Vice-Président,	Président de la Commission ENSEIGNEMENT.
LACOSTE,	Vice-Président,	Président de la Commission des ADJUDICATIONS.
LAJUGIE,	Vice-Président,	Président de la Commission du PLAN.
LE FLOCH,	Vice-Président,	Président de la Commission de l'ENVIRONNEMENT.
LEMAIRE,	Vice-Président,	Président de la Commission TRANSPORTS EN COMMUN.
MONICHON,	Vice-Président,	Président de la Commission des FINANCES.
MOYNET,	Vice-Président,	Président de la Commission du PERSONNEL.
RICARD,	Vice-Président,	Président de la Commission ÉQUIPEMENT ET VOIRIE.

l'action en matière de logement, notamment dans le secteur H.L.M. ; les services de secours et de lutte contre l'incendie, les transports urbains des voyageurs, les lycées et collèges. Les abattoirs (abattoirs-marchés, marchés d'intérêt national) entrent également dans les attributions de la communauté.

Le rôle essentiel de la nouvelle administration est de réaliser de grands travaux d'infrastructure de l'agglomération : voirie, eau, assai-

nissement, création de cimetières, parcs de stationnements. Les compétences à caractère communal, permis de construire, pouvoirs de police, domaine social, enseignement, sport, hygiène, c'est-à-dire tout ce qui a trait directement à la vie des administrés, restent du ressort des communes, sauf si celles-ci, après accord avec la communauté, décident de transférer tout ou partie de ces compétences.

Nous allons tenter de dresser

dans la suite un bilan des premières années de fonctionnement de la C.U.B. sous l'angle d'attaque évoqué dans l'avertissement ci-dessus, en examinant successivement les grands domaines d'intervention de la collectivité publique. ■

M. GÉRODOLLE,
I.P.C.

P. PLOUGOULM.

Liste des Communes de la C. B. U.

AMBARES

Superficie : 24,76 km²
Population : 7.245 habitants
(recensement de 1968)

AMBES

Superficie : 16,80 km²
Population : 2.243 habitants
(recensement de 1968)

ARTIGUES

Superficie : 7,23 km²
Population : 1.002 habitants
(recensement de 1968)

BASSENS

Superficie : 10,28 km²
Population : 4.841 habitants
(recensement de 1968)

BEGLES

Superficie : 9,38 km²
Population : 27.330 habitants
(recensement de 1968)

BLANQUEFORT

Superficie : 28,58 km²
Population : 5.673 habitants
(recensement de 1968)

BORDEAUX

Superficie : 44,90 km²
Population : 270.996 habitants
(recensement de 1968)

BOULIAC

Superficie : 7,98 km²
Population : 1.102 habitants
(recensement de 1968)

LE BOUSCAT

Superficie : 5,20 km²
Population : 22.723 habitants
(recensement de 1968)

BRUGES

Superficie : 14,22 km²
Population : 6.612 habitants
(recensement de 1968)

CARBON-BLANC

Superficie : 3,86 km²
Population : 3.075 habitants
(recensement de 1968)

CENON

Superficie : 5,16 km²
Population : 17.959 habitants
(recensement de 1968)

EYSINES

Superficie : 12,00 km²
Population : 8.286 habitants
(recensement de 1968)

FLOIRAC

Superficie : 7,71 km²
Population : 8.284 habitants
(recensement de 1968)

GRADIGNAN

Superficie : 15,21 km²
Population : 10.789 habitants
(recensement de 1968)

LE HAILLAN

Superficie : 9,26 km²
Population : 2.272 habitants
(recensement de 1968)

LORMONT

Superficie : 6,72 km²
Population : 10.774 habitants
(recensement de 1968)

MERIGNAC

Superficie : 46,00 km²
Population : 47.777 habitants
(recensement de 1968)

PAREMPUYRE

Superficie : 21,80 km²
Population : 1.670 habitants
(recensement de 1968)

PESSAC

Superficie : 38,59 km²
Population : 37.044 habitants
(recensement de 1968)

ST-AUBIN-DE-MEDOC

Superficie : 33,00 km²
Population : 723 habitants
(recensement de 1968)

ST-L-DE-MONTFERRAND

Superficie : 10,80 km²
Population : 1.165 habitants
(recensement de 1968)

ST-MEDARD-EN-JALLES

Superficie : 84,65 km²
Population : 9.017 habitants
(recensement de 1968)

ST-VINCENT-DE-PAUL

Superficie : 13,88 km²
Population : 670 habitants
(recensement de 1968)

LE TAILLAN-MEDOC

Superficie : 15,16 km²
Population : 2.778 habitants
(recensement de 1968)

TALENCE

Superficie : 7,86 km²
Population : 31.374 habitants
(recensement de 1968)

VILLENAVE-D'ORNON

Superficie : 19,47 km²
Population : 21.464 habitants
(recensement de 1968)

Monsieur MONICHON

Maire du Bouscat



En tant que Maire, considérez-vous indispensable la création de la Communauté Urbaine ?

Avant de répondre directement à votre question, permettez-moi de signaler une particularité extrêmement importante : la bonne volonté de toutes les municipalités a permis de faire participer au conseil de la communauté tous les Maires, même celui de la plus petite des vingt-sept communes. Et c'était là, un principe très cher au Président de la Communauté, Monsieur CHABAN-DELMAS.

Je pense qu'il fallait créer une entité administrative nouvelle pour la réalisation des tâches communes qui s'offraient à chacune des collectivités de la Communauté et qui ne pouvaient être résolues au niveau de chacune d'elles, puisque déjà certains de ces problèmes avaient fait l'objet de syndicats intercommunaux démontrant l'interdépendance des solutions à leur trouver.

De quel ordre étaient ces tâches ?

L'essentiel était, à mon sens, l'avenir économique de la région. Pour vous en convaincre,

posez-vous la question suivante : si la Communauté Urbaine n'avait pas existé, croyez-vous que FORD, SIEMENS, I.B.M. et quelques autres auraient pu venir s'installer en Aquitaine et en particulier dans l'agglomération bordelaise ?

Sur ce plan, il faut reconnaître que la Communauté Urbaine de Bordeaux a participé à une première étape de l'expansion économique de Bordeaux et de l'industrialisation de notre région et qui peut nous faire espérer la venue d'industries sous-traitantes. Le rôle qu'elle a joué dans ce domaine, personne ne peut le méconnaître, mais il ne faut pas qu'elle s'arrête là.

Je serai par contre moins enthousiaste pour ce qui est des tâches à réaliser dans nos communes.

Chacun reconnaît la valeur de l'équipe de fonctionnaires dont j'ai souvent dit que j'appréciais leur qualité et leur compétence. Mettre sur pied une administration nouvelle de la taille d'une Communauté en l'espace de quatre ans est une chose qui n'était ni simple, ni facile et qui a pourtant été réalisée au prix d'efforts dont j'ai été le témoin.

Sans doute rien n'est jamais parfait, mais la chose est perfectible et l'administration s'y emploie avec efficacité. Mais mes craintes ne

viennent pas de ce côté ; elles résident dans l'insuffisance des moyens financiers — volume et caractéristiques des emprunts, limitation des fonds de concours, puisque le taux des subventions vient enfin de devenir incitatif — mis à la disposition des communautés en particulier et des collectivités plus généralement, face aux besoins urgents révélés par le V^e et le VI^e Plans dans le cadre des tâches communes telles que les transports en commun et la voirie, l'urbanisme, l'assainissement, la recherche en eau potable, la lutte contre les incendies et tous les équipements collectifs tels que C.E.S., lycées et lycées techniques, etc...

Ces moyens qui relèvent de la puissance publique doivent être repensés et accrus pour que les communautés puissent jouer le rôle de pôle d'animation de l'expansion économique et de la promotion sociale des régions dont les chefs-lieux doivent être une métropole d'équilibre.

Les Communautés Urbaines sont les instruments créés par la loi à l'initiative de l'Etat ; il appartient donc à l'Etat de les doter des moyens indispensables pour remplir la mission qui leur a été confiée — d'autant que les efforts demandés par les Communautés à leurs contribuables — et nous en pourrions dire autant des communes — ne pourront être sensiblement accrus si l'expansion économique ne vient pas augmenter leurs possibilités contributives.

En outre, il y a lieu d'apprécier la spécificité de chaque communauté.

Ainsi, constatons-nous que, sur une égale surface, avec une longueur de voirie identique, la Communauté de Bordeaux abrite deux fois moins d'habitants que celle de Lille ou de Lyon — que la valeur du centime de Bordeaux représente la moitié du centime de Lille et moins de la moitié de celui de Lyon.

Les moyens des Communautés et des collectivités — dans le secteur de leurs investissements productifs — ne doivent-ils pas aussi être repensés en faisant référence pour leur attribution au principe de la sélectivité de l'aide, en fonction des urgences des retards à combler et de la pression fiscale à harmoniser ?

Vous parlez de la voirie et vous abordez
là le problème des compétences transférées.
En êtes-vous satisfait et quel avenir envisagez-vous pour la C.U.B. ?

Pour ce qui est du transfert de compétence,

je vous dirai que j'y décèle une certaine dualité. Et dans ce domaine la Communauté Urbaine de Bordeaux a agi avec prudence. La C.U.B. est encore une jeune dame et avant d'envisager de nouveaux transferts qui nécessiteraient une restructuration ou, au moins, de conforter la structure actuelle, il nous faut maîtriser pleinement la première étape.

Pour l'avenir, imaginer l'hypothèse d'une fusion c'est concevoir la mutation d'une entité administrative en collectivité locale. Ce qui n'est pas la même chose. Pour le moment, je crois que la population n'a pas encore atteint le degré nécessaire, sans oublier l'avantage énorme du maintien de la Commune qui réside dans les rapports humains entre le Maire et l'Administré. C'est ce climat de grande confiance, je dirai de concertation permanente, qui est à l'origine de toute une conception d'administration qu'il faut à mon sens, sauvegarder.

Est-ce dire que l'esprit communautaire
n'existe pas encore ?

Si, il existe. Ainsi à l'intérieur du conseil, l'esprit qui a présidé à la répartition des sièges, des tâches et des fonctions est le plus sûr garant que l'esprit communautaire s'impose déjà, il est d'ailleurs pratiqué par l'ensemble de ceux qui siègent au Conseil et qui en suivent les travaux avec beaucoup d'assiduité au cours des nombreuses réunions des commissions et des séances publiques.

L'esprit qui préside à la répartition des crédits est également probant de la solidarité qui unit les membres de la Communauté et qui les a placés, non plus seulement au niveau de leur commune mais au niveau du nouvel établissement administratif qu'est la communauté.

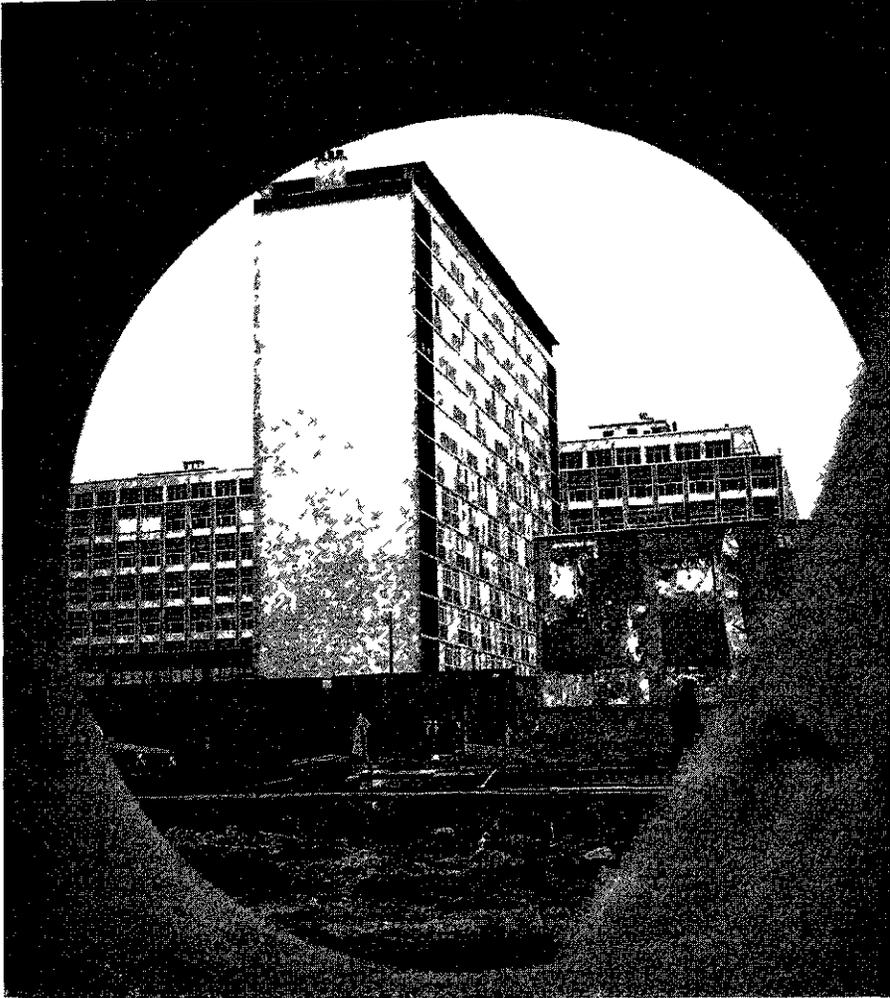
Il faut laisser au temps le soin de faire son œuvre et associer si possible encore davantage les élus aux recherches, aux études et aux travaux de la Communauté.

En l'occurrence, patience et ténacité sont des vertus essentielles comme est essentielle la nécessité pour l'Etat de doter les Communautés des moyens indispensables pour remplir leur mission.

Sans cela, nous n'aurons pas atteint notre but — et ce serait dommage !

Propos recueillis par
P PLOUGOULM.

La C. U. B. et l'urbanisme



Rénovation du quartier de l'hôtel-de-ville ; MERRIADECK

conception en matière d'urbanisme
et établissement des documents

Si les pouvoirs des collectivités locales en la matière ont bien été transférés des communes à la communauté, la création de la Communauté Urbaine de Bordeaux n'a pas pour autant modifié les *prérogatives de l'Etat*, pas plus que la Loi Foncière : ces prérogatives étaient très importantes dans l'établissement et l'approbation des Plans d'Urbanisme (P.U.D.), elles le de-

meurent pour le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.) et pour les Plans d'occupation des sols (POS).

Avant la C.U.B.

Mais avant la création de la Communauté Urbaine, seuls les ser-

vices de l'Etat (et principalement la Préfecture, les Services Départementaux des Ponts et Chaussées et de la Construction, puis les Directeurs Départementaux de l'Équipement) pouvaient :

- avoir une vue d'ensemble au niveau de l'agglomération,
- procéder à certains arbitrages entre l'intérêt de l'ensemble des communes de l'agglomération et les intérêts communaux individuels immédiats,
- coordonner dans une certaine mesure les initiatives des communes susceptibles d'engager l'avenir,
- dégager les moyens d'études nécessaires aux prévisions à moyen et long termes, grâce à leurs propres services et à des contrats avec des bureaux d'urbanisme.

C'est ainsi que l'on voyait les Urbanistes et Ingénieurs de l'Etat faire le tour des Mairies de l'agglomération bordelaise, notamment dans les années 1965-1966, pour tenter de leur faire accepter, avec plus ou moins de succès, la « Voie des Mairies », ou les « Pénétrantes » Sud-Ouest, Ouest ou Nord-Ouest !

Après la création de la C.U.B.

La vue et le souci de la conception au niveau de l'agglomération existent maintenant du côté des collectivités, tant au niveau politique (Commission de l'Urbanisme de la C.U.B.) qu'au niveau technique :

L'Atelier d'urbanisme de la Ville de Bordeaux est devenu, avec armes et bagages, celui de la Communauté Urbaine et une Agence d'Agglomération a été mise en place :

Cette Agence a son budget financé en parties égales par l'Etat et la C.U.B., la part de la C.U.B. étant partiellement assurée par les prestations de l'Atelier d'Urbanisme sus-nommé.

Cette Agence a mené diverses enquêtes et études de toutes natures, a étudié les P.U.D. communaux ancienne formule, le Livre Blanc de l'Agglomération, et se lance dans l'étude des Plans d'Occupation des Sols (POS).

La collaboration avec le Groupe d'Études et de Programmation (G.E.P.) de la Direction Départementale de l'Équipement est étroite.

C'est ce dernier en équipe avec la C.U.B. et l'Agence qui étudie le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU).

Tentative de bilan.

Il est certain qu'une bien meilleure concertation est obtenue dans les études, surtout pour les moyennes et petites communes : les services de la communauté assurent un contact plus étroit avec le Maire que ne pourraient le faire ceux de l'Etat, et le Maire est systématiquement invité à toute réunion de Commission qui traite d'un problème de son territoire.

L'information du citoyen, du groupe de citoyens ou de l'entreprise qui désire prendre des initia-

tives semble bien assurée dans le cadre d'accueil de l'Atelier et de l'Agence.

Mais même si les rapports sont cordiaux, la répartition tant des pouvoirs que des moyens d'études entre les services de l'Etat et la C.U.B. nous paraît devoir évoluer dans l'avenir.

Bien que mieux associés et mieux informés, les Maires qui n'ont plus la responsabilité en la matière ont du mal à jouer leur rôle d'arbitre entre les intérêts immédiats de certains groupes d'électeurs, les intérêts immédiats de la commune, et les intérêts communautaires. Face à leurs électeurs, on constate assez souvent que, certains Maires se retranchent tout simplement derrière la décision de la C.U.B. comme ils le faisaient derrière celle de l'Etat.

urbanisme opérationnel - urbanisme commercial

Ici c'est le manque d'arme réglementaire qui apparaît. Le cadre communautaire est évidemment mieux adapté que le communal pour appréhender le vaste problème de l'équilibre du centre de l'agglomération avec les implantations périphériques de Grandes Surfaces de vente. Mais les moyens d'action opérationnels restent limités :

Sur chaque projet d'implantation importante le Préfet consulte une Commission Départementale spé-

cialisée qui donne un avis d'après une étude d'ensemble. Mais si cet avis est négatif, alors que les problèmes techniques (dessertes diverses) et réglementaires (plan d'urbanisme) sont résolus, c'est surtout la persuasion qui peut jouer pour mieux orienter les promoteurs.

L'expérience de la C.U.B. est cependant un atout car elle présente un « poids » non négligeable dans cette persuasion.

Zones d'Aménagement Concerté et Réserves Foncières

Les acquisitions directes en vue de réserves ne peuvent porter que sur un nombre limité de grosses opérations, car elles stérilisent d'importants investissements.

Par contre la procédure des Z.A.C est largement employée, tant pour les zones d'habitation (notamment ex-Z.U.P.) que pour les zones industrielles. Elle permet d'associer les initiatives publiques et privées. Sauf exception la zone est concédée à une Société d'Equipement.

● ZONE A URBANISER EN PRIORITE (Z.U.P.)	
— 1968 - 1969 - 1970	
1971	36.000.000
— Prévisions	
V ^e Plan	18.500.000

● ACQUISITIONS POUR ZONES INDUSTRIELLES, CIMETIERES INTERCOMMUNALES, ET AUTRES RESERVES FONCIERES

— 1968 à 1972	24.000.000
--------------------	------------

Tous ces efforts sont concentrés dans une douzaine de communes périphériques de l'agglomération dont aucune n'aurait pu supporter isolément ce qui s'est réalisé sur son territoire.

Les zones industrielles demandent un effort particulier d'équipement qui va très loin pour attirer et accueillir les grosses industries

Tentative de bilan.

La C.U.B. est arrivée à point pour assurer le relais financier des zones d'aménagement trop lourd pour les communes.

Elle présente un « poids » bien meilleur pour dialoguer avec les promoteurs et les industriels.

Une meilleure coordination est assurée dès maintenant, malheureusement la plupart des coups sont partis depuis longtemps, et les efforts sont écartelés entre plusieurs pôles qui se font partiellement concurrence (par exemple Merriadeck vis-à-vis de Bordeaux-Nord,



EYSINES résidence du Grand-Caillou (384 logements)

Bordeaux-Nord vis-à-vis des Z.U.P. rive droite, etc...).

Un très important problème de compétences à trois se pose :

- l'instruction dépend toujours de la Direction Départementale de l'Équipement qui, de plus, délivre les certificats d'Urbanisme par délégation du Préfet,
- la compétence du Maire reste inchangée : au départ il reçoit et donne son avis sur les C.U. et P.C., au retour de l'instruction il délivre ou refuse le permis de construire,
- aucune compétence en matière de délivrance des permis de construire n'est donc transférée à la Communauté, mais celle-ci ayant la totalité des équipements en charge et percevant d'ailleurs à ce titre la *Taxe Locale d'Équipement* (T.L.E.), comment pourrait-elle être tenue en dehors de l'instruction de toute grosse opération susceptible de nécessiter d'importants équipements publics ?

La Direction Départementale de l'Équipement et la Communauté Urbaine de Bordeaux ont donc mis au point une *procédure locale* : l'avis de la C.U.B. est sollicitée par le Directeur Départemental de l'Équipement pour l'instruction de toute affaire de *lotissement ou de grands ensembles*.

Tentative de bilan.

La nécessité de l'introduction de la C.U.B. dans l'instruction de ces affaires est évidente.

En cas de désaccord avec le Maire, une « *Commission de conciliation* » permet généralement de régler les problèmes.

Mais ces circuits sont *extrêmement lourds* et peu compatibles avec les délais normaux imposés pour l'instruction des affaires.

Et là plus qu'ailleurs, le Maire est dans une position « *boiteuse* » qui l'amène à se retrancher derrière la C.U.B. face à ses administrés.

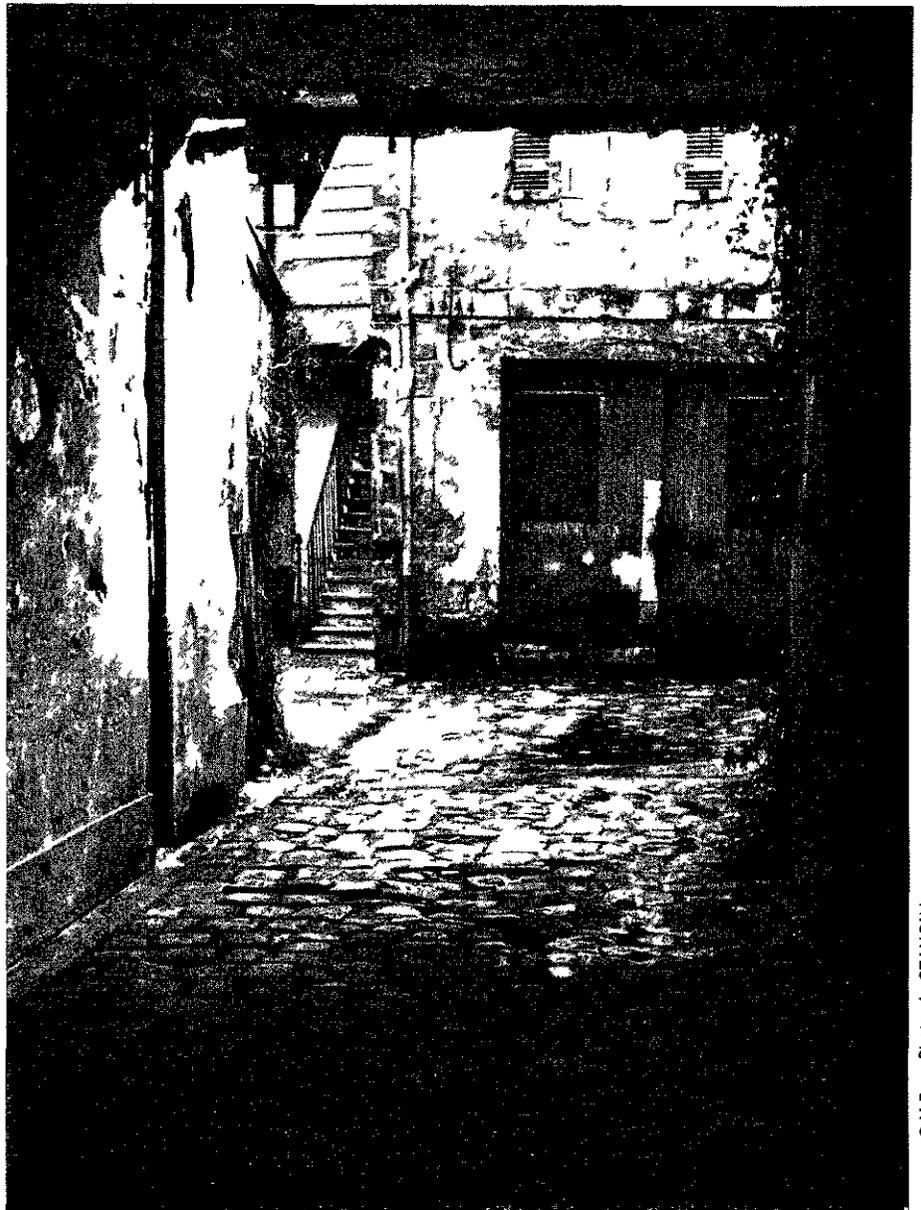
Dans les trois parties citées au

début, l'une est probablement en trop :

- l'État devrait-il remettre ses pouvoirs à la C.U.B. comme la Loi le permet pour l'instruction des permis de construire vis-à-vis des Maires des grandes agglomérations (article 26 du dé-

cret 61.1036 du 13-9-61 et article 19 du décret 70.446 du 28 mai 1970),

- le pouvoir du Maire devrait-il être transféré à la Communauté, diminuant là encore le peu de responsabilités directes qui lui sont conservées ? ■



Exemple d'un quartier à rénover



Monsieur BOISSIÉRAS

Maire d'Artigues

Aujourd'hui, vous êtes Vice-Président de la Communauté Urbaine. Mais, c'est au Maire d'ARTIGUES que je m'adresse. La loi vous a imposé la création de la C.U.B. ; Quelle a été votre première impression ?

Ma première impression était réservée devant la création d'un nouvel établissement public en raison des systèmes déjà mis par la Loi à la disposition des Communes (Syndicats simples, Syndicats à vocation multiple, districts, etc...).

Néanmoins, le besoin de regrouper les communes pour exercer avec efficacité diverses compétences qui ne pouvaient plus trouver leur solution au stade des communes existantes, s'était fait sentir depuis longtemps chez les édiles municipaux.

C'est ainsi que, notamment, sur la rive droite de la Garonne, nous avons, depuis longtemps, réalisé un syndicat intercommunal d'adduction d'eau, un syndicat à vocation multiple (ramassage des ordures ménagères), un syndicat pour la création et la gestion d'une zone industrielle.

Les responsables municipaux sont, d'autre part, attachés à leur Commune.

La première crainte éprouvée consistait à penser qu'ils ne pourraient plus rationnellement exercer leur fonction et que, d'autre part, la mise en place d'une nouvelle administration au stade de la Communauté éloignerait les élus de leurs administrés.

Enfin, la création de la Communauté Urbaine ne permettait pas, au départ, aux élus d'avoir une idée précise des conséquences financières qui en résulteraient pour leur Commune.

Après quatre ans de fonctionnement, pouvez-vous apprécier la confirmation de vos craintes ou, au contraire, l'infirmité ?

En fait, la création de la Communauté Urbaine de Bordeaux et la façon dont elle a été mise en place par le Président CHABAN-DELMAS et les élus des 27 communes qui la composent ont rapidement permis d'apaiser les craintes éprouvées pour les raisons suivantes :

a) La Loi sur les Communautés Urbaines a prévu, pour la Communauté de Bordeaux, un Conseil composé de 70 membres élus selon des

modalités de répartition amiable et, à défaut, selon le scrutin proportionnel : la double majorité requise pour l'accord amiable, c'est-à-dire plus de la moitié des Communes représentant les 2/3 des habitants de la Communauté ou plus des 2/3 des Communes représentant la moitié des habitants de la Communauté a été facilement acquise entre les 27 communes ce qui a permis que toutes les Communes composant la Communauté soient représentées au Conseil, au moins, par un délégué qui est, en général, le Maire de la Commune.

Une liaison s'est ainsi instaurée, dès le départ de la Communauté, entre les Communes et le nouvel établissement public et, selon le vœu du Président, aucune question concernant les Communes et touchant aux compétences transférées n'a jamais été traitée en Commission sans que le Conseiller de la Communauté de la Commune considérée soit invité à participer au débat.

Ainsi les Conseils Municipaux ont toujours pu donner leur avis sur toutes les questions traitées par la Communauté et je peux dire que jamais une solution n'a été prise contre l'avis de l'élu local.

b) En ce qui concerne le problème financier, la plupart des Communes, lors de la création, ont été favorisées en ce sens que ces dernières ont transféré à la Communauté plus de charges que le produit des centimes communautaires prélevés, en même nombre, dans chaque commune.

D'autre part, depuis la création de cet établissement public et, malgré l'insuffisance des produits financiers dont il dispose, les réalisations concernant les compétences transférées à la Communauté effectuées dans chaque Commune, ont été, en général, supérieures à celles qui étaient précédemment réalisées par celles-ci.

Les craintes premières, de ce fait, ont dû être apaisées.

En un mot, vos craintes ont été apaisées. Est-ce dire que le système est bon ?

Le système établi est bon et me paraît irréversible et supérieur au fonctionnement des syndicats qui existaient précédemment.

En effet, il a permis d'unifier des compétences qui, précédemment, étaient dévolues aux divers syndicats et présentaient l'inconvénient d'être dispersées.

De plus, dans les Syndicats, chaque commune participait pour la part des travaux effectués sur son territoire alors que dans le système de

la Communauté, il existe une fusion financière concernant les compétences transférées et, par conséquent, une péréquation des dépenses réparties sur l'ensemble des habitants du territoire communautaire.

Le système doit toutefois être amélioré.

En effet, les quatre Communautés Urbaines créées par la Loi ont une mission, au travers des compétences transférées, de réaliser l'évolution des métropoles d'équilibre.

Pour parvenir à cette mission, elles manquent de moyens financiers car l'addition des moyens financiers des communes ne peut permettre à la Communauté de parvenir à son but.

Certaines subventions spéciales ont été accordées à ces établissements publics mais elles sont insuffisantes, et il est absolument nécessaire, par des moyens divers, que l'Etat leur permette de faire face à la lourde mission qui leur incombe.

Et la police ?

La police ne fait pas partie des compétences transférées et reste de la compétence des Maires. Cela paraît préférable en raison des dimensions du territoire communautaire et en raison du fait que les Maires restent toujours près de leurs administrés.

Quelles critiques pouvez-vous formuler à l'égard de la Communauté Urbaine ?

La Communauté est évidemment une grande administration. Elle comprend, en ce qui concerne les élus, un Conseil de 70 membres — Un bureau composé du Président et de 12 Vice-Présidents et 12 Commissions présidées chacune par un Vice-Président.

Les Conseillers de Communauté sont très absorbés par le travail intense des Commissions et, comme beaucoup de communes n'ont qu'un représentant, il leur est souvent fort difficile d'assister à tous les travaux auxquels elles sont intéressées.

L'Administration ne paraît pas encore assez décentralisée et malgré les qualités, la compétence et le dévouement des hauts fonctionnaires et de leurs collaborateurs, il est souvent difficile de faire face rapidement à tous les problèmes posés.

L'année 1968 qui a marqué la création de la Communauté a été une année de mise en place

et il s'est agi, au surplus, d'interpréter le texte de la Loi et d'essayer de parvenir à unifier dans toutes les communes une doctrine communautaire naissante.

Des problèmes d'unification se posent actuellement à l'échelle des Communautés et nous avons, avec nos Collègues des autres Villes, des réunions périodiques pour essayer de parvenir à de meilleures solutions.

On a souvent critiqué la Communauté dans ses réalisations mais il faut dire objectivement que les Communes sont devenues de plus en plus exigeantes et qu'elles demandent souvent au nouvel établissement public de faire beaucoup plus que ce qu'elles réalisaient précédemment.

Il n'en demeure pas moins que si les Communautés ont été créées, c'est principalement pour équiper les agglomérations et qu'elles ne pourront pleinement accomplir leur mission que sous les réserves d'obtenir les aides financières de l'Etat que j'ai précédemment évoquées.

Et du point de vue de l'Administré ?

L'administré, en général, ne perçoit pas encore la nuance entre la Communauté Urbaine et la Commune. Il paie, c'est certain, un impôt communautaire, ce dernier n'étant pas d'ailleurs un impôt nouveau puisqu'il se réfère aux compétences transférées, la Communauté votant sur ce point des dépenses que les communes n'ont plus à inscrire dans leur budget.

En ce qui concerne sa vie quotidienne, l'administré s'adresse toujours à la Mairie et c'est, pour lui, le Maire ou le Conseil Municipal qui est toujours responsable de ce qui se passe dans la Commune.

Le Conseil de la C.U.B. étant représentatif des édiles municipaux on peut imaginer que les luttes politiques existent et qu'elles constituent un frein à la bonne marche de la C.U.B. Parallèlement, la tendance dominante étant, dans contexte politique, national, majoritaire, on peut imaginer que certaines communes soient selon leur couleur, plus ou moins favorisées. Qu'en est-il exactement ?

Les Conseillers de Communauté élisent leur bureau, c'est-à-dire le Président et les Vice-Présidents mais, eux-mêmes, sont élus par le

Conseil Municipal de leur commune d'origine. Il s'agit donc d'élections au second degré.

Cette élection, d'une part, et l'esprit qui a toujours présidé aux destinées de la Communauté depuis sa création, ont fait que les questions politiques n'ont jamais été abordées dans le cadre des Commissions ou du Conseil.

Je peux même affirmer que la quasi-totalité des décisions prises au cours des Commissions de travail, après des discussions nécessaires, ont été pratiquement prises à l'unanimité.

Les tendances politiques des communes, des Conseils Municipaux, ou de leur Maire n'ont joué en rien dans la réalisation des compétences communautaires. Toutes les dépenses concernant la programmation des travaux des compétences transférées ont été étudiées et décidées en commissions et réparties entre les communes selon les besoins et avec l'accord des Conseillers Communautaires intéressés.

Aucun régime de faveur ne s'est instauré et je pense que cette idée n'est venue dans l'esprit de personne.

Il est possible d'affirmer qu'un esprit communautaire est né depuis quatre ans et que les élus ont appris, à force de travail constant, à s'apprécier et à s'estimer en dehors de toute verve politique.

Quel est, à votre avis, l'avenir de la Communauté Urbaine ? A la limite, envisagez-vous une fusion et en êtes-vous partisan ?

Si la Communauté Urbaine doit être améliorée tant en ce qui concerne le fonctionnement des commissions d'élus que l'administration, je pense que l'élection du Conseil, tel qu'il a été prévu, mérite d'être maintenu. Il permet précisément d'éviter la démagogie ou la fièvre politique et il donne aux élus toutes possibilités d'agir rationnellement.

L'avantage du système consiste dans le fait de l'élection du Conseiller de Communauté, par son Conseil Municipal, et par conséquent par la présence d'un Conseiller de la Communauté au moins dans toutes les Communes.

Une fusion des communes entraînerait, c'est certain, l'éloignement de l'élus communautaire des administrés de sa commune et risquerait de rendre anonyme une administration qui demeure très humaine. ■

Propos recueillis par
P. PLOUGOULM

La C. U. B. et les transports

● voirie ● circulation ● stationnement

● transports en commun

Dans ce vaste domaine de la fonction « déplacements des personnes » (et aussi des marchandises) tout est lié du point de vue technique, mais il apparaît que les compétences demeurent réparties entre les Communes, la C.U.B. et l'Etat.

Travaux de voirie (travaux neufs, amélioration, entretien)

Sur le territoire de la C.U.B. l'Etat a conservé compétence pour son réseau (routes nationales existantes, autoroutes en construction), et le département pour le sien (chemins départementaux).

Pour tous les anciens réseaux communaux, les compétences sont devenues communautaires, sans aucun choix possible. Les anciens services techniques communaux sont devenus communautaires par la même occasion.

A noter que trottoirs et annexes sont de la compétence communautaire même le long des routes nationales et chemins départementaux.

Exploitation du réseau. Pouvoirs de Police.

Là les compétences sont demeurées au niveau communal : seul un maire peut prendre un arrêté mettant une voie à sens unique ou réglementant le stationnement par exemple.

Transports en commun.

Là les compétences ont été transférées à la Communauté, les anciens réseaux urbains et suburbains étant fusionnés.

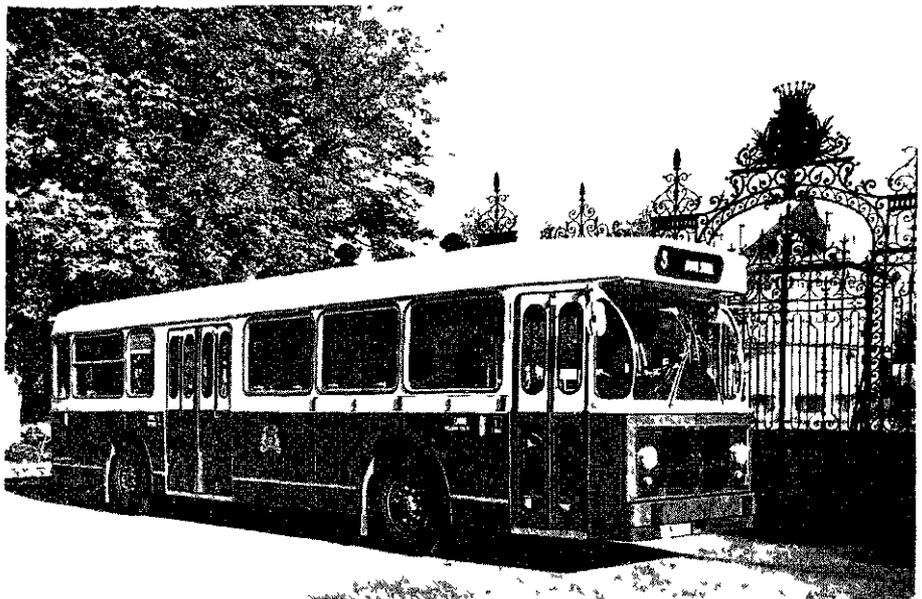
Première question.

La concentration de toutes les compétences des communes en matière de voirie à la C.U.B. était-elle justifiée ?

C'est évident pour les travaux neufs et améliorations importantes

sur tout le réseau de voies de liaison et de distribution, pour des raisons techniques d'homogénéité et de continuité et devant la masse instantanée de crédits qu'exigent de tels investissements.

Les deux encadrés ci-contre montrent l'évolution des dépenses con-



sacrées à la voirie avec la création de la C.U.B.

Le total impressionnant et croissant apparaît nettement. Une étude plus fine fait apparaître que, chaque année, la moitié environ du total des opérations importantes est concentrée sur 3 ou 4 communes périphériques : il s'agit d'opérations individualisées d'intérêt général qui ne pouvaient techniquement être découpées en tranches plus petites et qui n'auraient absolument pas pu être supportées par les communes à titre individuel.

Par exemple la suppression de passages à niveau de la ligne S.N. C.F. Paris - Irun pour une somme de... 1.400.000 en 1972, une somme annuelle de 2.500.000 à 4.500.000 consacrée à des voiries primaires de Z.A.C., etc...

L'intérêt de la concentration est peut-être moins évident pour la voirie de desserte d'une part, et pour l'ensemble des travaux d'entretien courant des diverses natures

de voirie, d'autre part, d'autant que le « nettoyage » est resté de compétence communale.

Mais en fait il devient évident si l'on considère la meilleure structure des services techniques, le regroupement des compétences au niveau communautaire a permis le regroupement de l'ensemble des anciens services techniques communaux sous une seule responsabilité, l'implantation territoriale étant maintenue.

Bien sûr, les petites communes où les quelques agents techniques s'occupaient de tout ont dû réembaucher quelques personnes pour leurs travaux divers (jardins, bâtiments municipaux, etc...).

Deuxième question.

L'intégration des routes nationales et chemins départementaux s'imposera-t-elle à terme ?

Cela paraît logique, d'autant plus

que la C.U.B. participe pour près de la moitié aux gros investissements de l'Etat sur réseau national (alors que celui-ci en fait autant sur le réseau communautaire !).

Mais il ne faut pas se cacher là non plus qu'un tel transfert poserait le problème des équipes de techniciens de l'Etat en place : nous y reviendrons dans les conclusions générales.

Troisième question.

Quelles sont les conséquences et l'avenir de la séparation actuelle des compétences entre C.U.B. et communes, travaux de voirie et transports en commun à la C.U.B., police de la voirie aux communes ?

La réponse se trouve dans les faits : ces conséquences sont qu'il est impossible de tirer le meilleur parti du réseau existant, qu'une fois dégagées certaines solutions techniques d'exploitation, il est très diffi-

L'EVOLUTION DES DEPENSES CONSACREES A LA VOIRIE AVEC LA CREATION DE LA C.U.B.

	Importance de la Commune		Moyenne annuelle antérieure à la Communauté	Moyenne annuelle réalisée par la Communauté	Accroissement-Coefficient
	Population	Kilométrage			
(1)	1 165	10 Kms	45 000	220 000	4,88
(2)	7 245	58	100 000	800 000	8,00
(3)	28 000	55	800 000	850 000	1,06
(4)	33 000	75	730 000	1 300 000	1,78
(5)	48 000	108	1 600 000	2 250 000	1,40
(6)	270 000	425	5 450 000	7 000 000	1,35

Commentaires : Il s'agit d'un échantillonnage ne portant que sur 6 des 27 communes de la C.U.B. représentant cependant à peu près la moitié des dépenses totales et la moitié de la longueur totale du réseau communautaire. Les chiffres portent sur le total travaux neufs et entretien confondus, mais en excluant les grandes opérations subventionnées et la participation aux travaux de l'Etat sur R.N. (voir encadré suivant), on constate la croissance considérable des dépenses sur le territoire des petites communes.

Dans le même temps, l'équipement en feux de trafic évoluait de la façon suivante :

	Existant au 1-1-1968	Existant au 1-1-1972	Accroissement
Bordeaux	110	176	+ 66 (60 %)
Autres Communes	33	96	+ 63 (200 %)
Total	143	272	+ 129

L'EFFORT DE LA C.U.B. POUR LES TRAVAUX DE VOIRIE

1 - VOIRIE ORDINAIRE NE DONNANT PAS LIEU A SUBVENTIONS DE L'ÉTAT (et dont l'encadré précédent donne quelques exemples pour 6 communes types) :

— Moyenne annuelle sur les 27 communes avant la C.U.B.	18.000.000
— Moyenne annuelle de la C.U.B. sur ses 4 premières années	25.500.000
A ajouter : acquisitions de terrains pour mises à l'alignement :	
1.000.000 à 3.000.000 par an	1 à 3.000.000/an

2 - GRANDES OPERATIONS DE VOIRIE SUBVENTIONNEES PAR L'ÉTAT (subventions déduites) :

1969	1970	1971	1972
3 785 000	4 560 000	6 522 000	8 310 000

3 - PARTICIPATION DE LA C.U.B. AUX TRAVAUX DE L'ÉTAT SUR RÉSEAU NATIONAL DANS LE TERRITOIRE DE LA C.U.B. :

1969	1970	1971	1972
5 629 400	4 491 000	4 960 000	14 914 000 (1)

(1) Prévission qui ne sera probablement pas atteinte, vu son importance excessive vis-à-vis des possibilités réelles.

cile de les faire passer dans les faits.

En effet, des mesures d'exploitation rationnelles (plan de circulation, réglementation du stationnement...) sont le complément indispensable et même la condition sine qua non de la réussite :

— des petits travaux d'amélioration, calibrage, équipement de carrefour, etc...,

— des remaniements de réseaux à l'occasion et aux abords des grosses opérations,

— des améliorations de service du réseau de transports en commun (voies réservées, etc...),

— des options d'urbanisme à court et même moyen terme.

Rien ne sert par exemple de décider de l'évolution des activités relatives du centre et des quartiers périphériques, si l'on ne prend pas les mesures d'exploitation permettant dans l'immédiat de favoriser les mouvements correspondants.

Une autorité unique.

On arrive rapidement à conclure que, pour tirer le meilleur parti du réseau existant, une seule autorité doit pouvoir conjuguer travaux et mesures d'exploitation, circulation, stationnement, transports en commun et qu'elle doit se situer au niveau de la Communauté Urbaine.

Une telle autorité peut d'ailleurs faire appel aux initiatives privées en concédant par exemple pour toute une zone la construction et l'exploitation de parkings, l'exploitation de parcmètres et d'un réseau de minibus.

Mais nous retombons ici dans la crainte déjà énoncée et qui sera examinée globalement dans les conclusions générales. Que résulterait-il de cette dépossession complémentaire des maires en ce qui concerne leur rôle devant les citoyens ?

ENSEIGNEMENT

Avec ou sans Communauté Urbaine, les besoins en matière d'enseignement se seraient faits sentir. Sur ce point, la loi demeure cependant entachée de particularismes. Si elle confère la compétence à la C.U.B. pour les établissements scolaires du second degré, elle la maintient aux communes pour les écoles maternelles et primaires, exception faite quand celles-ci sont implantées dans les Z.U.P. et dans les Z.A.C., auquel cas elles sont du ressort de la C.U.B.. Cela c'est pour la construction.

Pour ce qui est des dépenses de fonctionnement le problème se complique encore. Supposons que la C.U.B. construise, selon les termes de la réglementation en vigueur, i.e., avec la participation de l'Etat, une école primaire dans une Z.U.P. La loi lui confère donc compétence en matière de construction, les dépenses de fonctionnement restant à la charge de la Commune. Toutefois si l'implantation de cette école se fait dans une Z.U.P. dont le territoire chevauche plusieurs communes, les dépenses de fonctionnement relèvent alors de la compétence de la C.U.B. On comprend donc qu'en cette matière le transfert des compétences soit à revoir, puisqu'après tout on peut ne pas trouver normal qu'une commune ait à sa charge l'accueil des enfants dans le cadre scolaire sous prétexte d'un afflux important de population dans un cadre non concerté.

BILAN DE LA C.U.B.

(1968-1972)

- 9 constructions de CES (+ 3 en 1972),
- 3 extensions de CES,
- 3 — CET,
- 1 construction de lycée,
- ÉCOLE D'HANDICAPÉS A LE HAILLAN (la C.U.B. a fait don du terrain à l'Etat),
- ACQUISITIONS DE TERRAINS SCOLAIRES

Années	Montant de la dépense
1968	61 585,00
1969	9 522 341,56
1970	4 423 356,00
1971	2 915 407,00

Monsieur le Doyen LAJUGIE

Adjoint au Maire de Bordeaux

Il faut tout d'abord noter qu'en temps qu'économiste et universitaire et de par sa tendance propre, Monsieur le Doyen LAJUGIE était, plus que les autres maires ou adjoints, déjà préparé à accueillir favorablement l'idée d'une organisation communautaire.

Sur le plan de la rationalité économique, il lui semblait qu'une telle organisation ne pouvait que faciliter la gestion de la cité et assurer une meilleure coordination des Services Municipaux du complexe urbain. En effet, Bordeaux dépendait des Communes de banlieue dans de nombreux domaines de même que tout organisme dépend de son environnement ; dans le domaine des transports en commun, par exemple, les lignes d'autobus dépendaient du Conseil Municipal de Bordeaux jusqu'aux boulevards, et au delà étaient gérés par le Conseil Général de la Gironde : un problème de coordination se posait donc, sans parler du fait que la gestion des lignes de bus de banlieue, problème important pour Bordeaux, était une tâche relativement secondaire pour le Conseil Général du Département. Une organisation Communautaire semblait donc une réponse séduisante au problème de la coordination des investissements et des Equipements en général pour la ville.

Certes la Communauté Urbaine a été créée d'une manière autoritaire et la première réaction des Maires et des élus était toute de réserve et d'inquiétude. Leur comportement par la suite, montre qu'en fait ils ont été très contents qu'on leur force un peu la main. Il y avait bien eu un essai d'association volontaire et démocratique des Communes au sein d'un District, mais les discussions et les rédactions de projets n'avaient jamais débouché au niveau de l'action, comme cela arrive souvent.

Les maires ont-ils été dépossédés de leurs pouvoirs et de leurs prérogatives par la Communauté Urbaine de Bordeaux, comme on l'a avancé ? En fait il semble que non. Tous les maires font partie des commissions importantes et les problèmes d'une commune ne sont jamais abordés sans la présence du maire intéressé. Bien sûr les compétences les plus importantes (voirie, assainissement, eau, etc...) ont été transmises à la Communauté Urbaine de Bordeaux et les budgets communaux se sont trouvés fortement amoindris. Les maires auraient pu se sentir frustrés et il aurait pu en résulter un certain comportement apathique. Au lieu de cela, ils ont eu une réaction psychologique extrêmement intéressante à noter : n'ayant plus à se préoccuper des

grands travaux et domaines classiques, ils ont fait un « transfert » sur les activités du sport, de l'action sociale et de la politique culturelle... ; il s'est opéré une forte sensibilisation psychologique à ces domaines ce qui a donné lieu à beaucoup de projets et de réalisations qui n'auraient sans doute pas vu le jour autrement. Cela s'est même traduit par une augmentation des impôts communaux : le contribuable bordelais paie pour sa commune 15 % d'impôts supplémentaires pour ces projets sociaux, culturels et sportifs.

Un élu de Bordeaux a-t-il une position particulière comparée à celle de ses collègues de banlieue ? Il faut préciser que la Commune de Bordeaux ne possède pas de privilèges particuliers ; cependant, les conseillers municipaux de Bordeaux font tous partie de la Commission de la Communauté Urbaine de Bordeaux, alors que les Communes ne délèguent qu'un ou deux représentants au maximum : le maire et un adjoint. Les élus bordelais ont donc tendance à se sentir psychologiquement plus solidaires de la Communauté Urbaine de Bordeaux ; la position de Monsieur le Doyen LAJUGIE est à ce sujet significative : il fut d'abord adjoint aux sports et jeunesse, il s'occupe maintenant des plans et des programmes ainsi que des relations avec la Communauté Urbaine de Bordeaux : il y a donc là une motivation supplémentaire à l'esprit communautaire que ne possède pas un élu de banlieue.

Par contre, et le fonctionnement des commissions est très instructif à ce propos, l'élu de banlieue est beaucoup plus près de ses administrés, beaucoup plus au fait de leurs problèmes, beaucoup plus au courant des dossiers que son collègue bordelais. Les élus de banlieue sont souvent des gens très compétents, au moins si non plus que les élus de la grande ville.

Quant au privilège vrai ou supposé de Bordeaux disons que, financièrement la Communauté Urbaine de Bordeaux est plus favorable aux banlieues qu'à la ville elle-même ; le contribuable bordelais fournit les 2/3 des recettes de la Communauté Urbaine de Bordeaux, or il n'y a que 51 % des investissements qui se font sur Bordeaux.

Quels sont les côtés négatifs de la Communauté Urbaine de Bordeaux ? On peut justement

dire que c'est cette distorsion entre ce que paie le contribuable bordelais et ce que la ville reçoit en échange ; sans la Communauté Urbaine de Bordeaux, les travaux dans Bordeaux auraient été réalisés en plus grand nombre et plus rapidement, les crédits restant dans la ville et pour la ville seule.

Par ailleurs les projets techniques étant à l'échelle de la Communauté, ils deviennent de plus en plus lourds et complexes et de ce fait accroissent le *poids du technicien* ! Cependant il ne faudrait pas en conclure que les techniciens l'emportent sur les élus ; il est arrivé plus d'une fois qu'un dossier solide présenté par les techniciens soit refusé ou corrigé par les élus qui faisaient intervenir des considérations d'ordre psychologique et social par exemple, ou simplement des contingences locales qui n'avaient pas été envisagées. N'oublions pas non plus que jadis un maire de banlieue pouvait éprouver un sentiment de tutelle psychologique en face d'un Directeur départemental de l'Équipement alors que le dialogue est plus facile d'une grosse administration à une autre de même envergure.

Le bilan de quatre années de fonctionnement ? Pour Monsieur le Doyen LAJUGIE, il est extrêmement positif. Sur le plan économique la coordination des programmes, tant sur le plan technique que financier, a permis d'aller beaucoup plus vite et de faire beaucoup mieux. Sur le plan psychologique il s'est créé incontestablement un esprit communautaire par delà toutes les divergences et particularismes locaux de toutes sortes. La grande leçon reste peut-être cette réaction positive et dynamique des maires qui, libérés des domaines traditionnels, ont « forcé » nettement sur les équipements sportifs, sociaux et culturels. Quant aux élus qui se déclarent impuissants et se retranchent derrière l'État et la Communauté Urbaine de Bordeaux qui les a déposés de leurs pouvoirs, leur comportement dans les commissions, leur ardeur et leur dynamisme à défendre leur commune et leurs administrés semblent prouver tout le contraire. ■

Christian LOIR,
Licencié Sociologie.

La C. U. B. face aux problèmes de l'eau et de l'assainissement

C'est dans ces domaines que le regroupement des communes apparaît le plus évidemment indispensable, et cela s'est traduit par l'existence et le développement de syndicats intercommunaux bien avant qu'il soit question de communauté urbaine.

En effet, pour l'eau les ressources doivent être traitées non seulement au niveau communautaire, mais presque régional, et l'adduction et le stockage rendent également les communes solidaires.

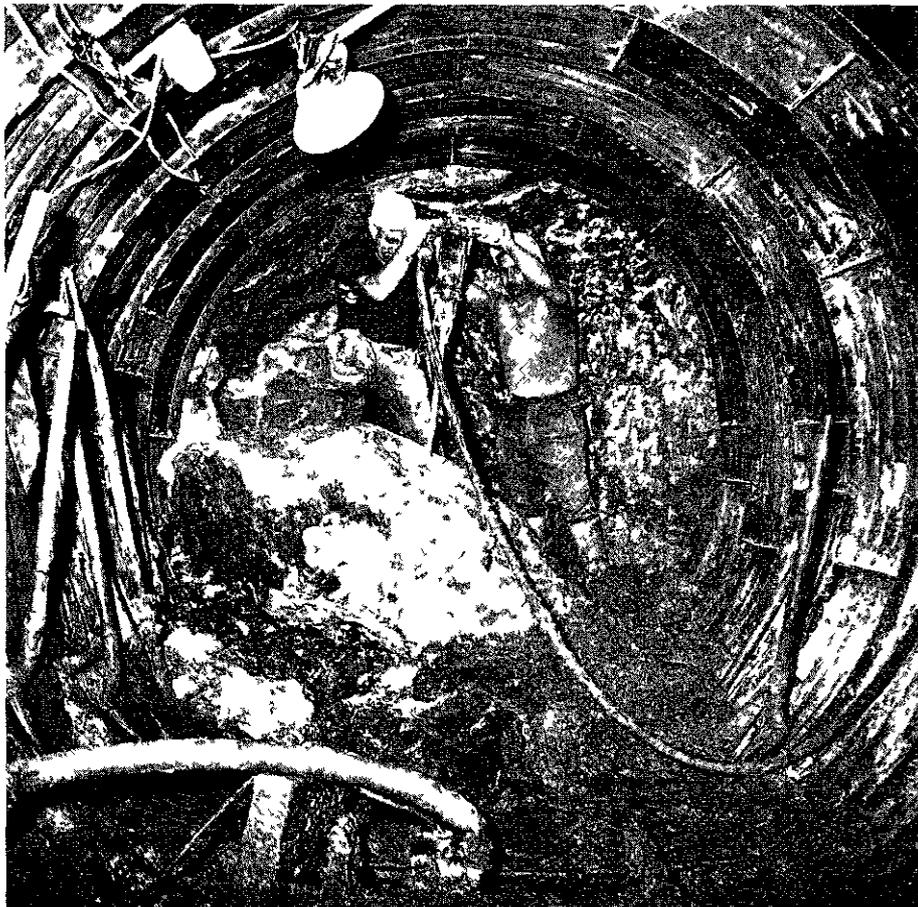
De même l'assainissement met en commun les grands collecteurs, les émissaires et les stations de relevage et d'épuration.

Vis-à-vis de ces intérêts généraux communs, les ouvrages présentent généralement un intérêt immédiat pour les quartiers traversés (sauf pendant la période de réa-

lisation des travaux ¹⁾, ce qui n'est pas toujours le cas des opérations de voirie.

C'est donc en ces domaines que l'intérêt du cadre communautaire apparaît avec le moins de réserve, les problèmes demeurant cependant très importants, tant sur le plan technique (importance des ouvrages principaux et adaptation au développement urbain constant) que financier.

Le problème du choix entre des équipements tous urgents se pose évidemment pour la programmation à court et moyen termes, mais les techniciens peuvent en ces domaines fournir des études techniques et financières permettant aux élus de choisir en toute connaissance de cause et de fournir des justifications à leurs électeurs. ■



C. U. B. - Photo Atelier 10

L'ALIMENTATION EN EAU DE LA C.U.B.

- 4 aqueducs anciens vont chercher l'eau de sources captée jusqu'à 40 km de l'agglomération.
- 55 forages font appel aux nappes profondes « régionales ».
- 2.050 kms de conduites distribueraient en 1970, 220.000 m³/jour à 126.000 abonnés.
- 3 nouvelles usines de traitement sont en cours de construction ou sur le point d'être lancées.
- Un doublement de consommation sera atteint avant 1985 et nécessite de nouvelles adductions dont les projets sont actuellement basés sur le recours à de nouveaux forages vraisemblablement pour partie sur le traitement d'eau captée dans le lit de la Garonne.
- Les chiffres ci-dessus portent sur l'eau potable. Pour les zones industrielles trop grosses consommatrices il est prévu de faire appel aux eaux de la Garonne ou de sa nappe sous-alluviale, avec un traitement minimum.

L'ASSAINISSEMENT DE LA C.U.B.

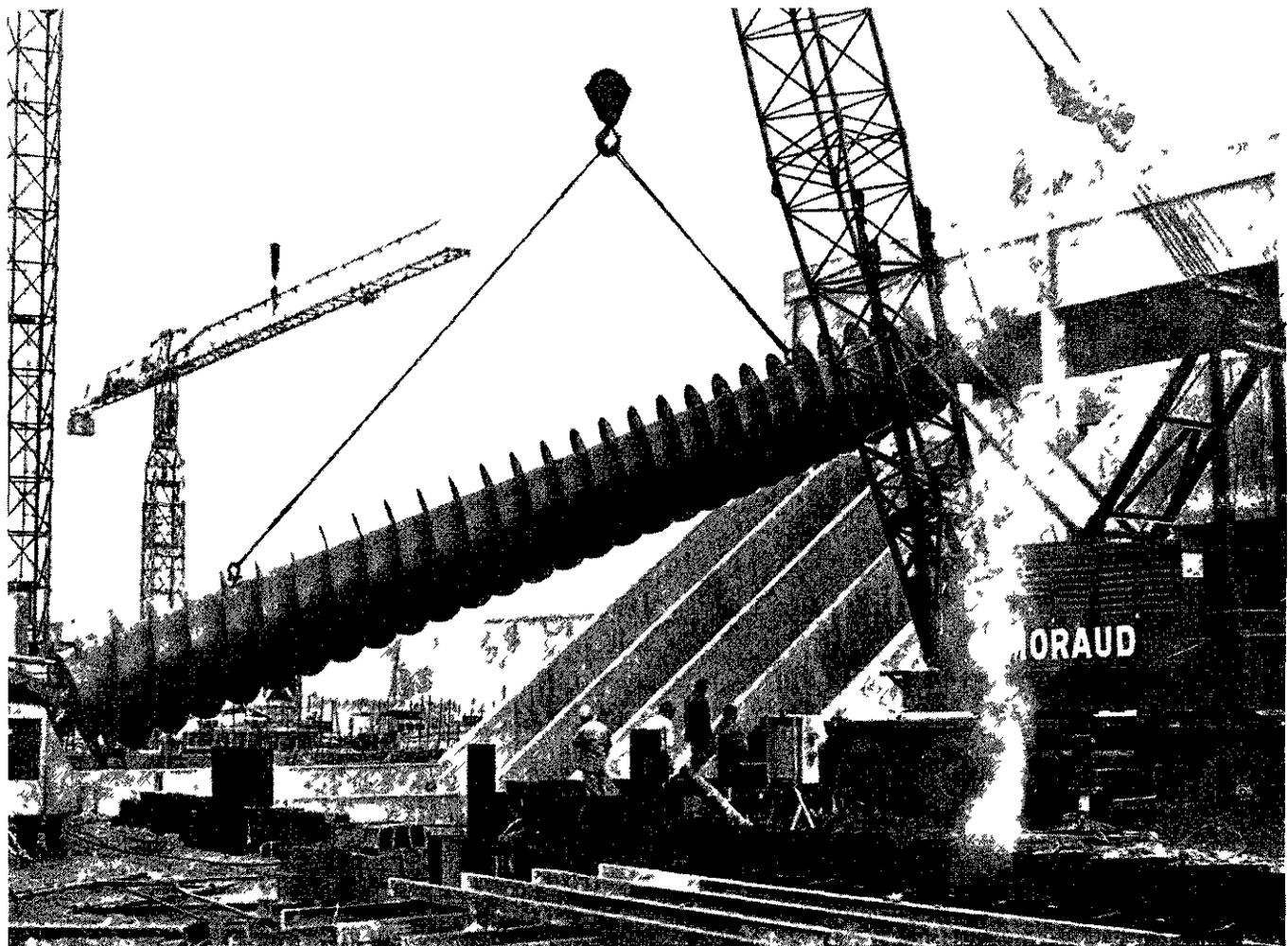
— EAUX PLUVIALES :

Le manque de relief nécessite un très important réseau de collecteurs de gros diamètres (couramment 1,4 et 1,6 mètres) et de puissantes usines de relevage, en vue du rejet en Garonne.

Divers ruisseaux, canalisés en souterrain depuis longtemps dans la commune de Bordeaux, le sont également progressivement dans les communes périphériques.

— EAUX USÉES :

Extension progressive du réseau de collecteurs des stations de relevage et 5 stations principales d'épuration dans la perspective de l'agglomération « millionnaire ».



CUB

Station d'épuration
L. FARGUE

SECURITE

Le bilan de la C.U.B. est dans ce domaine éminemment positif. Le Corps des Sapeurs Pompiers est à l'heure actuelle responsable des 27 communes constituant la Communauté Urbaine et de 11 communes placées en premier appel.

Pour répondre aux exigences d'un tel domaine de responsabilité, il dispose du Corps mixte de Bordeaux et des deux Corps communaux d'Ambès et de St-Médard formés de volontaires. Pour illustrer ce bilan de la C.U.B. en matière de sécurité retons que, dans le cadre d'exercice de la C.U.B., le Corps des Sapeurs Pompiers a effectué :

- 8.640 interventions en 1970,
- 10.167 — 1971.

Quelques chiffres :

- Bouches d'incendies.
1968 : 3.201,
1972 : 3.500.
- Effectifs.
1968 : 239 professionnels,
1972 : 389 — + 100 volontaires.
- Acquisition de matériel de 1968 à 1972 :
4.000.000 F (matériel - divers + véhicules).
- Activité :
Progression annuelle de l'ordre de 20 %.
- Perspectives :
 - 9 centres de sécurité au lieu de 4,
 - 3 bataillons au lieu d'un.

ingeroute

vous demande de bien vouloir noter sa nouvelle
adresse à Paris :

49, RUE ROUELLE 75015 - PARIS
TEL. 577.66.65 / TELEX: 27380

et vous rappelle l'adresse de ses agences en
métropole :

pour le Sud-Ouest :

AGENCE DE BORDEAUX AV. JOHN KENNEDY B.P. 73
33 - MERIGNAC TELEPHONE : (15.56) 47.12 76

pour le Sud-Est :

AGENCE D'AIX EN PROVENCE B.P n°8
13 - LES MILLES TELEPHONE : (15.91) 27.50.46

pour l'Ouest :

AGENCE DE RENNES 73 A, RUE SAINT-HELIER
35 - RENNES TELEPHONE : (16.98) 30.99.66

COMPETENCE

Avant-projets et projets de
routes, autoroutes, voies ur-
baines, ouvrages, échangeurs
etc.

Etudes de circulation
Etudes économiques
Contrôle des travaux
Etudes d'organisation
Plans directeurs

REFERENCES

Etudes routières dans 50 dé-
partements français, en Poly-
nésie française et à l'étran-
ger : Espagne, Grèce, Brésil,
Mexique, Colombie, Uruguay
Iran, Irak, Corée, Ghana, Tan-
zanie, Guinée, Côte d'Ivoire
Cameroun, Tunisie, Arabie-
Saoudite, Liban.

RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (Val d'Oise) Tél. 989.0421 +

TOUS MATÉRIELS DE **STOCKAGE, CHAUFFAGE ET ÉPANDAGE**
DE **LIANTS HYDROCARBONES**

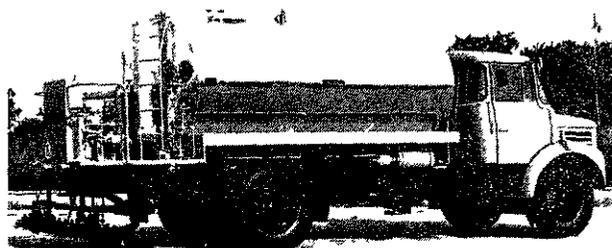
ÉPANDEUSES

avec rampe

- Eure et Loir
- Jets multiples
à commande
pneumatique

POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



Équipement épandeur à transmission hydrostatique
et rampe à commande pneumatique

STOCKAGE

et **RÉCHAUFFAGE**
de liants :

- Citernes
mobiles
- Spécialistes de
l'équipement
des installations
fixes

(300 réalisations)

DEPUIS 1911, LES ÉTABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISENT DES MATÉRIELS D'ÉPANDAGE

Madame ROSSIGNOL

Maire de Bègles

Quelle a été, Madame, votre position vis-à-vis de la constitution de la Communauté Urbaine ?

Permettez-moi tout d'abord de vous préciser que les réponses que je vais vous faire ne doivent en aucun cas vous laisser supposer que nous sommes contre la coopération intercommunale. D'abord, nous considérons qu'à notre époque, dans une agglomération aussi importante que l'agglomération bordelaise, il est incontestable que bien des problèmes ne peuvent être résolus qu'à l'échelon intercommunal. D'ailleurs nous l'avions si bien compris qu'au niveau de l'assainissement par exemple nous participions au Syndicat Intercommunal d'assainissement de l'agglomération bordelaise, car il est impensable qu'une commune puisse, seule, résoudre un problème aussi important dans son cadre propre quand elle fait partie d'une agglomération de plus de 550.000 habitants. Ceci pour dire que nous considérons la coopération intercommunale absolument indispensable mais dans la mesure où l'autonomie communale est respectée et que l'organisme nécessaire à cette coopération à différents niveaux, soit un organisme spécifiquement démocratique. C'est pour cette raison, qu'avant la constitution de la Communauté Urbaine, nous avons mené campagne auprès de nos collègues de l'agglomération bordelaise afin que nous nous opposions à cette forme de coopération intercommunale absolument anti-démocratique.

En quoi cette coopération est-elle anti-démocratique ?

Elle l'est pour différentes raisons. Ça tient d'une part, à la façon dont s'est constitué le Conseil de Communauté qui ne tient absolument aucun compte de l'impact de chaque commune, et d'autre part, aux hommes de la majorité qui

sont de la grande ville, et qui la laissent libre, en toutes circonstances de décider sur les questions primordiales.

Nous sommes également opposés à la Communauté Urbaine parce que nous pensons qu'elle a été faite dans un but bien précis, qui va d'ailleurs dans le sens de la politique poursuivie par le pouvoir et qui consiste d'un côté à reporter sur les communes les charges incombant à l'Etat et d'un autre côté à drainer sous le prétexte de la constitution de ces grandes agglomérations des équipements en direction de grandes sociétés privées.

Pent-on à votre avis, voir dans le Conseil de la Communauté Urbaine un champ de bataille politique ?

Il est bien évident que le désir du Président CHABAN-DELMAS est que tous les problèmes politiques soient passés sous silence. Mais il me semble que pour des élus responsables ça ne peut être qu'une façade car les problèmes qui peuvent se poser à une agglomération de 27 communes sont étroitement liés à la politique, façade qui, en définitive, essaie de dissimuler les véritables raisons qui ont amené à la constitution de la Communauté Urbaine.

D'ailleurs nos représentants interviennent chaque fois que c'est nécessaire et qu'ils considèrent utile, sur des problèmes qui sont politiques.

Vous dites nos représentants. Vous n'êtes donc pas vous-même déléguée au Conseil de la Communauté Urbaine ?

Je dois dire en effet, que nous sommes une des rares communes où ce ne soit pas le maire

qui siège au Conseil de la Communauté Urbaine. La raison en est simple. Nous avons considéré que la charge d'une commune aussi importante que la nôtre était suffisamment lourde. Par ailleurs, fidèles à notre politique de travail collectif, nous partageons les responsabilités. C'est pourquoi, ce sont deux autres membres du conseil municipal qui assument la responsabilité de la délégation à la Communauté Urbaine de Bordeaux.

Il semble, pour en revenir au problème politique, qu'au sein des commissions, les décisions sont très souvent prises à l'unanimité.

Il faut bien voir en quoi consiste le travail des commissions et il est certain que quand il s'agit de problèmes techniques que l'on a à débattre, comme l'assainissement, je ne vois pas au nom de quoi on n'aboutirait pas à un terrain d'entente. Mais, vous le savez comme moi, ce n'est pas là que se situe le vrai problème. Il se situe quand on vote le budget, parce que c'est à ce moment-là que les véritables orientations sont prises. C'est la raison pour laquelle il est normal que ce soit au niveau du Conseil de la Communauté que les oppositions se manifestent et peu dans les commissions.

Existe-t-il à l'intérieur de la Communauté Urbaine bordelaise, un régime de faveur lié à la couleur politique des différentes communes ?

Non. Je vous dis non, parce que ce serait sous-estimer la capacité d'intervention de nos représentants. De plus, je crois que nous trouvons la compréhension nécessaire, y compris au niveau des techniciens.

Ce qui est en cause ce n'est pas la répartition elle-même mais le volume de la répartition.

En ce qui nous concerne, nous disons que la constitution de la Communauté Urbaine nous a lésés sur un certain nombre de points. C'est ainsi que bon-an ou mal-an nous consacrons cent à cent cinquante millions d'anciens francs à nos travaux de voirie. Notre enveloppe, avec la Communauté Urbaine Bordelaise, a été pour 1971 de l'ordre de vingt millions.

Ceci, parce que le budget de la Communauté Urbaine Bordelaise est exactement celui d'une ménagère qui ne peut pas dépenser deux fois son argent. Alors, dans la mesure où on l'absorbe dans des travaux de grande envergure, et je dirai

même de prestige, dans la mesure où on le consacre à des travaux que l'Etat devrait assumer comme la convergence des grands axes routiers, on ne peut obligatoirement pas le dépenser ailleurs, à moins évidemment de trop augmenter la charge fiscale qui déjà avec la Communauté Urbaine, a représenté pour l'ensemble des Communes un accroissement sensible des impôts.

Etes-vous d'accord sur le transfert des compétences inscrit dans la loi de constitution de la Communauté Urbaine bordelaise ?

Non, certainement pas. Nous considérons que la coopération intercommunale doit exister mais ceci dit, nous pensons qu'il y a un certain nombre de compétences qui ont été transférées et que nos services techniques et nous-mêmes pouvions assumer. C'est le cas de la voirie. Ces transferts ont d'ailleurs été faits dans un but bien précis, à savoir de reporter sur les collectivités locales des charges que l'Etat devrait assumer.

Vous êtes donc favorable à la cellule communale ?

Absolument pour.

Et donc pas partisane d'une fusion ?

Pas obligatoirement. Je ne dis pas que dans certains cas la fusion ne soit pas nécessaire, ou un syndicat intercommunal, car la coopération peut se faire sous différents aspects.

Mais si fusion il doit y avoir, elle ne doit être dans tous les cas, que décidée démocratiquement par les populations et les conseils municipaux, et non pas imposée.

La création de la Communauté Urbaine bordelaise a-t-elle modifié vos rapports avec vos administrés ?

Non, rien n'a changé. Je vous dirai que notre commune, malgré ses dimensions, conserve toujours son caractère villageois. De plus les Béglais, en général très attachés à leur commune, continuent à s'adresser à la mairie et pour la plupart ne connaissent pas la Communauté Urbaine. ■

Propos recueillis par
P. PLOUGOULM.

La C. U. B. négocie son contrat de plan

Une des prérogatives réservées aux communautés urbaines est de pouvoir conclure avec l'Etat un contrat de plan pluriannuel pour la mise en œuvre du P.M.E. de l'agglomération.

Cette disposition dont le caractère novateur sinon révolutionnaire doit être souligné, ouvre à la C.U.B. des perspectives extrêmement intéressantes. Elle y trouve :

— une position d'interlocuteur pri-

vilégié de l'Etat en matière d'investissements publics réalisés dans l'agglomération quel que soit le maître d'ouvrage concerné,

- la possibilité de mener une politique urbaine à laquelle l'Etat aura souscrit et qu'il soutiendra,
- une garantie d'un concours financier qui ne soit plus soumis aux aléas du budget.

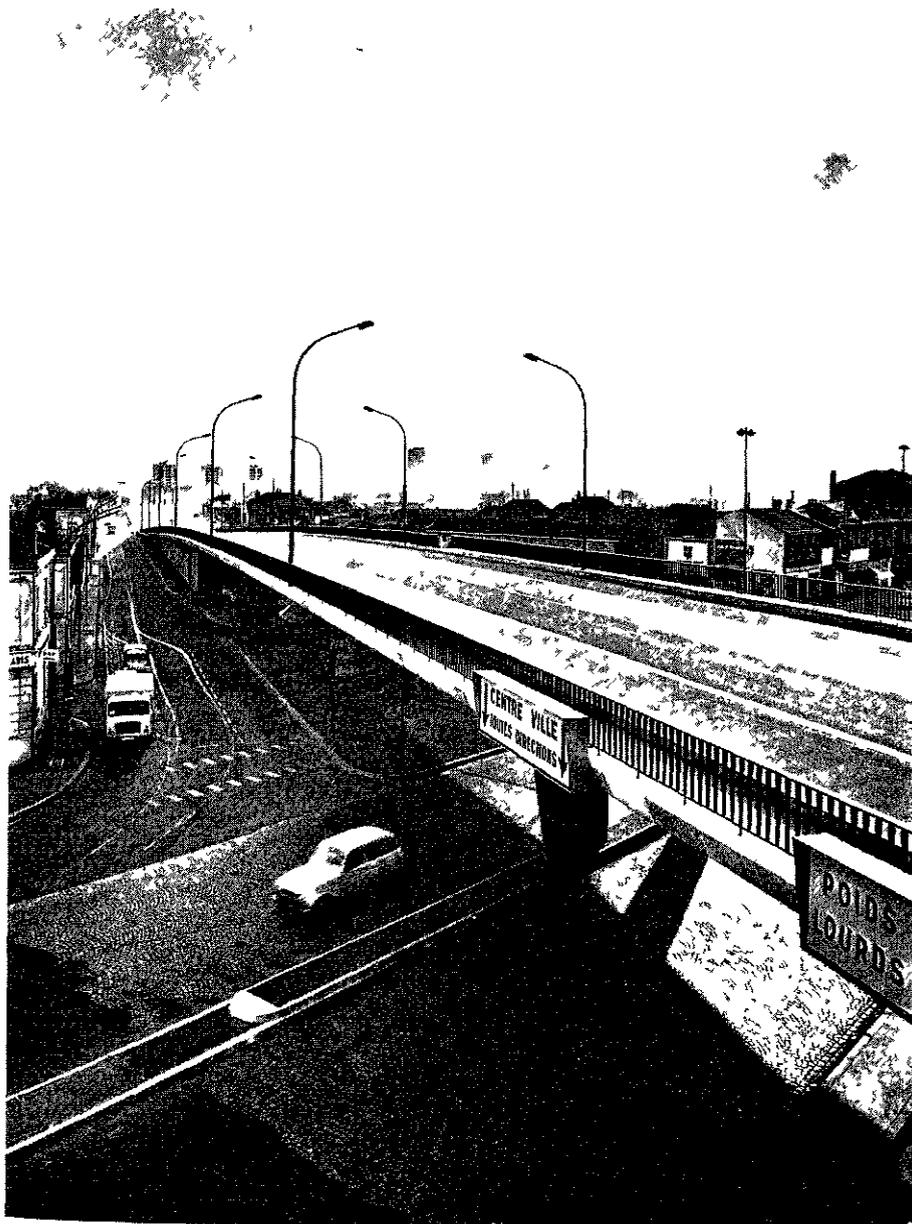
La C.U.B. a donc activement travaillé à la préparation de ce contrat de plan avec l'administration préfectorale et les services extérieurs.

Comme il fallait s'y attendre, la mise au point a été laborieuse : le contrat de plan s'applique aux équipements jugés prioritaires par les contractants. En fait, les Ministères ont limité leurs engagements en catégorie I aux rubriques reconnues prioritaires par le VI^e Plan, c'est-à-dire essentiellement à l'action foncière et aux voies rapides urbaines. D'autre part, il existait pour les catégories II et III une discordance importante entre les ambitions du P.M.E. et les enveloppes du P.R.D.E. ; il a fallu ajuster l'un à l'autre.

Il est bien entendu trop tôt pour juger l'expérience. Le contrat doit être renouvelé et prolongé chaque année « d'un commun accord ». Dans deux ou trois ans, on pourra donc valablement faire le bilan.

Mais d'ores et déjà, dans le domaine particulier de l'infrastructure, on relève des résultats très positifs :

- grâce au contrat de plan et au contrat de prêt qu'elle pourra négocier avec la Caisse des Dépôts, la C.U.B. va pouvoir engager une politique active de réserves foncières, clé de voûte d'une urbanisation cohérente,
- le Ministère de l'Equipement et du Logement a été amené à définir le programme triennal de voirie rapide qui sera engagé de 1972 à 1974. C'est là un fait sans précédent,
- le contrat de plan va également inciter le Département à établir un programme de voirie départementale pour lequel l'Etat et la C.U.B. apporteront leurs concours,
- la Direction départementale de l'Equipement et les services techniques de la Communauté connaissent leur plan de charge pour les trois prochaines années et peuvent régler leur pro-



C. U. B. Photo Atelier 10

gramme d'études et d'action foncière en conséquence,

- le contrat de plan garantit à l'Agence d'urbanisme de l'agglomération les moyens nécessaires à son fonctionnement et à son action.

Mais pour que le contrat de plan soit vraiment la traduction opérationnelle d'une politique globale d'aménagement, il faudra y intégrer certains éléments essentiels qui n'y figurent pas encore :

- le logement,
- les zones d'aménagement concerté (zones d'habitat et zones d'activités),
- le port maritime et l'aéroport.

Il pourra être alors le véritable outil de programmation concertée et de dialogue constructif entre responsables élus, techniciens, et administrations ce que ne peuvent être ni le P.M.E., ni le P.R.D.E. auxquels n'est attachée aucune garantie de réalisation. ■



Chemin de Labarde

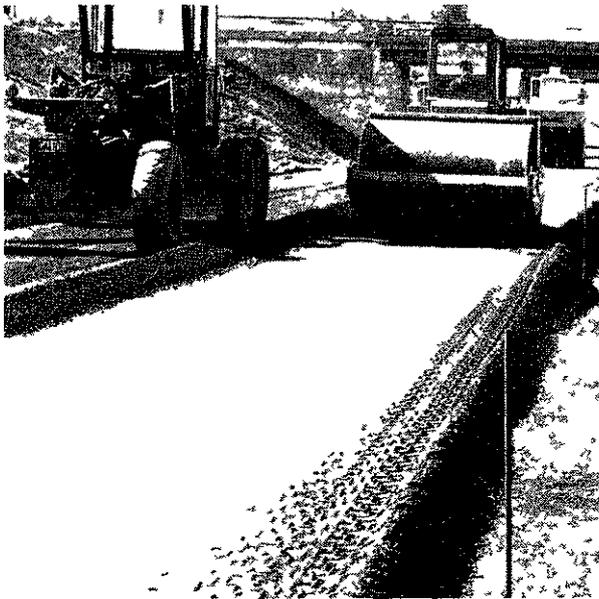
CONTRAT DE PLAN DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

CATEGORIES II ET III

(en milliers de francs)

SOUS-SECTEURS	DOTATION 1971	CONTRAT DE PLAN	DOTATION 1972	73-74
11 Enseignement du 1 ^{er} degré	3 743,634	25 000	7 000	18 000
12 C.E.S.	13 719,604	55 000	11 800	43 200
13 Enseignement technique	5 004,905	30 300	7 000	23 300
33 Equipements sportifs et sociaux-éducatifs	—	5 080	1 530	3 550
51 Etudes et expérimentations	650,000	1 500	500	1 000
52 Circulation et transports en milieu urbain	4 092,000	24 875	11 550	13 325
53 Equipement urbain : réseaux et stations	1 201,920	23 890	7 320	16 570
54 Aménagement foncier	400	4 830	830	4 000
64 Transports terrestres	—	1 800	—	1 800

Société Chimique de la Route.



- ROUTES - AUTOROUTES - AERODROMES
- VOIRIE URBAINE - LOTISSEMENTS - Z.U.P
- INFRASTRUCTURES INDUSTRIELLES
(usines nouvelles)
- EQUIPEMENTS COLLECTIFS
(lycées, hôpitaux, etc.)
- AMENAGEMENTS SPORTIFS
(circuits automobiles, stades, etc.)
- OUVRAGES MARITIMES ET FLUVIAUX
(canaux, digues, etc.)

DIRECTIONS REGIONALES, USINES ET CENTRES DE TRAVAUX

08 - TOURNES	(Ardennes)
10 - TROYES	(Aube)
16 - ANGOULEME	(Charente)
16 - CONFOLENS	(Charente)
17 - ROCHEFORT-SUR-MER	(Charente-Mme)
17 - LA ROCHELLE	(Charente Maritime)
26 - BOURG-LES-VALENCE	(Drôme)
30 - NIMES	(Gard)
46 - ESPERE par Mercues	(Lot)
52 - CHAUMONT	(Haute Marne)
58 - NEVERS	(Nievre)
61 - FLERS	(Orne)
63 - CLERMONT-FERRAND	(Puy-de Dôme)
69 - LYON (9 ^e)	(Rhône)
77 - CHATENY	(Seine et Marne)
81 - CASTRES	(Tarn)
91 - ARPAJON	(Essonne)

SCR



Maître RICARD

Premier Adjoint au Maire de Cénon

Maitre, vous êtes délégué de votre Commune au Conseil de la C.U.B., mais c'est à l'édile municipal que je m'adresse. Quelle a été votre impression de départ vis-à-vis de la création de la Communauté Urbaine ?

La première constatation fut, au niveau des conseils municipaux, une perte d'autorité, due à la réduction des pouvoirs qui, auparavant, étaient de leur ressort. Ces pouvoirs ont été confiés à la Communauté Urbaine qui représente pour moi un creuset administratif dépouillé de toute influence politique et au sein duquel le travail d'équipe est rendu possible.

Voulez-vous dire par là que vous agréez le transfert des compétences tant dans son principe que dans ses modalités ?

Pas exactement. A mon avis, on a transféré trop de compétences à la C.U.B. qui aurait dû s'occuper uniquement des vastes problèmes d'urbanisation ou d'industrialisation, par exemple, et ne pas s'engluer dans des problèmes mineurs

de voirie. Ça c'est pour le principe. Pour ce qui est des modalités, vous n'ignorez pas qu'avec les compétences, les services adéquats ont été transférés. Ce qui a voulu dire pratiquement pour nous, plus d'équipe municipale pour assurer l'entretien et aucun crédit budgétaire. Et quand on vit le quotidien, de sérieux problèmes apparaissent. Disons qu'au niveau du fonctionnement, c'est l'un des deux reproches essentiels que je formulerai à l'égard de la Communauté Urbaine. Le second concerne la définition globale des fonctionnaires de la C.U.B. Nous avons des fonctionnaires de qualité mais indiscutablement trop mal payés. Il faudrait créer un cadre de fonctionnaires communautaires, avec une rémunération adaptée à leur responsabilité et à leur compétence. C'est à mon sens, une chose indispensable.

Vous posez là le problème des moyens dont dispose la Communauté Urbaine. Sont-ils à votre avis suffisants ?

Si on considère le problème au niveau de la Commune, on peut dire que la C.U.B. représente

un énorme avantage qui découle de l'accroissement des moyens dont dispose indirectement la Commune.

Cependant, il est à craindre qu'actuellement les moyens financiers deviennent insuffisants. Je ferai deux remarques. La première, c'est que le gouvernement n'a pas pu tenir ses promesses en matière de subventions. La seconde c'est que le budget primitif 1972 ne permettra pas de respecter le programme devenu nécessaire pour la vaste Métropole d'Aquitaine. Pour moi c'est un budget d'attente, parce que l'on ne pourra pas se satisfaire de l'augmentation supplémentaire de 33 % de subventions plafonnées et des 2,40 F que l'on accorde à la Communauté par habitant. Plus importante serait la diminution des fonds de concours en matière de voirie que le Président CHABAN-DELMAS s'efforce de mettre au point.

Evidemment, il y a bien la solution adoptée à Lille où, pour équilibrer son budget, la Communauté a tout simplement bloqué les Z.U.P. en attendant la réalisation des promesses de l'Etat !

La création de la C.U.B. a-t-elle modifié les rapports entre les édiles municipaux et les administrés ?

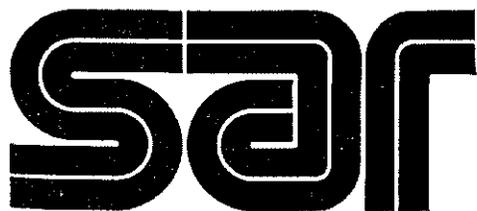
Pas du tout. Le Maire ou, en l'occurrence l'Adjoint au Maire, est toujours connu pour sa fonction municipale et pas en tant que délégué

au Conseil de la Communauté Urbaine. Il suffit d'ailleurs de comparer la masse de courrier que les administrés adressent à la municipalité et à la C.U.B. Quand la C.U.B. reçoit deux lettres nous en recevons de 25 à 30. Fait peut-être pas probant mais qui révèle tout de même que le phénomène communautaire n'a pas pénétré dans l'esprit des administrés de nos Communes.

Etes-vous dans ces conditions, favorable à une évolution de la C.U.B. vers la fusion par exemple ?

A mon sens, si le Conseil de la Communauté était élu au suffrage universel le désordre et les luttes intestines domineraient les décisions de notre Etablissement public. Non, je crois que si l'on donnait à la C.U.B. les moyens de fonctionner avec un personnel qualifié bénéficiaire d'échelons exceptionnels de traitements, si elle disposait d'un budget suffisant, si des pouvoirs formels nous étaient donnés pour discuter utilement le contrat de plan, qui nous a été plutôt imposé, je crois que la C.U.B. serait déjà en mesure de réaliser les objectifs qu'elle s'est fixés. Et pour moi, ce serait essentiel. ■

Propos recueillis par
P. PLOUGOULM.



PEINTURES KIFFER & HAMAIDE

Département Signalisation

44, rue Sadi-Carnot, 93-AUBERVILLIERS Tél. 834 91.50

Peinture homologuée par le Ministère de l'Équipement pour le marquage des chaussées, se fait, jaune soleil, blanc neige, rouge, bleu (zone bleue) et gris (effaçage).

sinolack axial

et l'homme de la rue

La Communauté Urbaine a été créée le 1^{er} janvier 1968. Voilà donc plus de quatre ans que les habitants de l'agglomération de Bordeaux et des environs « dépendent » de cet organisme. Sur le plan technique le Bilan, aux dires des techniciens et responsables administratifs, est positif. L'intérêt était de savoir si l'opinion de l'homme de la rue, de l'usager correspondait au diagnostic établi par l'homme de l'Art. Il s'agissait en somme de prendre le pouls de l'opinion publique, ce qui n'avait jamais été fait jusqu'à présent à notre connaissance, les organismes officiels arguant du fait qu'il était encore un peu tôt pour recueillir les opinions valables et solidement étayées.

Nous avons donc entrepris un sondage rapide tenant plus de l'approche « sauvage » que de l'enquête systématique, par le fait que nous étions limités dans le temps et par voie de conséquence dans le nombre de personnes à interroger. Les lignes qui vont suivre rendent compte du problème d'une manière qualitative et non quantitative, le nombre d'interviews (une centaine) n'étant pas suffisant pour autoriser des analyses statistiques et des calculs de pourcentage. Etant donné le contexte et les conditions particulières de la mesure nous nous sommes interrogés sur le degré de précision qu'il était souhaitable et légitime d'atteindre afin de ne pas ressembler à l'expérimentateur qui « est sûr du troisième chiffre après la virgule, c'est sur le premier qu'il hésite » (1). Et plutôt que d'additionner les réponses positives ou négatives, nous avons préféré provoquer le discours de l'interviewé et en faire l'analyse de contenu au niveau du langage, tant il est vrai que l'appréciation que donne un individu d'un phénomène ne traduit pas la réalité objective mais bien plutôt la manifestation de l'inconscient individuel ou collectif.

Première constatation, l'homme de la rue ne s'intéresse guère à la Communauté Urbaine et quand il

Selon vous, en quelle année la Communauté Urbaine de Bordeaux a-t-elle été créée ?

- Il y a deux siècles, c'est Napoléon qui l'a créée... comme le Pont de pierre...

tente de définir cet organisme il a tendance à utiliser un langage neutre et abstrait comme s'il s'agissait du Marché Commun ou du Pacte Atlantique. La Communauté Urbaine de Bordeaux qui influe pourtant sur son existence journalière ne semble pas pour lui une réalité concrète et tangible. S'il n'a pas dû s'y rendre pour un problème précis, il ne sait pas où se trouvent les bureaux. Une large proportion pense que la Communauté Urbaine de Bordeaux est installée à la Mairie de Bordeaux et se confond avec elle. Personne n'a pu clamer le chiffre exact du nombre de communes (27), qui est généralement fortement sous-estimé (10 est la réponse moyenne).

Par contre, la plupart savent que le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux est le Premier Ministre CHABAN-DELMAS, quelques-uns pensent que c'est le Préfet ou un « Conseil de Députés ».

La majorité des répondants donne environ 5 à 10 ans d'âge à la Communauté Urbaine de Bordeaux, et l'un d'eux la fait même remonter à Napoléon !

Bien qu'il sache qu'il n'a pas été consulté personnellement (il le souligne avec une moue désabusée, comme si cela allait de soi...) le public en majorité pense que les Communes ont été libres d'accepter ou de refuser d'entrer dans la Communauté Urbaine de Bordeaux. Une infime minorité sait que la Communauté Urbaine de Bordeaux a été imposée et un petit nombre en provenance surtout de communes dont

le Maire n'appartient pas à la majorité pense que les Maires, à leur corps défendant ont pris le train en marche contraints et forcés par la conjoncture économique et l'environnement général, mais non par une décision venant du sommet.

Lorsqu'il s'agit d'apprécier les réalisations matérielles de la Communauté Urbaine de Bordeaux, la majorité répond que les conditions globales d'existence ne se sont pas améliorées depuis la création de cet organisme. Et pourtant lorsqu'on demande une appréciation spécifique concernant la circulation, les transports en commun, les parkings, les équipements sportifs ou le logement, la plupart des répondants, les mêmes, déclarent que généralement tout va nettement mieux dans ces différents domaines depuis quelques années. En somme on peut bénéficier en l'espace de quatre ans de liaisons d'autobus de banlieue plus étendues et plus fréquentes, d'un trafic urbain plus fluide, de nouveaux réseaux d'égouts, d'équipements sportifs supplémentaires et de plus grandes facilités de logement ; on peut prendre conscience du caractère positif de ces transformations, et déclarer par ailleurs que les conditions globales d'existence n'ont pas changé ; il y a là au niveau du propos, une contradiction significative qui mériterait d'être analysée en profondeur et il serait bon à ce propos de dégager les critères, autres que ceux évoqués ci-dessus, qui entrent dans l'appréciation globale et spontanée des conditions de fonctionnement de la cité.

Dire que les conditions de loge-

- - Savez-vous ce qu'est la Communauté Urbaine de Bordeaux ?

- Ben... c'est les Boueux...

-- Non merci ! je ne fais pas de politique !..

ment se sont améliorées est une affirmation au premier degré. Au niveau de la rationalisation au deuxième degré on trouve généralement des opinions du type suivant : « La Communauté Urbaine de Bordeaux a construit beaucoup de logements, c'est vrai ! mais moi je n'aime pas les cages à lapins » ; « Beaucoup de nouveaux logements

(1) G. BACHELARD - « La Formation de l'Esprit Scientifique », 4^e édition. Vrin. Paris, 1965 - Page 214.

oui ! mais ils sont trop cher » ; « Des logements oui ! mais c'est les politiciens et les spéculateurs immobiliers qui sont les principaux bénéficiaires et « le petit » n'y trouve pas son compte ».

Affirmer que la mise en place de complexes commerciaux à grande surface est une chose, est une réponse au premier degré. Au second degré on trouve des opinions telles que « oui ! mais si je dépense de l'essence pour aller à Carrefour, j'ai perdu le bénéfice d'acheter là » ; « oui, mais ce n'est pas toujours meilleur marché que dans les magasins de quartier ». En général, les personnes âgées, les commerçants et les opposants à la majorité de tous bords politiques voient dans ces supermarchés une hérésie du xx^e siècle, un désir « sournois » de couler le petit commerce ou une source d'enrichissement illimité pour les affairistes de la majorité, Majorité et Communauté Urbaine de Bordeaux étant aux yeux de l'opposant une seule et même chose.

En tout cas, il ressort du sondage que la personne favorablement disposée pour des raisons diverses à l'égard de la Communauté Urbaine



Les transports en commun ? oui, on trouve que cela marche beaucoup mieux

- La Communauté Urbaine de Bordeaux, à votre avis, est-elle plutôt une bonne chose ou plutôt une mauvaise ?

- C'est une Administration de planques qui coûte de l'argent, des salaires et ne rapporte rien.

- Moi je suis pour lui ou il y a un seul patron cela marche mieux que la ou il y en a 20

de Bordeaux lui attribue sans distinction toutes les améliorations qu'elle a pu constater. La personne mal disposée au contraire charge la Communauté Urbaine de Bordeaux de tous les péchés de la terre ; ce qui prouve que le public ne sait pas quelles sont les compétences qui ont été transférées à la Communauté Urbaine de Bordeaux et quelles sont celles qui sont restées du domaine des Communes.

Opposant ou non, « petit » ou « gros », l'usager est, fait paradoxal, très satisfait des nouveaux sens uniques, feux et même park-mètres. Le Français, soi-disant

fraudeur, apprécie beaucoup les sens « interdits », les feux « rouges », les vitesses « limitées », les parkings « payants » et les termes « ordre » et « discipline » reviennent très souvent dans ses propos.

Lorsqu'on lui demande s'il juge la Communauté Urbaine de Bordeaux comme une institution bénéfique ou au contraire nuisible, il se déclare généralement favorable à la Communauté Urbaine de Bordeaux, quoiqu'il semble parfois qu'il s'agit d'une déclaration gratuite et de principe, lorsqu'on la confronte avec les réponses aux autres questions. Cela signifie, selon nous, que le Français s'intéresse de moins en moins aux institutions au fur et à mesure qu'elles prennent l'aspect d'une administration anonyme avec qui il ne peut entretenir que des rapports neutres et fonctionnels. L'appréciation d'un habitant de Saint-Médard traduit bien cet état d'esprit général : « avant pour un problème quelconque on allait à la Mairie où on connaissait tout le monde ; maintenant pour une signature on doit aller à Bordeaux ».

Autre thème, l'impression d'être défavorisé et de payer pour les autres, comme le fait remarquer ce ressortissant de Bruges qui en 1970 payait 170 F de cote immobilière et en paie maintenant 390 F, tout cela pour « les beaux yeux des riches

Bordelais du centre pour qui on fait des travaux de prestige. Voilà ce que c'est que la Communauté Urbaine de Bordeaux : un moyen pour Bordeaux de drainer l'argent des environs, et pendant ce temps, nous, au Bouscat, on n'a pas d'éclairage ! ».

Le nombre de ceux qui estiment la Communauté Urbaine de Bordeaux comme une bonne chose l'em-

Si vous avez constaté des aménagements, pensez vous qu'ils sont dus à la CUB ?

Non le progrès dépend de la technique des sciences du travail des hommes et la CUB c'est du cinéma

Oui quand on est 50 à avoir 1 sou en poche cela fait une facture de 50 sous pour tout le monde

porte quand même « car, avec un sou on ne fait rien, mais quand trente « gens » arrivent avec un sou, cela fait trente sous » ; comme quoi, le Français garde le sens de l'arithmétique et... de l'autorité « un seul qui commande, c'est mieux qu'une bande de petits chefs qui se tirent dans les pattes ». Et comme dit un ouvrier « Moi je suis pour la Communauté Urbaine de Bordeaux, il

faut des chefs sinon... » Il est amusant de remarquer que la Communauté Urbaine de Bordeaux qui est bien le contraire d'une structure autoritaire et hiérarchique soit évaluée et appréciée en fonction d'une caractéristique qu'elle ne possède pas.

- Estimez-vous qu'il y ait eu des améliorations en ce qui concerne les grandes surfaces ?

Les grands magasins, c'est les hommes du gouvernement qui s'enrichissent avec.

Moi je suis un petit commerçant. Monsieur c'est tout !!!

Il n'en reste pas moins que l'impression générale que l'on retire des propos de tous les interviewés est celle d'une certaine indifférence : l'individu ne se sent guère concerné dans la mesure où il croit qu'il n'a

aucune possibilité d'action que les processus d'influence demeurent entre les mains des fonctionnaires et de l'Etat (les maires et les élus locaux ne le lui rappellent-ils pas journallement ?), qu'il y a peu de chose en commun entre les problèmes tels qu'ils se posent à son niveau et ceux de la Communauté.

Il existe cependant une minorité non négligeable de citoyens qui voient dans la Communauté Urbaine de Bordeaux un organisme ayant pour principale qualité d'assurer une meilleure coordination du développement dans le temps et dans l'espace du complexe urbain qui de ce fait s'organise plus rapidement et plus efficacement.

En somme la Communauté Urbaine de Bordeaux souffre principalement de n'être pas assez connue. Ceci montre une fois de plus que, dans le contexte de nos sociétés industrielles, il ne suffit pas d'exister et de remplir au ma-

- Avez-vous constaté depuis sa création un changement dans vos conditions de vie quotidienne ?

- On a changé les voitures des éboueurs, c'est tout ce que j'ai remarqué...

ximum le contrat pour lequel on a été pressenti, mais qu'il faut encore se faire connaître ; un produit banal peut faire une bonne carrière commerciale grâce à la publicité ; un bon produit ne bénéficiant pas de la publicité peut très bien ne jamais sortir de l'anonymat d'une destinée médiocre. On ne peut plus faire l'économie d'une image de marque. ■

Christian LOIR,
Licencié de Sociologie
et de Journalisme.

SGTE

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
DE TECHNIQUES ET D'ÉTUDES

S.A. au capital de 2 574 975 F

75, boulevard Haussmann, PARIS (8^e)

265.65.72 - 265.89.50

INGINEERING INDUSTRIEL

Transport et Distribution d'Énergie
Ensembles Industriels
Sidérurgie

TRAVAUX PUBLICS OUVRAGES D'ART TRANSPORTS URBAINS

Études Économiques
Constructions Immobilières - Tourisme
Constructions de Parkings



- PARKING DES ALLÉES DE TOURNY, A BORDEAUX (950 places).
- CENTRE COMMERCIAL FORUM 21, A BORDEAUX.
- PARKING D'AGEN (500 places) et CENTRE COMMERCIAL.

WFI I POINT
WELLPOINT®

RABATTEMENT DE NAPPE

VACUUM CONCRETE (PARIS)

8, Chaussée d'Antin, PARIS-9^e - 770.21.55

Monsieur BRIAT

Maire de Bouliac

Monsieur le Maire, puis-je vous demander quelle a été votre réaction vis-à-vis de la création de la Communauté Urbaine de Bordeaux ?

Ma première réaction fut une violente opposition parce que le principe de l'établissement de la C.U.B. ne fut à aucun moment démocratique. Elle nous a été imposée, elle n'a jamais été négociée. Sans compter que nous étions à la veille de constituer un syndicat intercommunal à vocation multiple.

Maintenant elle est la loi, et à moins de ne pas l'adopter et d'envisager par là même de supprimer la société, on l'accepte et on la pratique.

Concrètement, comment s'est traduite cette pratique de la loi ?

On a tout simplement joué le jeu de la Communauté Urbaine. D'abord, on a obtenu que chaque maire soit représenté au Conseil. Une fois ce préalable réglé, il s'agissait de voir comment fonctionnait la Communauté Urbaine. Nous avons déposé, par la voix de mon ami CASSAGNE, maire de CENON aujourd'hui disparu, une série d'amendements de manière à en rendre le fonctionnement plus démocratique. Mais ces amendements ont pratiquement disparu ou sont noyés dans l'oubli.

Actuellement, en tant que Maire, pouvez-vous faire une sorte de bilan de la Communauté Urbaine ?

A mon sens, la Communauté Urbaine fonctionne de façon beaucoup trop technocratique, à savoir que l'administratif a pris trop d'importance par rapport à l'élu.

D'un point de vue pratique, je reconnais que ma commune a retiré un bénéfice substantiel du fait de sa présence dans la Communauté Urbaine.

Mais, sans vouloir me jeter des fleurs, elle l'a dû d'une part, à une action vigilante de ma part, et d'autre part à la compréhension d'un certain nombre de gens. Il faut reconnaître qu'on a réalisé des choses que, seul, je n'aurais certes pas pu réaliser dans le même laps de temps, ne serait-ce qu'en voirie, en eau ou en assainissement. Et c'est vrai que l'on a eu beaucoup plus de millions que l'on aurait pu en distraire de notre budget communal.

Reste cependant le problème de savoir comment la répartition se fait. Et sur le plan politique, au plein sens du terme, on peut se demander si la communauté urbaine était absolument indispensable et si le bilan actuel de fonctionnement est positif ? J'en doute, ne serait-ce que parce que tout le monde en a désormais pris conscience. A commencer par le Premier Ministre qui s'est préoccupé cette année d'obtenir une prise en considération de la part du gouvernement de la grande pénurie des communautés urbaines. Le résultat en est la récente publication des mesures nouvelles qui vont nous fournir le ballon d'oxygène qui va nous sauver de l'asphyxie. Nous avons à peu près quinze mois de retard sur les programmes de travaux en cours. Et je ne connais pas une seule commune qui ait réussi à maintenir le rythme.

Mais pourquoi ce retard ?

Au départ, nous n'avons eu aucun financement prioritaire, « à caractère dit incitatif », puisque c'était la fameuse formule employée par Monsieur BORD alors Secrétaire d'Etat à l'intérieur, pour justifier la création des Communautés Urbaines. Ce qui fait qu'on a une dette phénoménale dont je ne saurais vous dire le chiffre exact, et qui s'accroît à une vitesse V.

Et qui dit dette, dit fiscalité. La fiscalité a augmenté, c'est certain, et les gens s'en sont rendus compte du fait de la troisième colonne sur leur feuille d'impôts.

Indirectement, c'est le budget de la Communauté Urbaine qui est ainsi mis en cause. Il est pourtant voté par le Conseil.

Personnellement, je me suis abstenu pour le budget 1972 parce qu'avant qu'il nous soit présenté, il n'y a jamais eu de réunion de la commission du plan comme elle avait eu lieu en 1968-1969, et ceci malgré une demande que j'avais formulée en mon nom propre, au Président de la C.U.B. fin janvier ou début février. En 1968-1969, on avait travaillé de façon assez intelligente et à mon avis rationnelle. On avait réuni les maires et fait ensemble l'inventaire des besoins des communes. On avait abouti à des chiffres assez élevés. Alors, on avait essayé de voir si ces besoins étaient subitement apparus, sortis de l'ombre, de manière à se rendre compte que certains ne profitaient pas de la création de la Communauté Urbaine pour se sentir des besoins qu'ils n'avaient jamais eus auparavant. On avait ainsi comparé les investissements réalisés au cours des trois années précédentes et de cette manière il nous avait été possible de nous rendre compte que telle demande était justifiée, exorbitante ou raisonnable. Puis, une fois connu le total des besoins, en fonction de nos disponibilités financières, nous avons demandé à chacun d'établir un ordre de priorité. Cette année-là nous avons voté un budget en connaissance de cause.

Maintenant, je peux vous dire qu'on a voté le budget en bloc, sans aucun programme. C'est maintenant qu'on va le définir. J'en ai moi-même demandé le report à une autre date. Pratiquement on va distribuer cet argent qu'on a voté en bloc sans savoir s'il correspond à des besoins ou non. C'est la raison pour laquelle je me suis abstenu parce que je n'ai pas pu le voter en connaissance de cause.

Croyez-vous malgré tout que la Communauté Urbaine puisse évoluer et dans quel sens ?

Je crois qu'elle peut effectivement évoluer. Il faudrait appliquer à la Communauté Urbaine la loi municipale pour ce qui est de l'organisation intérieure. On ne l'a pas fait et on ne veut pas le faire. Dans une municipalité, il y a un responsable : c'est le maire. Il a une signature. Mais il la délègue à des adjoints, eux aussi responsables. Or les vice-présidents de la Communauté Urbaine signent un courrier monumental à jour fixe sur des questions qu'ils ne connaissent pas, donc dont ils ne peuvent être responsables.

Dans cette même perspective évolutive, considérez-vous que le transfert des compétences de la municipalité à la Communauté Urbaine soit satisfaisant ?

Personnellement, je suis opposé à la suppression de l'autonomie de la cellule communale, et vous verrez qu'on y reviendra.

Dans une démocratie, la cellule de base, la cellule qui fait vivre la démocratie et qui garde à la société ses dimensions humaines, est la commune. Sans doute pas n'importe laquelle puisqu'il en est qui, de par leurs dimensions trop réduites, ne sont pas viables. Le problème est que nous, maires, nous sommes actuellement seuls responsables. Quand il y a un problème dans une commune, un problème qui découle d'une solution technique trouvée, qui va voir l'administré ? Uniquement le maire. Il ne connaît pas la Communauté Urbaine et ne veut pas la connaître.

Est-ce à dire que l'esprit communautaire n'existe pas ?

On le vante beaucoup, mais il n'existe pas. Du moins pas comme il devrait.

Si je vous comprends bien, je peux conclure que vous n'adhérez pas au principe de la fusion de la C.U.B. en une seule commune ?

Bien sûr que je n'y adhère pas. Ou alors, il faut aller jusqu'au bout, c'est-à-dire avec élection au suffrage universel. Ça me semble évident.

Mais si on doit garder une autonomie de gestion, uniquement pour qu'il n'y ait plus dans cette municipalité qu'un bureau d'Etat Civil où l'on se marie, où l'on enregistre les décès et les naissances, c'est sans intérêt. Il faut vraiment que la municipalité puisse prendre des décisions concernant la qualité de la vie, l'environnement de la commune, les biens de consommation, les loisirs, etc... Pour bien appréhender les problèmes de la population, il faut le faire sur place. Evaluer les problèmes sociaux, sociologiques ou humains ce sera toujours de la compétence du maire et de son conseil. ■

Propos recueillis par
P PLOUGOULM

L'heure du bilan

Un bilan technique largement positif

L'examen successif de chacun des grands domaines d'intervention de la collectivité publique confirme donc l'apport largement positif de la structure « Communauté Urbaine » dans la conception, la réalisation et la gestion du « cadre de vie » que constitue la cité pour ses citoyens.

Cela n'a d'ailleurs rien d'étonnant, car la Loi qui a créé les communautés n'était, nous l'avons vu dès l'introduction, qu'un pas de plus dans l'évolution des structures des collectivités de base devant l'ampleur croissante des problèmes de tous ordres posés par le développement urbain, un pas particulièrement important certes, mais bien dans le même sens que les diverses formes d'associations qui l'avaient précédé, à Bordeaux même, ailleurs en France et un peu partout à l'étranger.

Des problèmes de rodage.

Nous rangerons ici les problèmes de fonctionnement interne des services de la communauté :

— l'organisation mérite certainement d'être encore perfectionnée pour éviter aussi bien une « réunionite » exagérée que des circuits d'instruction de dossier souvent lourds, ces deux phénomènes étant bien connus de tous les services à organisation « fonctionnelle ».

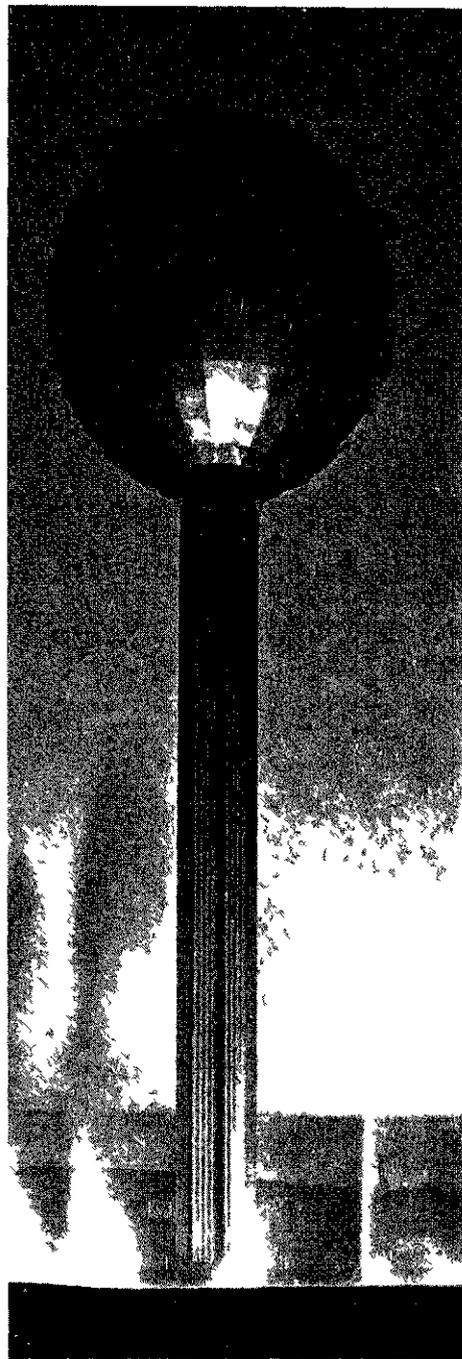
A signaler également un certain « parallélisme » difficile à bien saisir de l'extérieur entre les Directions administratives et les Directions techniques, dans chacun des grands domaines d'intervention étudiés.

Le bilan des améliorations étant ainsi largement positif dans tous les domaines, il apparaît d'autant plus nécessaire au moment des conclusions de porter l'attention sur les insuffisances ou défauts que l'analyse a mis en évidence, afin d'essayer de dégager s'ils sont de simples incidents localisés de parcours que le « rodage » et les améliorations internes amélioreront, ou s'ils sont au contraire « l'envers » inévitable des avantages du système. Et dans cette dernière hypothèse, il faudrait voir s'ils peuvent, sans trop d'inconvénients, demeurer supportables tels quels pendant de longues années, ou si au contraire ils risquent de s'aggraver et nécessitent alors, à assez court terme, de nouvelles évolutions de structure pour y remédier.

— la dispersion des locaux n'arrange rien : le nouvel hôtel de la communauté, prévu dans le quartier neuf de Mériadeck, résoudra bien des problèmes,

— un problème matériel plus grave et inadmissible à notre époque est celui du statut des fonctionnaires municipaux qui permet très difficilement à la C.U.B. d'assurer des situations convenables aux nombreux cadres de valeur dont elle a besoin à tous les niveaux.

Le cadre de la revue P.C.M. paraît particulièrement bien adapté pour évoquer ces problèmes de statuts qui conduisent d'ailleurs les



Un exemple d'équipement public réussi
le château d'eau de LORMONT

collectivités locales comme l'Etat lui-même à essayer de compenser partiellement les insuffisances de rémunération de base par un système de rémunérations accessoires qui ne manque pas de compliquer encore tous les problèmes d'organisation, de structure et de collaboration avec les services extérieurs.

L'articulation avec les Services de l'Etat et la décentralisation.

Grâce aux bonnes relations des responsables, il n'y a pas de réels conflits entre la C.U.B. et les Services de l'Etat, notamment la Direction Départementale de l'Equipe-ment. Par ailleurs, tant que les structures des finances publiques ne seront pas modifiées, l'Etat doit continuer à assurer un contrôle strict de l'effort financier important qu'il accorde. Enfin, il semble encore que, pour certaines décisions ou réalisations très importantes, la conservation d'une large part de responsabilités par l'Etat soit souhaitée par certains élus vis-à-vis de leurs mandants.

Malgré tout cela, on peut penser qu'il est souhaitable que l'évolution de la décentralisation se poursuive, dans l'ensemble des domaines de l'urbanisme, de la construction, de la voirie et des transports.

Les répercussions pour les fonctionnaires de l'Etat doivent être regardées en face : la décentralisation des pouvoirs de l'Etat vers la C.U.B. devrait s'accompagner soit du détachement de fonctionnaires, soit de formules de prestations de service étendues, ou de mise en commun de moyens techniques et administratifs.

Et le dialogue « Technicien-Citoyen ».

Revenons à « l'angle d'attaque » des problèmes définis dans « L'AVERTISSEMENT » :

La Communauté Urbaine permet aux techniciens de toutes natures d'aborder les problèmes à un meilleur niveau. Suivant les seuls critères de leurs techniques ils devraient donc dégager les meilleures

solutions. Mais ils ne travaillent pas pour eux mais pour élaborer et faire fonctionner un cadre de vie urbain qui doit *donner satisfaction aux citoyens*.

D'où la nécessité d'un « dialogue » :

ce dialogue a-t-il été amélioré par la mise en place de la Communauté Urbaine de Bordeaux ?

Les projets et les interventions des techniciens vis-à-vis du cadre de vie urbain peuvent être plus ou moins directement appréhendés par le citoyen. Il peut faire lui-même des constatations journalières sur ses lieux d'habitation, de travail et de loisirs, dans ses déplacements, dans les services qui lui sont assurés par la collectivité, dans les obstacles qui s'opposent à ses désirs ou à ses initiations. Mais il ne s'agit là que de ses intérêts particuliers et immédiats, et le citoyen doit aussi pouvoir appréhender l'intérêt général et à plus long terme qui n'est malheureusement ni la somme ni la prolongation des précédents, comme chacun sait !

Le système de représentation des citoyens doit dégager des « élus locaux » responsables, susceptibles :

- *de bien appréhender leurs problèmes, leurs préoccupations et leur désir, de les agréger et de les traduire et d'encourager les initiatives locales,*
- *d'orienter ainsi les efforts des techniciens, de juger de leurs propositions, de faire les choix, de prendre les décisions.*
- *de faire comprendre en retour au citoyen individuel pourquoi telle ou telle décision ne va pas dans le sens de son intérêt particulier et immédiat.*

Dans le domaine d'équipements bien spécialisés tel que Eau et Assainissement, le citoyen peut facilement appréhender la qualité du service qui lui est rendu, inversement il semble relativement facile de lui exposer les difficultés techniques, les contraintes financières et finalement les choix effectués.

Dans ce domaine, à côté du bilan technique et financier positif de l'apport de la C.U.B. il n'y a donc pas de difficultés insurmontables. Dans le domaine de la voirie, de la circulation, du stationnement et des transports, le problème est beaucoup plus complexe : chaque citoyen l'appréhende chaque jour de façon différente suivant les quartiers où il réside et où il veut se

rendre, suivant les distances qu'il a habituellement à parcourir, suivant sa profession et ses activités, suivant son niveau social et les modes de transport qui sont à sa portée, etc...

Du point de vue purement technique les solutions possibles sont diverses, toutes coûteuses, toutes partielles et imparfaites. De plus elles ont toutes de nombreuses incidences directes ou indirectes sur les intérêts des particuliers qu'elles opposent souvent en grand nombre à l'intérêt général qui n'est d'ailleurs pas évident !

On a vu que des transferts de compétences non homogènes, suivant qu'il s'agit de la voirie, du pouvoir de police, des transports en commun, ne permettaient pas d'aborder globalement le problème d'ensemble :

Il n'est donc pas étonnant que dans ce vaste domaine le dialogue laisse encore beaucoup à désirer, ce qui se traduit principalement par la lenteur des décisions et la timidité des mises en application en matière de mesures d'exploitation de la voirie.

Dans le domaine de l'Urbanisme Opérationnel, le citoyen n'appréhende le problème personnellement et directement qu'à certains moments de son existence : lorsqu'il cherche un logement, ou lorsqu'il demande un permis de construire. Le « dialogue » se ramène alors à une meilleure information possible, et à des circuits d'instruction les mieux organisés possibles.

Là aussi on a vu que le transfert de compétences non homogènes avec celui des équipements ne permet pas de bien réaliser ces conditions.

Dans le domaine de la conception de l'Urbanisme et des zones d'aménagement concerté, le citoyen ne peut malheureusement appréhender directement le problème... que lorsqu'il est trop tard, c'est-à-dire lorsque les réalisations correspondantes sont largement engagées.

Le dialogue passe donc intégralement par les représentants des citoyens.

Un cercle vicieux ?

Finalement on a l'impression que de nombreuses difficultés, tant au niveau de la conception technique

qu'à celui du « dialogue », proviennent du non transfert de certaines compétences à la C.U.B., telles que pouvoir de police, délivrance du permis de construire, etc...

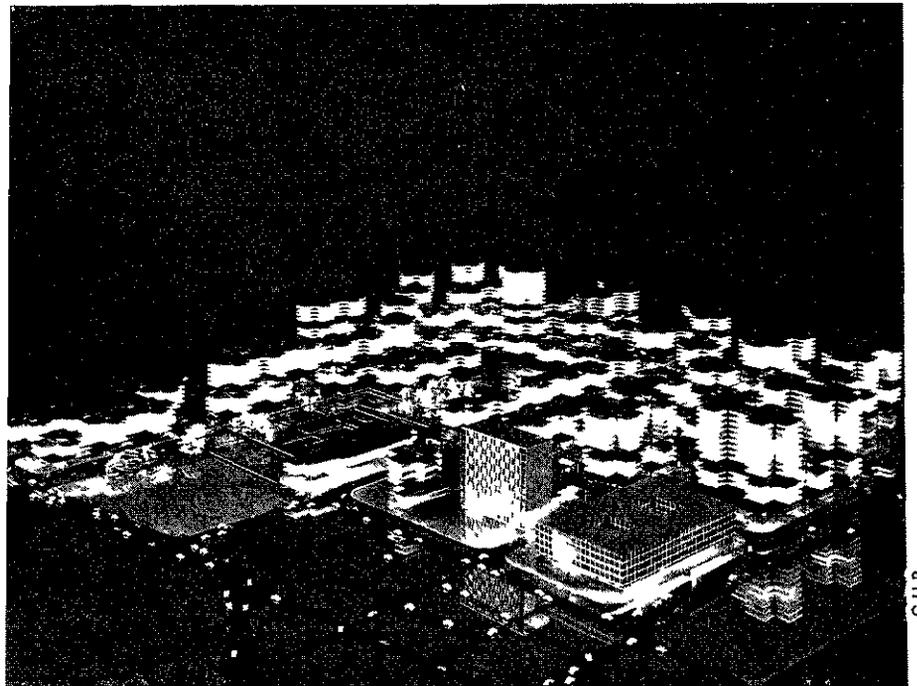
De tels transferts peuvent donc apparaître en ce sens souhaitables et parfois même urgents.

Mais ne sont-ils pas contradictoires avec l'affirmation de la nécessité d'élus locaux pleinement responsables, susceptibles d'assurer le « dialogue » par les trois fonctions que nous avons tenté de dégager plus haut ?

Un Maire qui a de larges pouvoirs de décision peut parfaitement assurer ces fonctions.

S'il est progressivement dépossédé des pouvoirs principaux, il peut théoriquement continuer à assurer ces trois fonctions dans le cadre du Conseil de la Communauté, mais une tendance naturelle malheureusement confirmée dans les différents domaines passés en revue, semble prouver qu'il n'en est pas ainsi :

- le Maire dépossédé fait de plus en plus fréquemment sienne toute revendication d'un groupe d'électeurs, soit pour réclamer une mesure, soit pour la rejeter,
- il n'oriente donc plus le technicien communautaire et n'aide donc pas aux choix du conseil de communauté,



Le futur centre ville de Bordeaux MERRIADECK

C.U.B.

— en retour, au lieu de faire comprendre au citoyen individuel le sens de la décision prise, il se retranche derrière cette décision du conseil de Communauté.

Cette attitude est malheureusement bien connue des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et Mines qui l'ont souvent rencontrée de la part d'élus locaux devant les projets de l'Etat.

Et l'éloignement du citoyen du pouvoir de décision ne favorise évidemment pas la mise en valeur du potentiel d'initiative locale.

de pouvoir des communes vers les communautés, il faudrait, en plus des transferts de charge, étudier les remèdes possibles à ce danger réel de « désengagement » des Maires.

Et que si, dans l'avenir, on va encore plus loin dans la voie de la fusion, c'est tout le système de représentation des citoyens qu'il faut repenser, pour permettre à l' élu local de jouer son rôle absolument primordial dans le dialogue entre les techniciens et les citoyens. ■

Peut-on sortir du « cercle vicieux ».

Il est donc probable qu'avant de procéder à de nouveaux transferts

M GÉRODOLLE,

I.P.C.

adjoint au Directeur du C.E.T.E.
de Bordeaux-Caudéran.

Société anonyme des

Ets LASSAILLY & BICHEBOIS

37, boulevard Brune - PARIS-14^e

Capital 7 000.000 F

TRAVAUX ROUTIERS - PROCÉDÉS
« TAPISABLE » - « ENDUISABLE »
TRAVAUX HYDRAULIQUES - REVÊ-
TEMENTS DE BERGES - ÉMULSIONS
L. B. - FLUXEL B - MATIÈRES
PLASTIQUES

Téléphone :
828-87-69

CETECO

centre d'études techniques
et de coordination

32, rue de Pauillac. BORDEAUX-CAUDERAN

Tél. (56) 44.72.42 - 44.72.43 - 48.70.54

Etudes et projets de : GÉOLOGIE - GÉOTECHNIQUE - GÉNIE CIVIL
BATIMENTS - CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES - BETON ARMÉ
BÉTON PRÉCONTRAIT - CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES - CHARPENTES
DISTRIBUTION DES FLUIDES - CHAUFFAGE - CONDITIONNEMENT D'AIR
ÉLECTRICITÉ INDUSTRIELLE - ÉCLAIRAGISME
ÉQUIPEMENTS INDUSTRIELS - MANUTENTION - VOIRIE
RÉSEAUX DIVERS - HYDRAULIQUE - VOIES FERRÉES - CALCULS SPÉCIAUX

L'AQUITAINE

dans

l'économie nationale

et

européenne

Le passé.

Il est important, afin de bien comprendre les problèmes que l'Aquitaine doit résoudre aujourd'hui pour assurer son développement économique, de faire un bref rappel historique.

Avant l'essor industriel du XIX^e siècle, l'Aquitaine occupait en France une position enviée. A cette époque, les principales sources de

richesse étaient la production agricole et le commerce maritime. Grâce au port et à l'agriculture excédentaire de la région, Bordeaux était le siège de nombreux échanges avec l'Amérique et l'Afrique qui en firent une place européenne importante.

Vint alors l'essor de la civilisation industrielle issue essentiellement des richesses minières des grands bassins sédimentaires ; les

concentrations industrielles se sont alors faites sur les lieux mêmes de la mine. L'Aquitaine est terriblement pénalisée, d'autant que les gains de productivité de son agriculture ne compensent pas l'augmentation de la consommation intérieure et que son commerce extérieur devient moins florissant. Commence alors pour la région une longue période de disgrâce ; c'est l'essor des pays du Nord et du

Nord-Est de la France où l'on exploite le charbon et le fer.

Deux facteurs vont venir freiner cette tendance à la dégradation ; le premier est la diminution très sensible des coûts du fret maritime lié à la découverte à l'étranger de ressources minières plus abondantes et plus facilement exploitables que celles de notre pays. Les ports vont progressivement jouer un rôle plus important mais, dans un premier temps, seuls les ports permettant d'accéder aux régions déjà industrialisées du Nord et de la Vallée du Rhin vont profiter de ce renouveau.

Le deuxième facteur est la découverte et la mise en exploitation des gisements d'hydrocarbures liquides et gazeux de Parentis et de Lacq qui permirent de créer une importante industrie pétrolière et chimique dans la région.

Depuis quelques années, la région a senti qu'elle devait saisir cette occasion qu'elle avait de jouer à nouveau un rôle important. Elle a largement affirmé sa vocation industrielle issue d'un port aux condi-



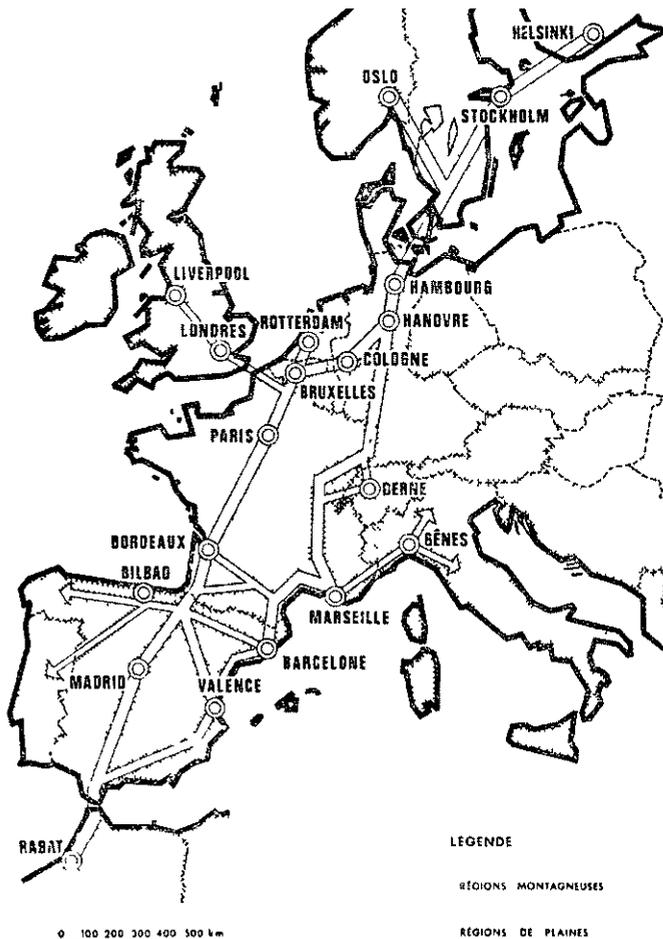
Port Autonome de Bordeaux

Chargement de fûts de vin au Port de Bordeaux

tions nautiques exceptionnelles et d'une situation géographique rendue meilleure par l'élargissement de la Communauté européenne. D'importantes implantations industrielles sont d'ailleurs venues con-

crétiser ses espérances dans les domaines de l'aérospatiale, de l'électronique et de la mécanique et ont démontré que cette politique régionale d'industrialisation était réaliste.

LES AXES COMMERCIAUX DE L'EUROPE.



La situation actuelle.

L'Aquitaine représente, avec ses 2,5 millions d'habitants, 5 % de la population française répartis sur un vaste territoire, ce qui lui vaut une densité d'habitants au km² qui ne dépasse que de peu la moitié de la densité nationale. Cet aspect est important car il entraîne un marché de consommation très dispersé et explique l'importance primordiale des problèmes de communication pour la région.

Avec 260.000 emplois industriels, l'Aquitaine ne représente plus qu'environ 4 % des emplois industriels nationaux, ce qui traduit une légère sous-industrialisation au profit des emplois agricoles. Cet état de choses, lié aux restructurations de l'agriculture, va entraîner une arrivée importante de demandeurs d'emplois sur le marché du travail. Pour la période 1968-1975, ces emplois nouveaux nécessaires ont été évalués à 120.000. Une part importante de ceux-ci devront être créés dans le secteur secondaire, ce qui implique un taux d'expansion de ce dernier supérieur à celui des années précédentes et supérieur à celui de la moyenne nationale.

Si nous examinons plus en détail la structure de ces emplois industriels, nous nous apercevons qu'ils se situent essentiellement dans les petites et moyennes entreprises. La moyenne régionale des emplois par établissement industriel est en effet

de 76. Si l'on extrait les quelques grandes entreprises dont la politique de développement est à l'échelle internationale, le tissu industriel restant est essentiellement composé d'entreprises de moins de 50 salariés (tableau).

L'avenir...

Deux grands axes de développement sont définis par les nombreux organismes se penchant sur le développement économique régional. Ils sont d'ailleurs parfois sources de conflit entre les différents partenaires en cause, alors qu'en fait ils ne sont pas contradictoires et que, sans doute, ils devront être explorés simultanément si l'on veut atteindre l'objectif sur lequel tout le monde est unanime : l'arrêt de l'exode régional.

Le premier axe est celui des industries de pointe à haute valeur ajoutée ; les récentes implantations dans les secteurs de l'aéronautique et de l'informatique ont, en effet, créé un tissu industriel favorable au développement de ces secteurs. La région possède pour ce type d'industrialisation des atouts sérieux, le premier étant sans doute son cadre naturel et son climat qui en font une région particulièrement agréable, la présence d'une université capable d'effectuer les mutations nécessaires pour accompagner, ou même précéder, ce développement industriel, une métropole d'équilibre pouvant fournir les services qui sont indispensables à

	Nbre d'établissements
plus de 2.000 emplois	1
de 1.001 à 2.000 emplois	11
de 501 à 1.000 —	24
de 201 à 500 —	122
de 51 à 100 —	470
de 21 à 50 —	1.273
moins de 20 emplois	1.250

Si nous examinons maintenant ces industries sous l'angle sectoriel, nous apercevons une très nette spécialisation de la région. Si nous classons en effet les secteurs en fonction des emplois qu'ils procurent, deux secteurs sont nettement en tête : l'industrie de la chaussure avec environ 20.000 emplois et le secteur des industries du bois et de l'ameublement avec 17.000 emplois.

Un secteur relativement récent et appelé à un développement encore important arrive ensuite avec 12.000 emplois ; il s'agit du secteur de la construction aéronautique qui est particulièrement implanté dans les Pyrénées-Atlantiques et la Région bordelaise.

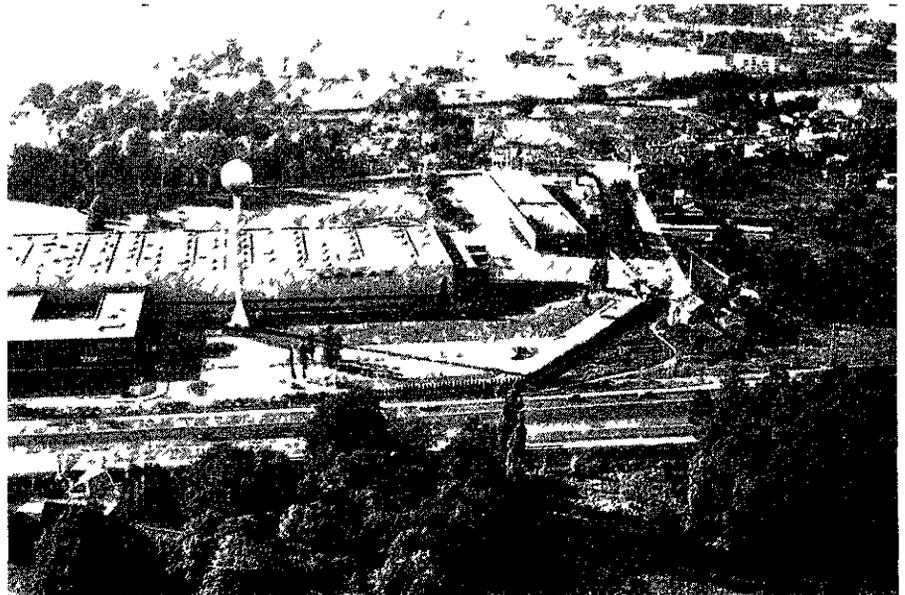
Viennent seulement ensuite les industries chimiques et le secteur de la fonderie-chaudronnerie qui occupent chacun moins de 10.000 personnes.

Si l'on examine enfin ce problème sous l'aspect « Aménagement du territoire », l'on est frappé de constater qu'un département représente à lui seul près de la moitié des emplois industriels. En fait, les industries sont réparties autour de trois pôles : l'Agglomération Bordelaise, la Région de Pau et la Région de Bayonne. Cette situation pose des problèmes que la récente réforme des aides à l'industrialisation va essayer de résoudre, donnant dans certaines circonstances les mêmes avantages aux villes moyennes qu'à la métropole d'équilibre entraînant ainsi une meilleure diffusion de

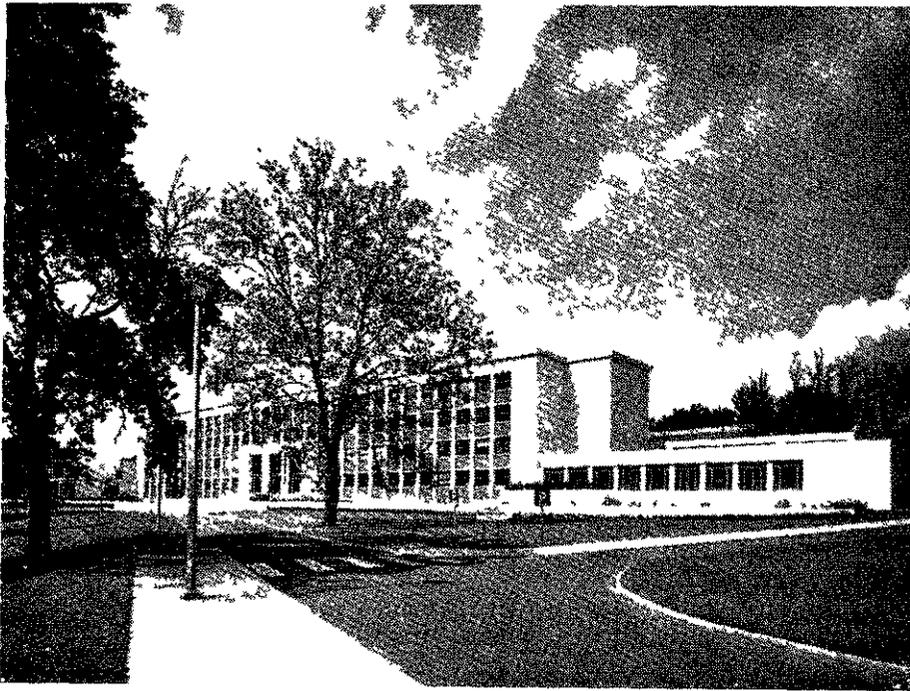
l'activité dans l'ensemble du pays.

Cette image de l'économie de l'Aquitaine, certes grossière, met cependant en relief les principaux problèmes qui se posent à la Région et qui sont de deux ordres : d'une part, maintenir et développer l'activité des secteurs traditionnels malgré les faibles taux d'expansion qu'on y rencontre et la concurrence sévère dont ils sont l'objet car ils représentent un poids économique considérable et, d'autre part, inciter les industries de base et de transformation de produits intermédiaires encore mal représentées d'investir en Aquitaine afin d'assurer les forts taux d'expansion nécessaires pour satisfaire la demande d'emplois.

Les Laboratoires LABAZ Ambares



	Dordogne	Gironde	Landes	Lot-et-Gne	Pyrénées-At.	Total
Emplois industriels	32.000	110.000	25.000	26.000	62.000	255.000



*Institut de Mathématiques
Faculté des Sciences de Bordeaux*

cette industrie à haute technicité et, enfin, un aéroport international. Pour mener à bien cette politique, les actions doivent essentiellement porter sur les moyens de communication, sur l'appareil régional de formation ainsi que sur les incitations à l'implantation de ces industries spécifiques.

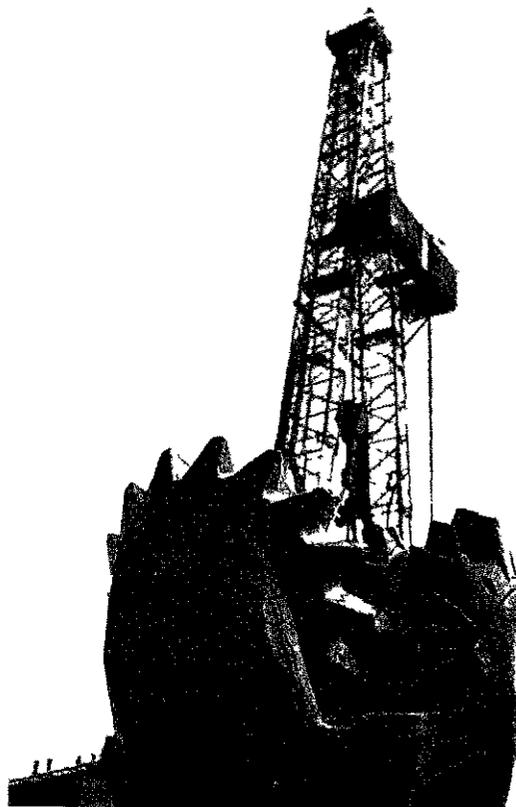
Le deuxième axe est celui des industries de base. Il est issu des activités de raffinage de la région bordelaise dont les capacités vont de 10 M.T être portées dans quelques années à 15 M.T. et des activités chimiques de base déjà implantées autour du complexe de la région de Pau. L'élément essentiel serait l'implantation d'un steam-cracking faisant le lien entre les raffineries de Bordeaux et le gisement de Lacq qui déclinera naturellement à partir de 1983. Cette politique est ambitieuse d'autant que la conjoncture internationale n'est pas, actuellement, très favorable à ce secteur. Cependant, à terme, c'est sans doute une voie réaliste d'industrialisation de la région si elle est liée à l'implantation dans le grand triangle Bordeaux, Bayonne, Toulouse, d'une chimie utilisatrice de grands intermédiaires. C'est en tout cas ce que pensent un très grand nombre de responsables régionaux.

Indépendamment de cette analyse sommaire, l'on ne doit pas oublier les potentialités importantes de l'Aquitaine en matière de recherches d'hydrocarbures. En effet, de nouvelles découvertes de gaz ou d'huile pourraient modifier considérablement le schéma de développe-

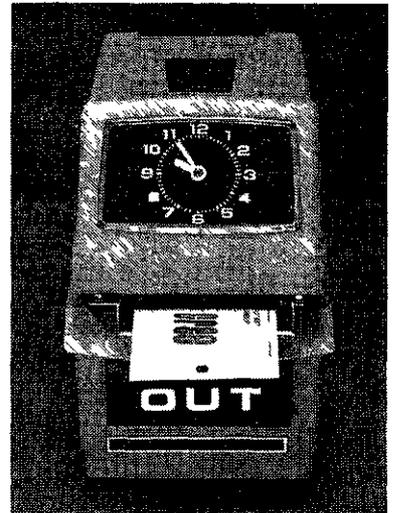
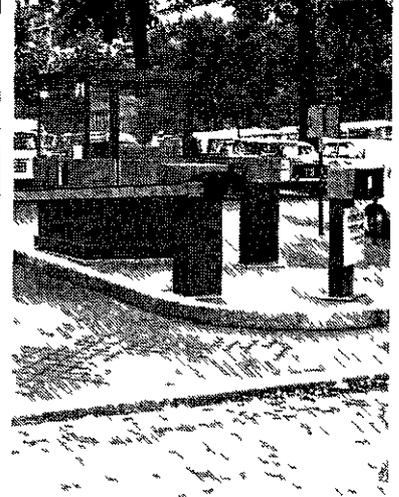
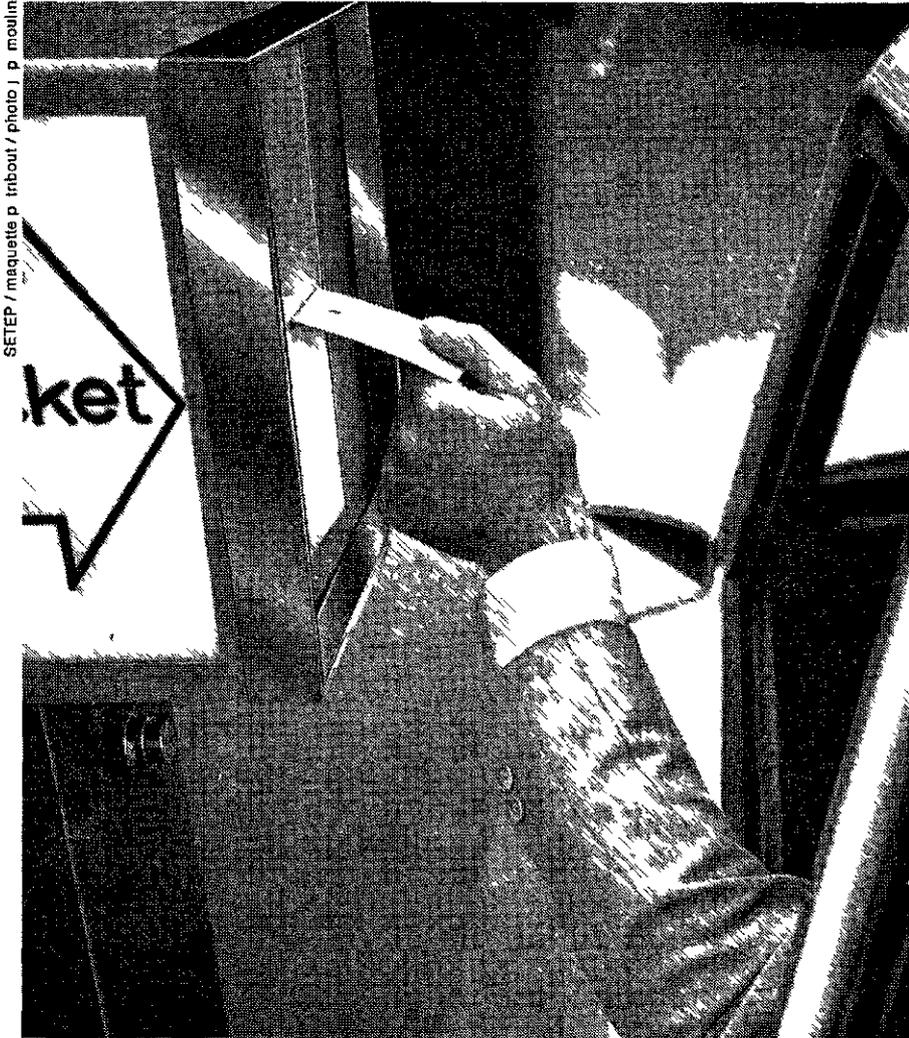
ment actuellement esquissé et donner à la région sa vraie chance. ■

Gérard MARCHAND,

Ingénieur des Mines
à l'Arrondissement Minéralogique
de Bordeaux, chargé de Mission
auprès du Préfet de Région



parking!



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

AUTOMATISME DE CONTROLE POUR PARKINGS

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

- horodateurs avec ou sans calcul automatique du prix

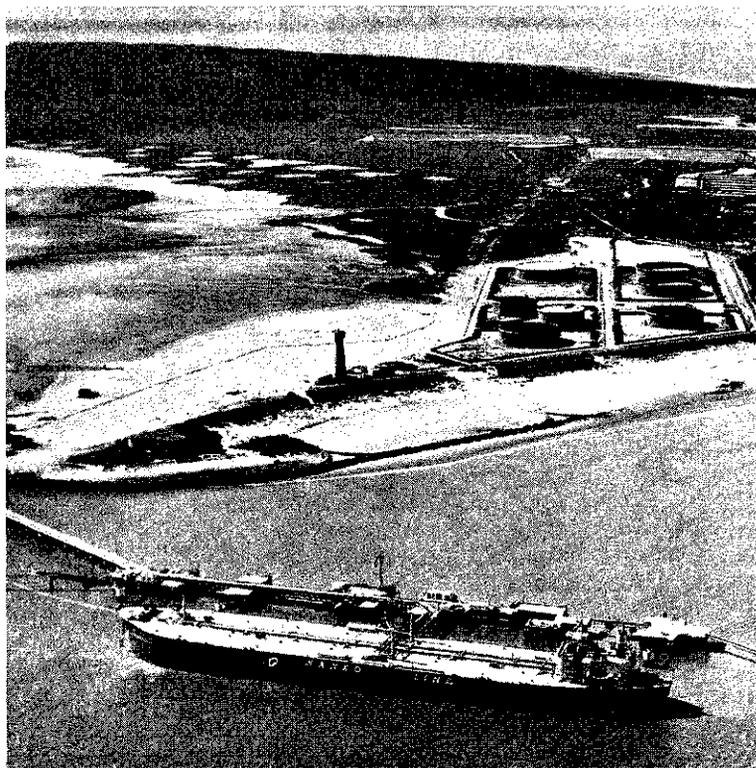
Reduisez votre personnel
Supprimez toutes fraudes
Rentabilisez vos investissements
en utilisant un
automatisme de contrôle C F E E.

cherchons agents pour la province

C F E E

90 rue danton
92 - levallois
tel. 270 11.90

L'ESTUAIRE GIRONDIN



Port Autonome de Bordeaux

L'avant-port du Verdon et le site de la zone industrielo-portuaire

atout majeur du développement économique de la région Aquitaine

L'on sait que la vocation maritime de l'estuaire de la Gironde remonte à la plus haute antiquité, et même à la préhistoire :

Deux mille ans avant notre ère, les premiers habitants de la région, les Ligures et les Ibères, entretenaient déjà des relations suivies avec la Cornouailles, l'Espagne Cantabrique et la Galice.

Cette vocation commerciale qui connut son plein épanouissement au XVIII^e siècle, devait, progressivement, se doubler le siècle suivant, d'une vocation industrielle, avec l'ouverture, tout au long de cette véritable mer intérieure que sont les 100 kms de l'estuaire, de toute

une série de sites maritimes, et avec l'implantation, sur les rives du fleuve, des activités les plus variées (fabriques de produits chimiques, huileries, raffineries de pétrole, raffineries de sucre, chantiers navals, etc...).

Dans l'article qui suit, M. SMAGGHE brosse à grands traits, la nouvelle étape de l'histoire de l'estuaire de la Gironde qui vient de s'ouvrir au lendemain de la deuxième guerre mondiale.

Comme ailleurs, elle est marquée par l'accentuation de la migration de l'industrie sur les sites portuaires, et par la recherche de nouveaux sites qui soient aptes à l'accueil des navires géants d'aujourd'hui et de demain, et

à l'implantation, sur des milliers d'hectares, des grands complexes industriels modernes.

Tel est le fondement des projets du Verdon pour le Port de Bordeaux, et pour le Sud-Ouest de la France.

Bien entendu, cette partie du territoire national n'a pas encore atteint le degré de peuplement et d'industrialisation d'autres régions, et, jusqu'à ces dernières années, elle n'était apparue que comme médiocrement intéressée par la grande entreprise du Marché Commun.

Bien entendu, également, les projets girondins n'en sont encore qu'à leurs premières étapes, alors que sur le plan national l'accent est mis sur l'urgence de porter à leur plein stade de développement, d'autres grands projets portuaires, qui se trouvent déjà très avancés dans leur réalisation.

L'on ne saurait voir là une dispersion d'efforts, si l'on tient compte :

- de l'unité de temps, équivalente à la durée de plusieurs plans et à la durée d'une génération, qui est nécessaire à l'éclosion, puis à la maturation de semblables grands projets,
- de tout l'échelonnement qui en résulte pour le développement des différents complexes industrialo-portuaires intéressés, et qui répond, d'ailleurs aux stades divers d'évolution de l'économie des régions intéressées,
- de l'évolution du contexte international dans lequel notre pays est engagé, et de l'élargissement d'une Communauté Européenne, qui avait démarré sur les bases quelque

peu étroites d'une association de six nations, et au sein de laquelle le Sud-Ouest de la France se voyait assigner la position, assez peu avantageuse, de région périphérique.

Avec l'élargissement de l'Europe des Six au cadre géographique naturel de l'Europe Occidentale, avec son extension à des nations maritimes, et la conclusion d'accords avec l'Espagne, la France retrouve le plein bénéfice de son ouverture sur quatre mers, et de son contact, tout au long de ses frontières terrestres, avec un puissant ensemble de nations toutes engagées, sans exception, sur la voie de l'expansion.

Le vigoureux essor actuel de l'Espagne, notamment dans ses provinces du pays basque, donne sa pleine valeur stratégique, sur le plan de la politique économique de notre pays, à la pleine mise en valeur des atouts de sa façade Atlantique, et, en particulier, de ses régions aquitaines.

Dans ce cadre, le complexe industrialo-portuaire girondin, est appelé, au cours des années à venir, à jouer un rôle majeur de partenaire des grands pôles industriels de développement espagnols qui s'étagent, de Bilbao et Santander, jusqu'à La Corogne, ceci sans parler de l'intensification de ses liens historiques avec la Grande-Bretagne, désormais intégrée au Marché Commun. ■

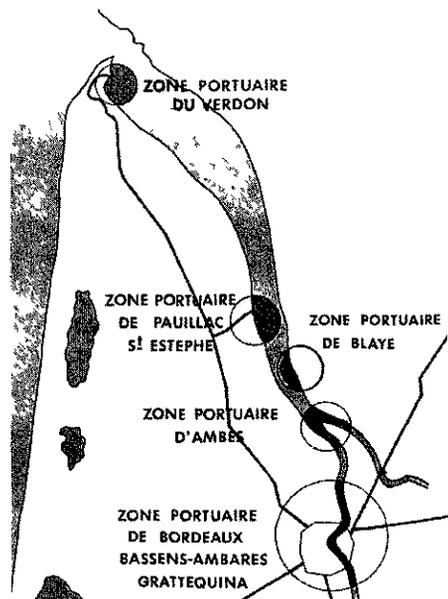
André PAGÈS,
Ingénieur Général
des Ponts et Chaussées.
Directeur du Port autonome
de Bordeaux.

L'aménagement

industrialo - portuaire

On assiste actuellement, et ceci dans le monde entier, à une concentration très marquée de l'industrie lourde sur les sites desservis par la voie maritime. Les pays européens, pour leur part, recourent de plus en plus à des importations massives de matières premières en provenance des pays d'outre-mer. Celles-ci se font par voie maritime sur des distances souvent considérables et l'économie des transports exige qu'elles fassent appel à des unités d'un tonnage de plus en plus élevé. Ceci explique le développement très important au cours de ces dernières décennies de l'industrialisation « au bord de l'eau » et l'importance prise par les ports capables d'offrir à l'industrie des terrains étendus en bordure de plans d'eau accessibles aux plus gros navires.

Cette nouvelle orientation a entraîné une véritable mutation dans la physionomie des établissements portuaires. Ainsi, le port de Bordeaux, dont l'activité au début de ce siècle était essentiellement commerciale — et concentrée dans la ville —, s'est-il étendu peu à peu à tout l'estuaire girondin qui offre, sur 100 km de profondeur, toute une gamme de sites portuaires propices à l'industrialisation.



D'ores et déjà, les sites industrialo-portuaires de Bassens et Ambès, proches de l'agglomération bordelaise, connaissent un très important développement industriel. Il en est de même de Pauillac, à 45 kms de l'embouchure, où a été mise en service en 1970 une très importante raffinerie. Enfin, le site du Verdon, à l'embouchure de la Gironde, est fréquenté depuis mai 1970 par les navires pétroliers de la classe des 200/250.000 tdw et ses perspectives d'avenir sont très favorables : la zone industrielle du Verdon, qui s'étendra sur plusieurs milliers d'hectares, permettra l'implantation des plus grosses industries recevant leurs matières premières par unités géantes.

Mais l'aménagement du site du Verdon n'exclut pas le développement futur des zones industrielles intérieures à l'estuaire et en particulier de celles proches de l'importante agglomération bordelaise. D'ores et déjà, les ouvrages de Bassens sont d'ailleurs accessibles aux navires de 25.000 tdw, ceux d'Ambès et de Pauillac aux navires de 25 à 35.000 tdw et les perspectives à long terme prévoient l'accueil sur ces sites des unités de 50 à 60.000 tdw aux portes mêmes de Bordeaux. Aussi, le Port Autonome de Bordeaux, répartit-il son action sur l'ensemble de l'estuaire, dont le profond chenal maritime dessert tout un éventail de sites variés, permettant des implantations industrielles diversifiées.

Aux avantages purement portuaires offerts par l'estuaire girondin s'ajoutent des atouts essentiels pour l'avenir économique de la région, en particulier :

- la proximité d'une agglomération très importante forte de 600.000 habitants (la ville de Bordeaux a été choisie comme métropole régionale d'équilibre),
- l'existence de très importantes ressources en énergie : gaz de Lacq, produits pétroliers, énergie électrique (la capacité de la centrale thermique d'Ambès

doit être portée à court terme de 250 à 1.250 mégawatts),

- d'importantes réserves en eau industrielle (bassins de la Garonne et de la Dordogne),
- et, enfin, la position stratégique occupée par la région Aquitaine au contact de l'économie espagnole en plein essor, Bordeaux se situant sur l'axe européen Nord-Sud qui relie Madrid à Stockholm en passant par Paris, Bruxelles, Hambourg et Copenhague.

Les sites industriels de l'estuaire girondin.

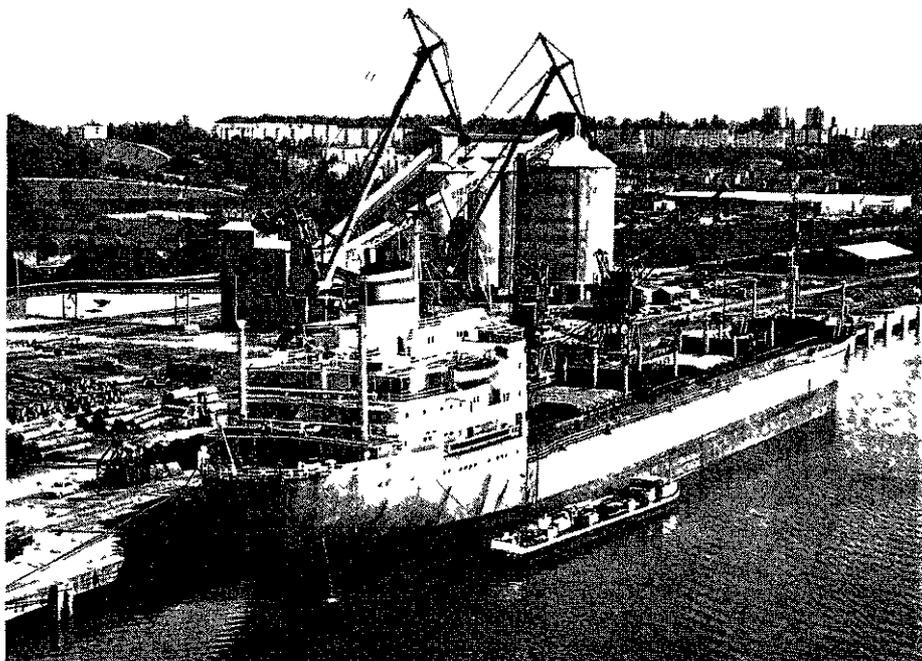
Face à ces conditions de base, on voit tout l'intérêt présenté par l'estuaire girondin, qui, entre Bordeaux et l'Océan, développe sur ses deux rives un front fluvial de 100 kms de profondeur ponctué de sites portuaires dont certains sont d'ores et déjà fortement industrialisés.

La zone industrielle de Bassens, située sur la rive droite de l'estuaire, à 6 kms en aval de Bordeaux, est desservie par un front maritime de 3 kms de longueur permettant la réception des navires de 25.000 tdw, avec perspective d'accueil, à terme,



BASSENS : Outillage lourd pour la manutention des conteneurs

des navires de 50/60.000 tdw. Les quais sont équipés d'un outillage puissant permettant en particulier de traiter le trafic des conteneurs et le trafic des marchandises pon-



BASSENS : Installations spécialisées pour le trafic des pondéreux

déreuses (minerai de fer, phosphates, potasses...) et le trafic céréalier. La superficie totale de la zone industrielle est de 815 ha dont la moitié environ est actuellement aménagée et partiellement occupée. La desserte ferroviaire est excellente puisqu'elle est assurée directement par la voie principale Bordeaux-Paris. Il en est de même de la desserte routière qui s'articule directement sur le réseau autoroutier. Les besoins en énergie électrique sont satisfaits sans difficulté grâce à la proximité de la centrale thermique d'Ambès et une conduite d'alimentation en gaz naturel (gaz de Lacq) complète les équipements.

D'ores et déjà, 250 ha sont occupés par les industries au nombre desquelles on peut citer :

- Usine Michelin de fabrication de polybutadiène,
- Usine de la Compagnie Française de l'Azote (fabrication d'engrais et produits chimiques),
- le dépôt de produits raffinés des Docks des Pétroles d'Ambès

D'importantes implantations à caractère industrialo-portuaire sont en voie de réalisation ou d'extension sur cette zone et plusieurs projets d'implantation sont à l'étude.

La zone industrielle d'Ambès, située au confluent de la Garonne et

de la Dordogne, à 20 kms en aval de Bordeaux, bénéficie d'un important front de fleuve (8 kms en Garonne et 2 kms en Dordogne) sur lequel sont implantés divers ouvrages permettant la réception des unités de 30.000 tdw. Les possibilités nautiques de cette zone devraient être portées, à terme, à la réception des unités de 50/60.000 tdw.

La superficie totale industrialisable est de 1.500 ha. La desserte ferroviaire est assurée par une voie ferrée reliant le bec d'Ambès à la voie principale Bordeaux-Paris et la desserte routière doit être considérablement améliorée au cours du VI^e Plan par la construction d'une voie rapide reliant la presqu'île d'Ambès au réseau autoroutier.

D'ores et déjà un important complexe industriel existe à Ambès où de nombreuses industries se sont implantées, en particulier deux puissantes raffineries de pétrole (ELF et ESSO) dont le potentiel de raffinage atteint 5,2 M.T. par an et une usine de fabrication de noir de carbone. La centrale thermique E.D.F. d'Ambès est actuellement en cours d'extension. Sa puissance atteindra 1.250 MW en fin de VI^e Plan et des extensions beaucoup plus importantes sont prévues sur ce site qui offre la possibilité de pomper en Garonne un très important

débit d'eau de refroidissement avec rejet en Dordogne sans risque de recyclage.

La zone industrielle de Pauillac-Saint-Estèphe, située en rive gauche de la Gironde, à 55 kms de Bordeaux, est accessible aux navires de 30.000 tdw, mais les possibilités nautiques de ce site devraient permettre, à terme, la réception des navires atteignant 80.000 tdw.

La superficie totale de cette zone pourrait atteindre 500 ha dont plus de 200 destinés aux installations de la SHELL-FRANÇAISE, dont le potentiel de raffinage atteint actuellement 4,5 M.T. par an.

La zone du Verdon-sur-Mer, située à l'embouchure de l'estuaire, c'est-à-dire à 100 kms de l'agglomération bordelaise, bénéficie de conditions nautiques exceptionnelles permettant de recevoir dès à présent les unités de la classe des 200/250.000 tdw, allégées à 150.000 t. Ce site sera accessible à moyen terme aux navires de 200/250.000 tdw à pleine charge après approfondissement des accès et d'ores et déjà des études sont menées en vue d'approfondissements ultérieurs.

La zone du Verdon est reliée à Bordeaux par une voie ferrée électrifiée. Son démarrage exigera l'aménagement en voie rapide de la liaison routière Bordeaux-Le Verdon.

Les premières implantations industrielles ont été amorcées sur cette zone avec la construction des dépôts de pétrole brut des Sociétés ELF, ESSO et SHELL (800.000 m³ au total), actuellement en cours d'extension.

Nous reviendrons plus loin sur le programme des études actuellement menées en vue de préciser le schéma d'aménagement de cette zone qui devrait, à terme, s'étendre sur plusieurs milliers d'hectares.

Parmi les autres zones portuaires de l'estuaire girondin, aménageables dans l'avenir, il convient également de citer les sites qui suivent :

— Grattequina, situé en rive gauche de la Garonne, à l'aval immédiat de Bordeaux, zone sur laquelle pourraient être implantés dans l'avenir, d'une part des « usines publiques », d'autre part des « usines mouillées » desservies par des unités de 30.000 tdw puis de 50/60.000 tdw. Le site de Grattequina offre un front maritime de 3 kms de lon-



La presqu'île d'Ambès au confluent de la Garonne et de la Dordogne

gueur et la zone industrielle prévue au plan d'urbanisme pourrait s'étendre sur plus de 1 000 ha. Cette zone bénéficie d'une situation privilégiée à proximité des extensions Nord de l'agglomération bordelaise. D'ores et déjà, d'importants travaux d'aménagement sont réalisés en vue de l'implantation d'une unité industrielle « au bord de l'eau » décidée en automne 1971.

— *L'île Cazeau*, site portuaire offrant un front maritime de 12 kms de longueur en rive gauche de la Gironde, à l'aval immédiat de la presqu'île d'Ambès et devant permettre, à terme, la réception des unités de 50/60.000 tdw. Ce site n'est pas actuellement étudié dans le cadre des aménagements prévus à moyen terme par le Port Autonome de Bordeaux, mais il constitue pour le long terme une réserve potentielle importante pour les extensions portuaires à proximité de l'agglomération bordelaise.

— Enfin, le site de *Talmont*, situé en rive droite de la Gironde, à l'aval de l'estuaire, constitue une réserve potentielle, de superficie assez limitée, mais qui pourrait accueillir dans l'avenir des installations secondaires liées au développement de la zone du Verdon.

Les études menées en vue de la création d'une vaste zone industrielle portuaire au Verdon.

Le port pétrolier du Verdon, situé à l'embouchure de la Gironde, bénéficie de conditions nautiques exceptionnelles et reçoit, depuis plus de 2 ans, les pétroliers de la classe des 200/250.000 tdw, alimentant en pétrole brut les grandes raffineries de Pauillac et du Bec d'Ambès. Les travaux d'approfondissement des accès retenus dans le cadre du VI^e Plan permettront, à court terme, la réception de ces grosses unités à pleine charge, par tous coefficients de marée. L'avant-port du Verdon apparaît ainsi comme un « terminal » pétrolier majeur et c'est à ce titre qu'il a acquis sa notoriété.

Il n'est, toutefois, pas inutile de rappeler que c'est sur le site même de l'actuel port pétrolier que le Port Autonome de Bordeaux avait mis en service, dès 1933, les installations du môle d'escale du Verdon, installations qui devaient être le siège dans les années précédant la guerre d'un important trafic de passagers et de marchandises. Malheureusement, cet ouvrage devait être

totallement détruit en 1944 et ce n'est que 20 ans plus tard que le site devait être à nouveau ouvert, cette fois en vue de la réception des gros tankers.

Depuis la mise en service du port pétrolier, d'importants aménagements ont été apportés aux ouvrages. D'abord conçus pour la réception des unités de 65.000 tdw, ils ont été complétés en 1969 pour permettre la réception des unités de 200/250.000 tdw : actuellement, un nouveau poste pour caboteurs est en cours de construction et les extensions des parcs de stockage de pétrole brut se poursuivent. Enfin, à court terme, doit être réalisé un 2^e poste pétrolier pour les grosses unités, à proximité immédiate des ouvrages en service.

Mais d'autres perspectives s'ouvrent pour le Port du Verdon et, dans le cadre du VI^e Plan, le Port Autonome de Bordeaux y prévoit la création d'un poste public destiné au trafic des marchandises sèches et, en particulier, des conteneurs. Un certain nombre d'industries ont également marqué leur très vif intérêt pour une implantation sur ce site où pourront être aménagées de très vastes superficies en bordure d'un plan d'eau accessible aux plus gros navires.

C'est ainsi qu'il s'est avéré indispensable que soit élaboré un schéma directeur cohérent de la zone industrielle et portuaire du Verdon, schéma à l'intérieur duquel doivent, bien entendu, s'inscrire les ouvrages portuaires prévus au VI^e Plan et les implantations industrielles actuellement à l'étude.

Le programme d'études, lancé il y a environ 2 ans, porte sur un projet de zone industrielle et portuaire pouvant s'étendre à terme sur une superficie de 4.000 ha et desservie par un linéaire d'environ 20 kms de quai en eau profonde. Ces études, qui ne sont pas actuellement totalement achevées, portent sur des disciplines très diverses :

Etudes techniques.

Il s'agissait principalement, dans une première étape, de préciser les possibilités d'approfondissement des accès maritimes et les caractéristiques géométriques de la future zone industrielle et portuaire.

Il s'agit également, et ceci s'avère nécessaire dès à présent, de se préoccuper du problème de l'alimentation en eau industrielle de la zone et des mesures à prendre pour préserver son environnement.

Les études menées depuis plusieurs années en collaboration avec le Laboratoire National d'Hydraulique de Chatou permettent d'être optimiste sur les possibilités d'approfondissement des accès maritimes à la zone portuaire du Verdon qui semblent pouvoir être portés — si nécessaire — à une cote intérieure à (— 30 m).

Au cours de ces derniers mois un important programme d'études a été mené sur le site de la zone du Verdon en vue de l'élaboration d'un schéma directeur compatible avec les différentes contraintes physiques du site.

Etudes géologiques.

Ces études ont permis de définir la cote du substratum et les caractéristiques des différentes couches alluvionnaires. Elles ont été menées en collaboration avec le Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de Bordeaux qui a été, en particulier, chargé par le Port de

l'interprétation et de la synthèse de ces études.

Une campagne sismique a été réalisée en premier lieu tant en site terrestre qu'en site nautique. Elle a été complétée par des forages carottés et par une prospection électrique menée en site terrestre.

Enfin, une campagne de sondages, d'essais pressiométriques et d'essais de pénétration a été menée au cours de l'été 1971 en site nautique en vue de compléter les informations déjà recueillies : cette campagne a été réalisée à partir de deux plates-formes auto-élévatrices (et non d'engins flottants).

A partir de ces études géologiques, il a été possible de dresser différents schémas d'aménagement de la zone compatibles avec la configuration du substratum : en particulier, trois schémas d'aménagement se sont avérés possibles sur le plan géologique, mais deux de ces schémas semblent devoir être éliminés pour des raisons hydrauliques et sédimentologiques.

A noter que, dans tous les cas, la zone industrielle et portuaire du Verdon offrira à l'industrie de très vastes superficies où le substratum calcaire se situe entre les cotes (— 6 m) et (— 10 m), ce qui est particulièrement favorable pour les fondations.

Etudes hydrauliques.

Les différentes variantes imaginées pour le schéma d'aménagement de la zone prévoient des darses de grande largeur (500 à 600 m) assurant la desserte maritime des terrains industriels.

Ces darses, dont l'implantation doit être compatible avec la géologie du sous-sol, doivent également offrir le meilleur tracé possible sur le plan hydraulique et sédimentologique.

Des études hydrauliques menées en collaboration avec le Laboratoire National d'Hydraulique de Chatou ont permis d'éliminer certaines configurations des darses initialement envisagées. En fin de compte, un schéma directeur de la zone a ainsi pu être retenu comme le plus favorable, mais il est bien certain que ce schéma est susceptible de modifications dans l'avenir, un programme complémentaire d'études hydrauliques et sédimentologiques devant être mené dans les années à venir.

Alimentation en eau industrielle de la zone.

La question ayant déjà été posée par plusieurs industriels intéressés par une implantation au Verdon, il est apparu nécessaire de se préoccuper, dès à présent, du problème de l'alimentation en eau industrielle.

La consommation de la zone pourrait en effet atteindre 3,5 m³/s à l'horizon 1980-1985.

Une étude technico-économique visant à déterminer le prix de revient de l'eau industrielle au Verdon a été engagée au cours de ces derniers mois en collaboration avec l'O.R.E.A.M. (Organisation d'études de l'aire métropolitaine) et le Département de la Gironde.

Cette étude en est actuellement dans sa phase finale et on peut, d'ores et déjà, dire qu'elle débouche sur des conditions particulièrement favorables, à la fois quant à l'importance des ressources et au prix de revient de l'eau industrielle.

Environnement.

Il apparaît également nécessaire d'apprécier dès à présent les risques de pollution atmosphérique que pourrait présenter l'industrialisation de la presqu'île du Verdon.



LE VERDON Etudes géologiques en site nautique à partir d'une plate-forme auto-élévatrice

Il a été envisagé de lancer à ce sujet une étude en collaboration avec le Service Régional de l'Industrie, à laquelle devrait également s'associer l'O.R.E.A.M.

Il s'agirait, dans une première phase, d'approfondir la connaissance que nous avons des données météorologiques (direction et intensité des vents, etc...). Dans une deuxième phase, une étude sur modèle mathématique permettrait la simulation des rejets dans l'atmosphère envisageables dans différents scénarios de remplissage industriel et conduirait à prévoir leur incidence sur la composition de l'air en des points plus ou moins rapprochés du Verdon.

Etudes économiques.

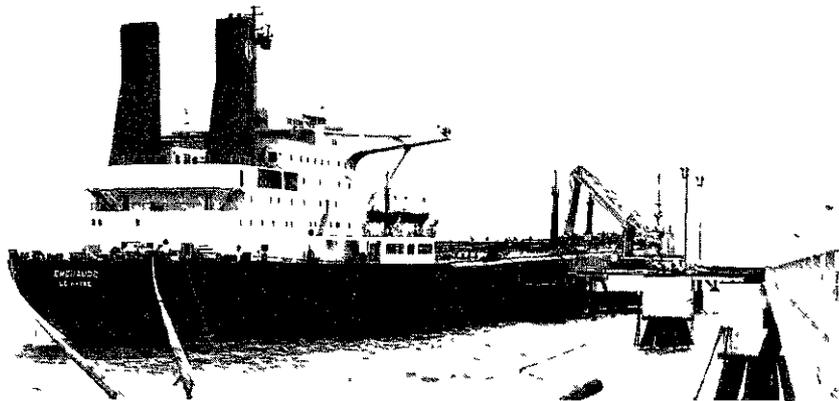
Disposer d'un site privilégié comme celui du Verdon constitue, certes, un atout essentiel pour la région Aquitaine, encore convient-il que le projet d'une vaste zone industrielle et portuaire sur ce site, s'avère crédible sur le plan économique.

Au début de l'année 1971, des études ont été lancées de façon à élaborer différents scénarios de remplissage industriel qui pourraient être envisagés pour cette nouvelle grande zone industrielle et portuaire : ces études sont menées par le GEDIAQ (Groupe d'études pour le développement industriel d'Aquitaine), groupe de travail mis en place par M. le Préfet de la Région sous l'égide de la DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale). Elles ont été confiées à un bureau d'études spécialisé et ne sont pas actuellement totalement achevées.

On peut toutefois en résumer, d'ores et déjà, certaines conclusions :

Après une étude générale des différents sites envisageables pour la création de grandes zones industrielles et portuaires sur la façade Atlantique, le site du Verdon est apparu comme le plus favorable quant à ses caractéristiques physiques :

- possibilité de recevoir les plus gros navires ;
- existence de très vastes superficies planes aménageables à bas prix ;



Port pétrolier du Verdon : le Fauker « EMERAUDE » (220.000 T)

Port Autonome de Bordeaux

— conditions de fondations des industries particulièrement favorables.

Par comparaison avec les zones industrielles portuaires déjà existantes et compte tenu de ce qui précède, la zone du Verdon est appelée à un important développement. Toute la question est de savoir quand et comment.

En première phase, le développement de la zone industrielle ne peut s'imaginer que parallèlement à une activité portuaire établie sur le site (au VI^e Plan, le Port Autonome de Bordeaux doit réaliser sur le site un poste public destiné en particulier au trafic des conteneurs).

Un certain nombre d'implantations industrielles peuvent y être prévues dans le cadre du VI^e Plan mais ce n'est qu'à l'horizon 1976 que le remplissage industriel doit s'intensifier.

Ce remplissage serait très accéléré par l'implantation d'une industrie lourde. L'on peut à cet égard évoquer l'hypothèse d'une pétrochimie à l'horizon 1976-1977 et celle d'une électro-métallurgie à l'horizon 1980-1985.

Les scénarios de remplissage industriel de la zone actuellement étudiés conduisent à un remplissage qui serait de l'ordre de 1.000 à 1.500 ha environ à l'horizon 1985.

Ces scénarios sont établis à partir de renseignements communiqués par les grands groupes industriels français.

On ne saurait, toutefois, dans cet inventaire, se limiter aux projets de développement des Sociétés industrielles françaises. En effet, de plus en plus, l'industrie lourde se situe dans le cadre de l'ensemble

européen et le degré de saturation actuellement atteint sur certains secteurs de l'Europe de l'Ouest (vallée du Rhin, de l'Escaut, etc...) est un élément favorable au développement des grandes zones portuaires françaises au cours de la prochaine décennie.

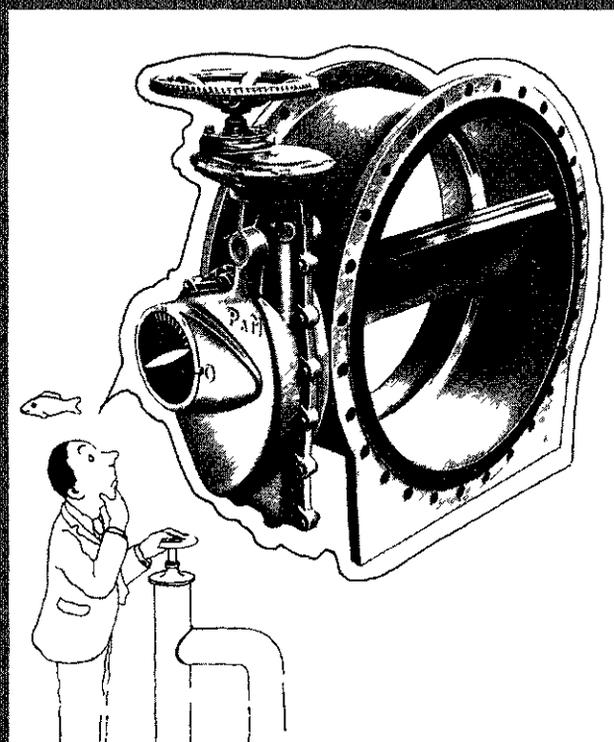
Bien entendu, ce programme d'études sera poursuivi au cours des mois à venir, qu'il s'agisse des études économiques (scénarios de remplissage industriel) ou des études techniques qui n'ont encore abordé que superficiellement certains problèmes fondamentaux : exploitation nautique du nouveau port (conditions d'évolution des navires), aspect sédimentologique (entretien des profondeurs à l'intérieur du futur port, etc...), mais d'ores et déjà, les études réalisées permettent de se faire une idée beaucoup plus précise des possibilités du site et donnent l'assurance que les ouvrages prévus au VI^e Plan s'inscrivent à l'intérieur d'un schéma directeur valable pour le long terme.

Ainsi, l'estuaire girondin constitue-t-il un site particulièrement favorable au développement industriel, et ceci à l'échelle des plus grandes zones portuaires européennes.

Sans aucun doute, le développement économique de la région Aquitaine doit-il s'appuyer sur cet atout majeur, dont les possibilités sont d'ores et déjà parfaitement illustrées par la progression très rapide du trafic portuaire au cours de ces dernières années. ■

Jean SMAGGHE,

Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Chef du Service des Travaux Neufs
au Port autonome de Bordeaux.



vannes à papillon : Eurostop

pour le réglage ou le sectionnement

- a brides ou extra-plates
- arbre déporté • joint d'étanchéité breveté
- mécanisme de commande robuste


PONT-A-MOUSSON S.A.

S.A. au capital de 331.480.000 F
91, avenue de la Libération
54-NANCY - 01
tél. : (28) 53.60.01
télex : 85003 - Pontam Nancy

Les PYRÉNÉES

ATLANTIQUES

une sous-région à développer

Au cours d'une visite effectuée à Toulouse à l'automne 1970, à l'occasion d'une réunion de la C.O.D.E.R. de Midi-Pyrénées, le Premier Ministre a confirmé la nécessité de lier l'avenir des Pyrénées et l'exploitation rationnelle de leurs ressources à celui de l'ensemble du Sud-Ouest français et en cherchant son plein épanouissement dans une coopération non concurrente entre les deux métropoles de Bordeaux et de Toulouse dont les aspects seraient complémentaires.

En effet, le Département des Pyrénées-Atlantiques se trouve être schématiquement l'intersection de deux ensembles, l'un Administratif, la région Aquitaine ; l'autre naturel, Piémont Pyrénéen ou Pays de l'Adour.

Si l'on observe en outre qu'une fraction des Pyrénées-Atlantiques est à la fois Basque et Française, on comprendra aisément pourquoi les problèmes qui touchent ce Département, même lorsqu'ils sont strictement économiques, sont compliqués ou enrichis par des questions de frontières, qui agacent les uns et réjouissent les autres.

S'il ne faut pas s'en étonner, il ne faut pas non plus s'y complaire.

Sur le thème du développement économique des Pyrénées-Atlantiques, nous avons voulu donner la parole successivement à Monsieur SERISE *, qui vient d'être chargé de créer et d'animer un bureau de développement industriel et au Groupe d'Etude et d'Information

Statistique des Pyrénées-Atlantiques (le G.E.T.I.S.), organisme privé d'intérêt public, fondé en 1965 qui a pour objectif de promouvoir une forme moderne d'intéressement des français aux collectivités auxquelles ils appartiennent.

Auparavant, nous indiquerons très brièvement les caractéristiques de ce Département par rapport à la moyenne nationale.

Les Pyrénées-Atlantiques comptaient au dernier recensement (1968) 508 000 habitants, soit un taux d'accroissement (+ 21,1 % de 1954 à 1968) assez nettement supérieur au taux moyen national de la même période (+ 16 %).

Ce département comporte deux grandes zones de peuplement industriel et urbain, d'importances démographiques comparables (environ 110 000 habitants), BAYONNE, ANGLET, BIARRITZ d'une part et PAU d'autre part.

L'Agriculture tient une place importante dans les activités économiques avec principalement l'élevage et le maïs.

A l'échelon national, le Département présente un certain retard dans le secteur secondaire.

Les industries traditionnelles passent par des périodes alternées de dépression et de croissance. Des entreprises très modernes y côtoient des affaires aux structures et au matériel archaïques.

Le Secteur du Pétrole et des Industries Chimiques est dominé par la Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine qui exploite le gisement de LACQ (gaz naturel et soufre) et participe au capital des usines du complexe voisin.

La régression des productions du gisement à partir de 1983 pose d'ores et déjà le problème de l'approvisionnement en éthylène de certaines de ces usines.

Trois usines d'engrais sont établies sur le port de BAYONNE.

La branche aéronautique, issue principalement de décentralisations stratégiques opérées en 1934 - 1936, comprend en particulier, Bréguet-Dassault à Anglet, Turboméca à Tarnos (Landes), Mercier à Oloron-Ste-Marie (trains d'atterrissage).

Malgré tout, le tissu industriel reste lâche et manque de dynamisme. Les industries principales sous-traitent en majeure partie hors du Département.

L'expansion du secteur tertiaire repose en particulier sur le tourisme, mais la Côte Basque et les Pyrénées ont perdu le rôle moteur qu'elles connurent dans le développement touristique sous Napoléon III d'abord et entre les deux guerres ensuite.

Finalement, les difficultés du secteur des industries traditionnelles liées à la perspective de la diminution progressive du complexe de LACQ, qui fait vivre directement ou indirectement près de 50 000 personnes, contribuent à un certain pessimisme.

Pourtant, le Département des Pyrénées-Atlantiques a des raisons d'espérer qui sont liées à trois facteurs principaux :

- environnement privilégié,
- ressources humaines,
- plaque tournante.

En effet, le Département présente la conjonction Mer-Montagne et dispose d'une main-d'œuvre abondante et capable de s'adapter rapidement. D'autre part, l'élargissement du Marché commun à l'Espagne ôterait au département son caractère de zone périphérique.

Il est capital de provoquer dans l'opinion publique une prise de conscience de ces atouts et une mobilisation orientée en particulier vers le développement industriel.

* Chargé de Mission auprès du Ministre de l'Economie et des Finances.

Le Bureau de développement Industriel des Pyrénées Atlantiques

Entretien avec M. SÉRISÉ Président-Directeur Général du Comptoir des Entrepreneurs

T.C. — Puis-je vous demander, ce qu'est le Bureau de Développement Industriel du département des Pyrénées-Atlantiques dont la création vient d'être annoncée récemment ?

M.S. — Au moment où vous me parlez, rien encore, puisqu'il n'existe pas, sinon à l'état de projet. L'idée est de créer un organisme destiné à faciliter le développement économique des Pyrénées-Atlantiques. Le secteur industriel sera l'objet principal de nos préoccupations mais le bureau de développement économique ne s'interdira pas d'aborder d'autres secteurs d'activité s'il peut s'y rendre utile.

T.C. — Quelle sera la forme de cet organisme ?

M.S. — Ce sera un organisme de coordination, donc un organisme léger. Il ne s'agit pas, en effet, de recommencer ce qui a déjà été fait ou de reprendre, sous une autre appellation, les tâches exercées par des services permanents publics ou privés. Nous ne partons pas de zéro. Les problèmes du développement ont déjà donné lieu à beaucoup de réflexions dans le département et toutes sortes d'initiatives se sont déjà manifestées, de la part du Comité d'Expansion, du Conseil Général, des Chambres de Commerce de Pau et Bayonne, des Municipalités, etc...

Le plus utile, pour l'instant, me semble être de fédérer ces actions de façon à leur donner plus de pugnacité.

L'équipe qui animera le bureau sera donc réduite en nombre avec cependant une présence

permanente dans les Pyrénées-Atlantiques et une antenne parisienne. Son objet sera double :

- aide aux entreprises déjà installées dans le département afin de leur permettre non seulement de subsister, mais de se développer,
- recherche d'industries et d'activités nouvelles.

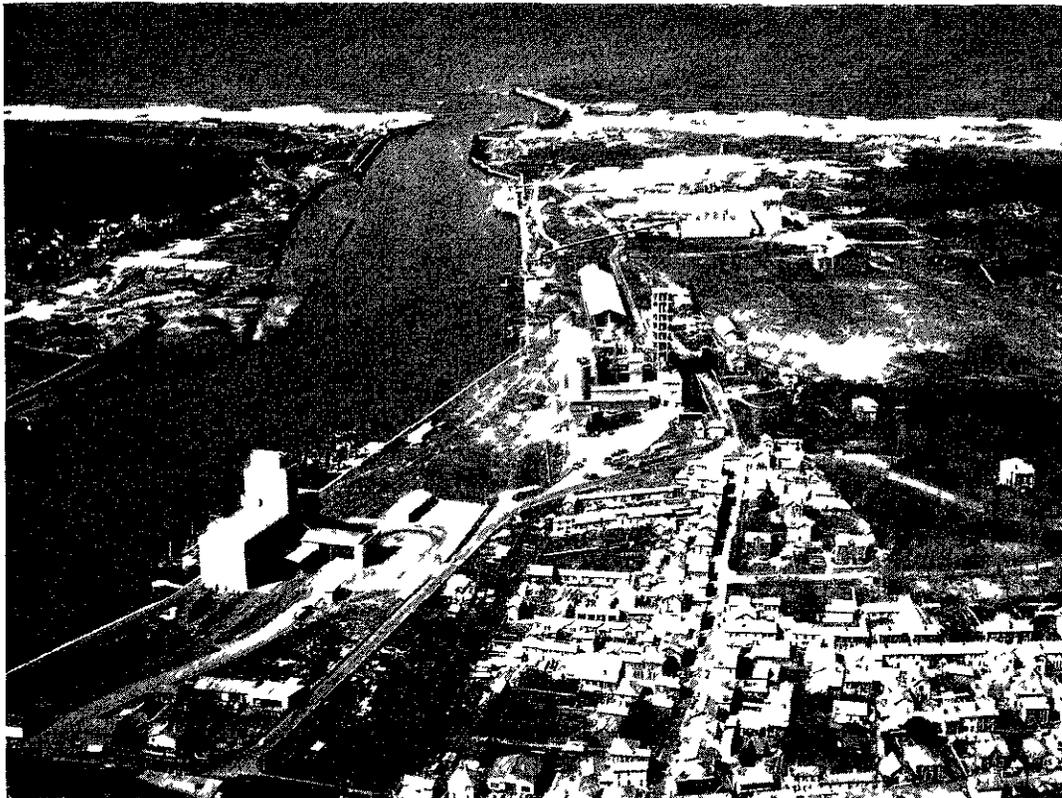
T.C. — Vous avez déjà fait allusion au cadre géographique et administratif de votre action. Quelle est selon vous la meilleure entité économique ?

M.S. — En d'autres termes, vous me demandez si l'entité la meilleure est le département ou une circonscription un peu plus large, celle des pays de l'Adour.

J'ai cru comprendre, à travers mes premiers entretiens dans le département que cette question a déjà fait l'objet de discussions au cours des années récentes et qu'elle s'est quelque peu passionnée. C'est pourquoi je l'aborde avec beaucoup de prudence et surtout de pragmatisme.

Ma mission, pour le moment, est limitée au département des Pyrénées-Atlantiques. S'y pose toute une série de problèmes concrets, bien localisés, et qui peuvent recevoir des solutions partielles, indépendantes dans une très large mesure de toute prise de position définitive sur la taille optimale de la circonscription économique à prendre en considération.

Mais, bien entendu, je ne compte pas mener mon action de développement en faveur du seul département, limité strictement à ses frontières. Cela serait absurde. Et donc je suis d'avance prêt à tous les contacts et à tous les dialogues avec les circonscriptions voisines.



BAYONNE
Zone Industrielle-Portuaire

T.C. — Pensez-vous que l'on puisse promouvoir une solidarité régionale du développement industriel et par quels moyens ? Autrement dit, peut-on définir et développer une certaine complémentarité entre Bordeaux et les autres parties de la région Aquitaine ?

M.S. — J'en suis convaincu. Mes premières conversations m'ont montré qu'on en doutait dans les Pyrénées-Atlantiques, probablement parce que Bordeaux connaît depuis peu une expansion qui ne s'est pas encore traduite par des retombées palpables au pied des Pyrénées.

Mais cela peut et doit changer. A cet égard, les entretiens que j'ai pu avoir à Bordeaux avec les responsables de la région m'ont paru tout à fait encourageants.

T.C. — Quels sont, à votre avis, les avantages et les handicaps des Pyrénées-Atlantiques ? C'est une question banale !

M.S. — En tout cas, ma réponse va vous paraître banale. Tout d'abord, c'est une région attachante, que les cadres en particulier, ne souhaitent pas quitter. La main-d'œuvre y est adroite et capable de s'adapter rapidement au développement des techniques. D'autre part, c'est, pour l'Europe Occidentale, la route de l'Espagne, avec à proximité immédiate, une des zones les plus peuplées et les plus industrialisées de la péninsule.

A moyen terme, les chances de la région sont donc exceptionnelles.

T.C. — Et les handicaps ?

M.S. — Tout d'abord, la distance ! Le centre de gravité de l'Europe des 10 est sur une ligne Londres - Ruhr - Milan. Paris même se situe à la périphérie de cette grande zone industrielle.

Ensuite, le passé. Notre région n'a pas de passé industriel, avec tout ce que cela représente d'expérience, de savoir et finalement de puissance.

T.C. — Pensez-vous promouvoir une meilleure formation des hommes ?

M.S. — C'est, bien sûr, une de nos premières préoccupations. Nous commencerons par nous informer de ce qui se fait déjà : la formation actuelle est-elle suffisante ; est-elle adaptée aux besoins ?

J'ai constaté que les industriels venus de l'extérieur, et qui donc peuvent se livrer à des comparaisons, étaient très contents de l'habileté et de la facilité d'adaptation de la main-d'œuvre locale.

T.C. — Peut-on s'appuyer sur le secteur traditionnel de l'Industrie ?

M.S. — Les situations sont très diverses. Il existe tout d'abord des industries anciennes qu'il faut soutenir, avant de songer à s'appuyer sur elles. Mais il existe aussi quelques entreprises qui ont réussi à redonner de l'impulsion et de l'allant à des activités traditionnelles qui périclitent ailleurs. Leur exemple doit être médité et proposé aux autres. Le tempérament propre du

chef d'entreprise joue ici un rôle prépondérant et c'est d'ailleurs pourquoi l'action du bureau de développement économique ne sera pas facile.

Mais on me dit que sous l'impulsion en particulier des Chambres de Commerce l'état d'esprit a évolué et que les entreprises sont maintenant sensibilisées aux problèmes de gestion et prêtes à les aborder dans un esprit positif. Tant mieux, car c'est évidemment une condition de survie.

T.C. — Comment se pose le problème de la coordination des différents organismes existants ?

M.S. — Comme chaque fois qu'il s'agit de coordonner. Il faut réunir des personnalités diverses et les faire travailler ensemble à une tâche commune. La très grande majorité de ceux que j'ai rencontrés ne demande que cela.

Il faut donc se mettre au travail et dégager très vite des lignes d'action concrètes.

L'obstacle au dialogue, c'est bien souvent la contradiction des intérêts. Mais en l'espèce, il est bien évident qu'il y a au contraire communauté et que chacun a intérêt à œuvrer dans le même sens.

T.C. — Comment jouer le jeu de l'ouverture économique vers l'Espagne ?

M.S. — C'est une très bonne question mais pour pouvoir y répondre sérieusement il faut y réfléchir plus que je ne l'ai fait. Il faut en effet aller au delà des idées reçues.

Il faut analyser en détail les avantages mais sans doute aussi les inconvénients qui résultent — ou qui résulteront quand l'Espagne sera entrée dans le Marché Commun — de la présence d'une zone industrielle de taille non négligeable à notre proximité. Les avantages l'emportent à coup sûr sur les inconvénients. Mais il importe de bien y réfléchir afin de proposer à nos industriels, notamment à ceux qui viendront s'installer dans notre département, une stratégie convaincante. À cet égard, la situation de Pau me paraît déjà différente de celle de Bayonne, qui se trouve dans l'axe des communications naturelles et qui dispose d'un port sur l'avenir duquel j'ai entendu des opinions non convergentes.

T.C. — Oui, c'était ma dernière question.

M.S. — Mais vous vivez à Bayonne ?

T.C. — Oui, je m'occupe du port.

M.S. — C'est donc plutôt à moi de vous poser la question. Quel peut être l'avenir du port de Bayonne ?

T.C. — Le port de Bayonne peut recevoir actuellement des unités de 14.000 T. de port en lourd, ce qui n'est pas ridicule.

C'est sans doute la limite inférieure de ce qui est économique pour approvisionner des usines en matières premières pondéreuses en vrac.

Mais le port de Bayonne éprouve actuellement de grandes difficultés pour l'entretien des profondeurs de la passe d'entrée en hiver.

Il nous faut d'abord résoudre ce problème avant de pouvoir espérer attirer de nouvelles industries sur le port. Or la perspective de la diminution du trafic de soufre après 1980 nous incite à rechercher des trafics de substitution. Il y a donc une double action à mener. D'abord régler les problèmes d'entretien des fonds et nous nous y employons. Ensuite pratiquer une politique foncière, pour rendre disponibles des terrains en bordure immédiate de l'Adour, ou pourraient s'implanter de nouvelles industries.

M.S. — Je tiendrai le plus grand compte de vos suggestions, dans la mesure où je pourrai vous aider. ■

Propos recueillis par
M. Th. CHAMBOLLE,
Ingénieur des Ponts et Chaussées
à Bayonne.

Le Groupe d'Étude et d'Initiative au service des Pays de l'Adour (G.E.T.I.S.)

Lorsque les membres du « Groupe d'Étude et d'Information Statistique des Pyrénées-Atlantiques » (G.E.T.I.S. 64) ont lu dans la « Vie Française » il y a deux ans que ce Groupe était original et que ses travaux trouvaient une résonance hors des limites de ce département, ils ont été un peu surpris.

Certes, ils avaient conscience d'avoir mené à bien la première partie de leur projet, à savoir la création d'une structure ouverte, indépendante et bénévole de recherche, d'information et d'animation au service du développement sous toutes ses formes. Ils avaient aussi l'impression que l'action du Groupe laissait de moins en moins de gens indifférents.

Les paragraphes qui suivent tentent d'expliquer pourquoi.

Un « tableau de bord ».

Le G.E.T.I.S. est né — entre les deux tours de l'élection présidentielle de décembre 1965 — de la

prise de conscience, par un petit nombre d'ingénieurs venus d'autres régions de France, de l'intérêt, voire de la nécessité, de mieux connaître le milieu basco-béarnais dans lequel ils se trouvaient implantés.

Soucieux de comprendre ce qui se passait autour d'eux, ils ont été vite frappés par l'inexistence d'une information sérieuse, l'absence de toute réflexion prospective, et le poids des idées toutes faites et généralement fausses. Ne pouvant admettre que les responsables et l'opinion raisonnent de façon subjective sur des données dépassées ou insuffisamment étayées, ils ont popularisé l'idée d'un « tableau de bord départemental » et ont proposé aux responsables politiques, aux forces vives, aux agents économiques, à la presse et à la population de s'intéresser à ce projet et d'aider le Groupe à le réaliser.

Pour démultiplier son action, le Groupe a créé des équipes à Pau et à Bayonne ; très vite, des Basques et des Béarnais « montés » dans la capitale ont senti la nécessité de compléter le dispositif par

une équipe parisienne, capable de prolonger auprès des centres de décision nationaux les actions entreprises localement.

Pour un projet collectif.

Le Groupe s'est donné un caractère « pluridisciplinaire » pour des raisons évidentes, l'une d'elles étant de décloisonner des milieux sociaux et professionnels par trop tentés de se replier sur eux-mêmes. Persuadé que le développement ne peut s'accommoder des querelles du passé, il a voulu que soient canalisées au profit d'un projet collectif les énergies formidables que les hommes de ces pays consomment à cultiver leurs différences.

Il a cherché aussi à compter dans ses rangs des hommes de toutes tendances politiques, religieuses et syndicales, qui ont non seulement accepté de travailler ensemble, mais — fait plus rare — ont tenu à ce que cela fût dit.

Les principales actions du Groupe.

Le Conseil Général des Pyrénées-Atlantiques, la Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine, la Chambre de Commerce et la Mairie de Pau ont très vite attaché de l'intérêt au travail du Groupe et l'ont aidé matériellement à le réaliser :

— 120 études ou notes d'information ont abordé la plupart des problèmes intéressant la région ;

— les conclusions de ces travaux ont été systématiquement portées, grâce à la presse, à la connaissance de l'opinion publique. Le Groupe répond dans la mesure de ses moyens à toute demande d'anima-



Michel LE COLLEN

BAYONNE
Port de soufre

tion formulée par un organisme quelle que soit sa tendance. L'action sur la presse a été étendue aux journaux parisiens afin de créer une « image de marque » nationale de la région ;

— consulté sur la réforme régionale, le VI^e Plan, les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, le G.E.T.I.S. cherche à multiplier les actions communes avec d'autres organismes. Après avoir coopéré à un colloque « Pau-Tarbes-Lourdes : 300.000 habitants à l'horizon 1985 », il ambitionne d'organiser avec d'autres un colloque international d'aménagement du territoire sur la bande côtière qui va de Dax à Saint-Sébastien et qui comptera 700.000 habitants agglomérés dans quinze ans.

Le G.E.T.I.S. et la politique.

Si faire cela, c'est « faire de la politique », alors effectivement le Groupe fait de la politique.

Plus concrètement, il a choisi une position d'apolitisme actif. Elle implique la neutralité du Groupe dans les élections, étant bien entendu que chaque membre du Groupe est un citoyen à part entière, libre de ses choix et de ses engagements. Le Groupe se félicite de compter dans ses rangs des élus, qui contribuent largement à faire progresser les actions définies en commun ; il leur a simplement demandé, dès qu'il font acte de candidature politique, d'abandonner les responsabilités d'animation qu'ils peuvent détenir dans le Groupe.

Ces remarques ne s'appliquent pas seulement au domaine politique. Plus le G.E.T.I.S. développe

son action, plus il perçoit autour de lui des tentatives de captation ou de « récupération » de la part de ceux qui détiennent le pouvoir dans les « appareils » quels qu'ils soient. Le G.E.T.I.S. a parié sur l'indépendance condition de l'efficacité ; ce pari a été tenu jusqu'ici.

La « bataille de l'Adour ».

En mai 1970, le G.E.T.I.S. — profitant de l'exploitation maladroite faite à Bordeaux d'un rapport du Commissariat au Plan sur le thème « L'axe garonnais seule chance du Sud-Ouest » — décide de sonner l'alerte.

L'occasion est belle, l'année même où l'Espagne s'associe au Marché Commun et douze ans avant le début du déclin du gisement de Lacq pour appeler l'attention des pouvoirs publics sur cette région, son dynamisme latent, ses atouts mal joués, et les conditions du développement harmonieux d'une zone d'un million d'habitants qui peut devenir soit le « ventre mou » du Sud-Ouest, soit un des grands carrefours de l'Europe. L'affaire est compliquée par le découpage des régions administratives qui rattache les Pyrénées-Atlantiques à Bordeaux et les Hautes-Pyrénées à Toulouse, alors que 39 kms séparent le centre de Pau du centre de Tarbes.

En juin 1971, le G.E.T.I.S. élargit ses travaux à l'ensemble des Pays de l'Adour, ce qui fait immédiatement apparaître que par-dessus les frontières départementales, régionales et même nationales, des problèmes communs appellent des efforts communs et des solutions communes.

Des Bigourdans, des Gersois et des Landais sont venus spontanément coopérer à l'action commencée par les Basques et les Béarnais d'origine et d'adoption. Un nouveau G.E.T.I.S. vient de voir le jour : le Groupe d'Etude et d'Initiative au Service des Pays de l'Adour. Dans le même temps, il entre au Conseil National des Economies Régionales.

Après avoir débloqué quelques verrous, il s'agit maintenant de briser les fatalités qui s'opposent au développement. « Brisons les fatalités » est le titre d'un projet de manifeste régional que le G.E.T.I.S. a lancé le 6 mars en demandant aux hommes de la région de le discuter et, s'ils l'acceptent, de mettre en œuvre la stratégie de développement qu'il propose.



Il n'est pas dans les habitudes du Groupe de décrire ce qui se serait passé s'il n'avait pas existé. Il retient cependant de sa courte histoire trois idées :

— l'action G.E.T.I.S. montre ce qu'une volonté rationnelle d'étude et d'animation peut faire lorsqu'elle est soutenue par le feu de l'enthousiasme et le goût de la liberté ;

— l'impact de cette action a été sans commune mesure avec la modicité des moyens mis en œuvre ;

— enfin la démonstration a été faite que lorsque des citoyens veulent s'organiser et travailler, ils ne sont plus les victimes des « monstres froids » qui s'arrogent le droit de décider de leur sort. ■

G.E.T.I.S.

des Pays de l'Adour
52, avenue Moutardon, 64-PAU

Le développement des villes moyennes

Peut-être est-il trop tôt, présomptueux ou dangereux d'accepter d'écrire sur ce qui est devenu un leit-motiv dans les conversations des « aménageurs » ou planificateurs : le développement des villes moyennes.

Un colloque organisé en janvier 1972 par le Comité Régional d'Expansion et de Productivité d'Aquitaine sur ce thème a pu développer les quelques lignes du VI^e Plan (« Les villes moyennes constituent un facteur important d'équilibre... ») et la demi-page du projet de budget 1972 (« annexe sur les principaux éléments de la politique suivie pour l'aménagement du territoire et l'action régionale, p. 21 »).

Il aura précédé la publication d'une étude sur ces villes faite par la D.A.T.A.R. qui souhaite préparer une politique volontariste dont le but serait d'infléchir l'évolution urbaine actuelle, qui risque de déboucher sur une France que le « scénario de l'impossible » présente comme « invivable » en l'an 2000.

D'un point de vue régional ou provincial, que peut-on en dire ?

Une certaine idée de la vie.

Il est bon que tous les Français, et les Aquitains particulièrement redécouvrent, reparlent de la qualité de la vie que connaissent bon nombre de centres petits et moyens, faite d'équilibre, d'une synthèse entre vie économique et vie sociale plus harmonieuse que dans les grandes agglomérations et où l'on est encore à l'abri des maux d'une économie qui compte pour zéro ce qu'elle ne sait pas mesurer (laideur, temps perdu...).

Parler des villes moyennes c'est aussi parler de la Société dans laquelle on aimerait vivre.

Développant ce thème lors du Colloque de Bordeaux, Alfred Sauvy a cité les « malheurs des géants » dans les championnats de rugby : « Imaginez un peu ce que peut être l'entraînement : rassem-

bler parmi 6 millions d'habitants 15 ou 20 hommes dispersés dans les quatre coins de l'agglomération, les réunir une fois par semaine pour faire un petit entraînement. Assurément il est plus facile de faire un entraînement à Pau ou à Mont-de-Marsan ».

Qui plus est certains économistes montrent que l'urbanisation peut y être moins coûteuse : pour une croissance démographique de 10 % par exemple, les dépenses ordinaires d'une ville s'accroissent de 23 % si elle a de 50.000 à 100.000 habitants, mais de 45 % si elle a plus de 200.000 habitants (R. MASSE, Université de Grenoble, 1968). Le calcul ne tient évidemment pas compte de la qualité de la vie urbaine qui peut être liée à la taille de la ville. On sait cependant que des équipements tels que l'adduction d'eau, l'assainissement, le ramassage des ordures ménagères, l'éclairage public bénéficient d'économie d'échelle et favoriseraient la concentration urbaine. Il n'en est par contre pas de même pour la voirie, les transports en commun, les espaces verts ou les loisirs de plein air qui subissent l'augmentation de la charge foncière.

Une croissance démographique plus forte que la moyenne.

Dans l'ensemble de la France comme en Aquitaine ce ne sont pas les grosses agglomérations qui, depuis 1954 ou 1962, ont connu les plus forts taux de croissance :

EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ENTRE 1954 ET 1968
DES VILLES FRANÇAISES DE PLUS DE 30.000 HABITANTS

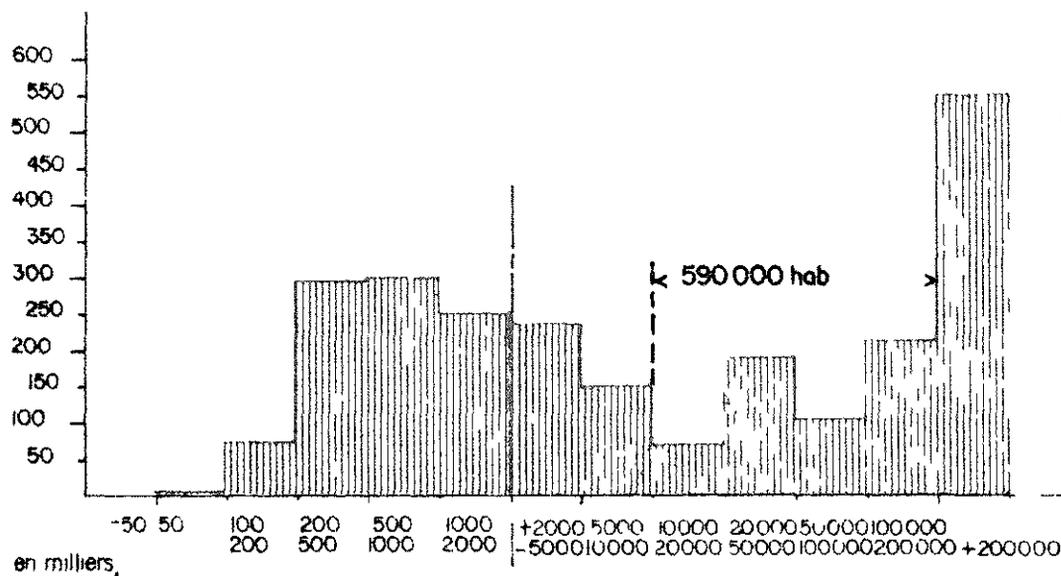
TAILLE DES VILLES EN 1968	Nombre de villes 1968	Population globale (en millions)		Croissance en 14 ans		Croissance moyenne annuelle (en pourcentage)	
		1954	1968	Absolue (en millions)	Taux (en pourcentage)	1954-1962	1962-1968
Au moins 400.000 habitants y compris Paris	8	9,5	12,1	2,6	27	1,78	2
200.000 à 400.000 habitants	15	3,33	4,41	1,07	32	2,04	2,25
100.000 à 200.000 habitants	28	2,98	4,03	1,05	35,25	2,34	2,30
50.000 à 100.000 habitants	46	2,45	3,19	0,74	30,2	2,15	2,03
40.000 à 50.000 habitants	26	0,86	1,16	0,30	34,9	2,58	2,39
30.000 à 40.000 habitants	28	0,71	0,98	0,27	38	2,32	2,66

(Le Moniteur des T.P., 12-2-72)

EVOLUTION DE LA POPULATION D'AQUITAINE PAR TAILLE DE COMMUNE

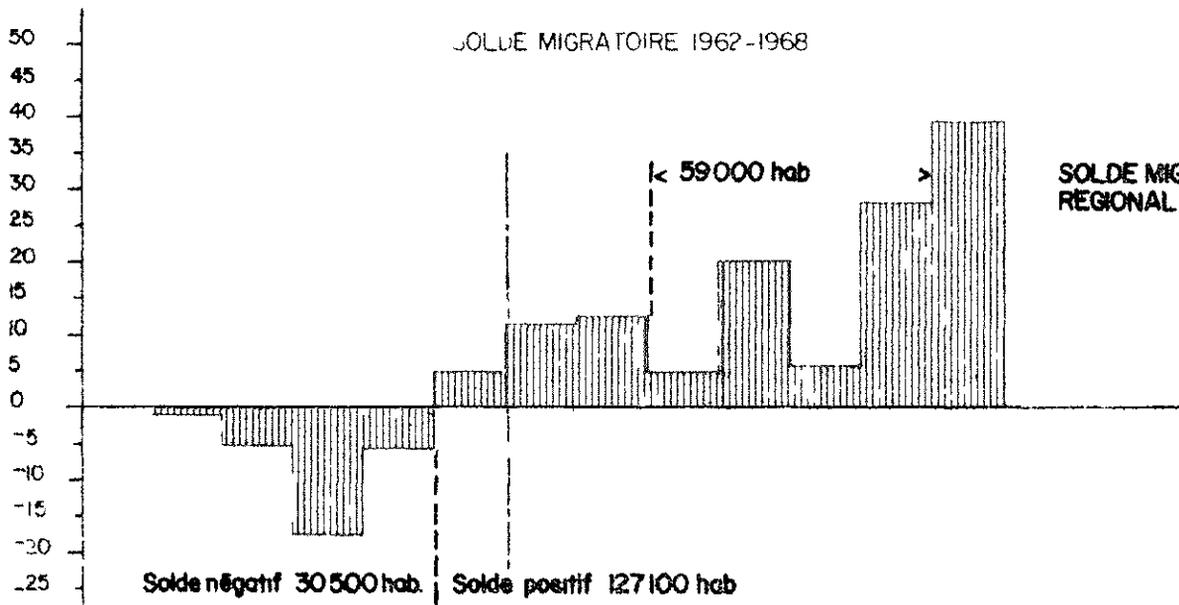
en milliers

POPULATION TOTALE



1968	CR	CL
AQUITAINE	45,1%	54,9%
FRANCE	33,1%	66,9%

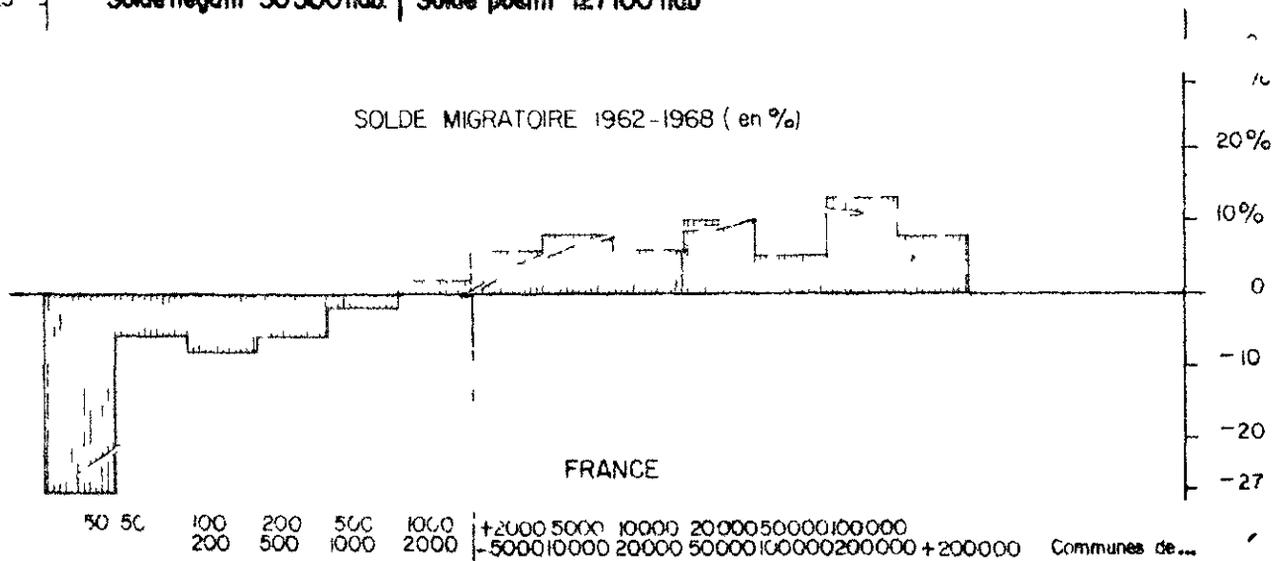
Agglomérations ou Communes de...



SOLDE MIGRATOIRE REGIONAL +96 600 hab.

Solde négatif 30 500 hab. Solde positif 127 100 hab

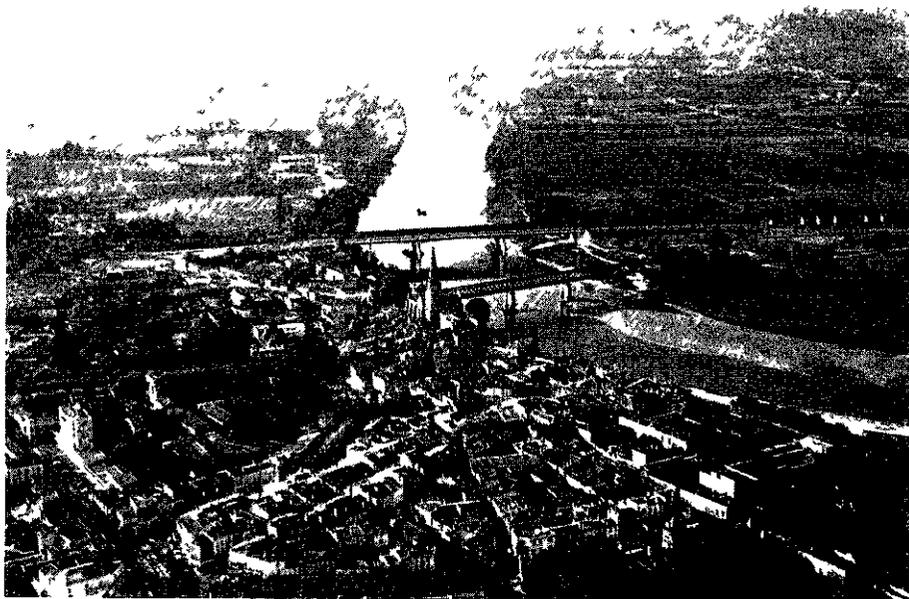
SOLDE MIGRATOIRE 1962-1968 (en %)



FRANCE

Les résultats des recensements pour l'Aquitaine montrent que de 1962 à 1968 ce sont les villes de tout juste 100.000 habitants (Pau, 110.000 hab., + 4,2 % par an ; Bayonne, 110.000 hab., + 2,3 %) qui ont le plus fort taux d'accroissement, ainsi que celles de 20.000 à 50.000 hab. (dont Mont-de-Marsan, 28.700 hab., + 4,2 % ; Ville-neuve-sur-Lot, 25.600 hab., + 4 %...), celles de 5.000 à 10.000 habitants ayant une croissance relative analogue à celle de l'agglomération de Bordeaux (+ 1,8 % par an).

Le graphique joint montre en quoi la région Aquitaine a pour le solde migratoire suivi l'évolution de l'ensemble de la France, tout en connaissant un exode rural moins rapide.



L'autoroute va accélérer le développement de LANGON (Gironde)

Mais bien des problèmes.

Pour la région Aquitaine mal urbanisée et où les traditions rurales restent fortes les villes moyennes devraient être un lieu privilégié de synthèse et de rencontre.

Le déséquilibre urbain régional.

La capitale régionale ne trouve en dehors d'elle que le complexe de Pau à Bayonne pour développer ses échanges ou relayer son activité de façon notable. Par contre la population rurale reste importante en Aquitaine (45 % de la population totale soit à peu près la situation de la France en 1930).

On sait d'autre part, que les migrations rurales ont tendance à se faire en plusieurs étapes étalées parfois sur 2 générations : d'abord vers la ville proche, sans quitter « le pays » si possible, puis après accoutumance à la ville et souvent après des difficultés d'emploi, départ vers une métropole ou la région parisienne.

On voit bien alors l'intérêt qu'il y aurait, du point de vue de la région à développer ces villes relais, dans la mesure où elles permettent une intégration du plus grand nombre à la vie régionale avec des coûts économiques et sociaux faibles.

C'est cette fonction de relai, de diffusion de la croissance économique et des services que les villes moyennes doivent jouer : plus que d'autres la région Aquitaine en a

besoin d'autant que la distribution des centres existants sur le remarquable réseau de vallées qui la draine met presque tout son territoire à moins de 15 km de l'un d'eux (cf. carte).

Le problème majeur, celui de l'emploi.

Dans ces villes petites et moyennes tout ne va pas pour le mieux : si la vie locale y est intense, si les équipements collectifs de première nécessité, les commerces, les écoles, les équipements sportifs... y sont relativement plus nombreux qu'ailleurs (c'est-à-dire dans l'espace rural et les grandes métropoles) le point noir majeur reste celui de l'emploi et des équipements nécessaires au développement des activités industrielles ou tertiaires.

La presse relatait récemment le cas d'une ville de 27.000 habitants où sur une population active d'environ 11.000 personnes 762 demandes d'emploi non satisfaites étaient dénombrées (chiffre inférieur au chômage réel). Sur ces 762 demandeurs, 406 n'avaient aucune formation !

Trois composantes à cette situation peuvent être dégagées :

— la faiblesse structurelle des entreprises qui souffrent d'un encadrement insuffisant puisque les cadres, techniciens et agents de maî-

trise représentant 12 % des effectifs des entreprises dans le cas cité, contre 19 % au plan national.

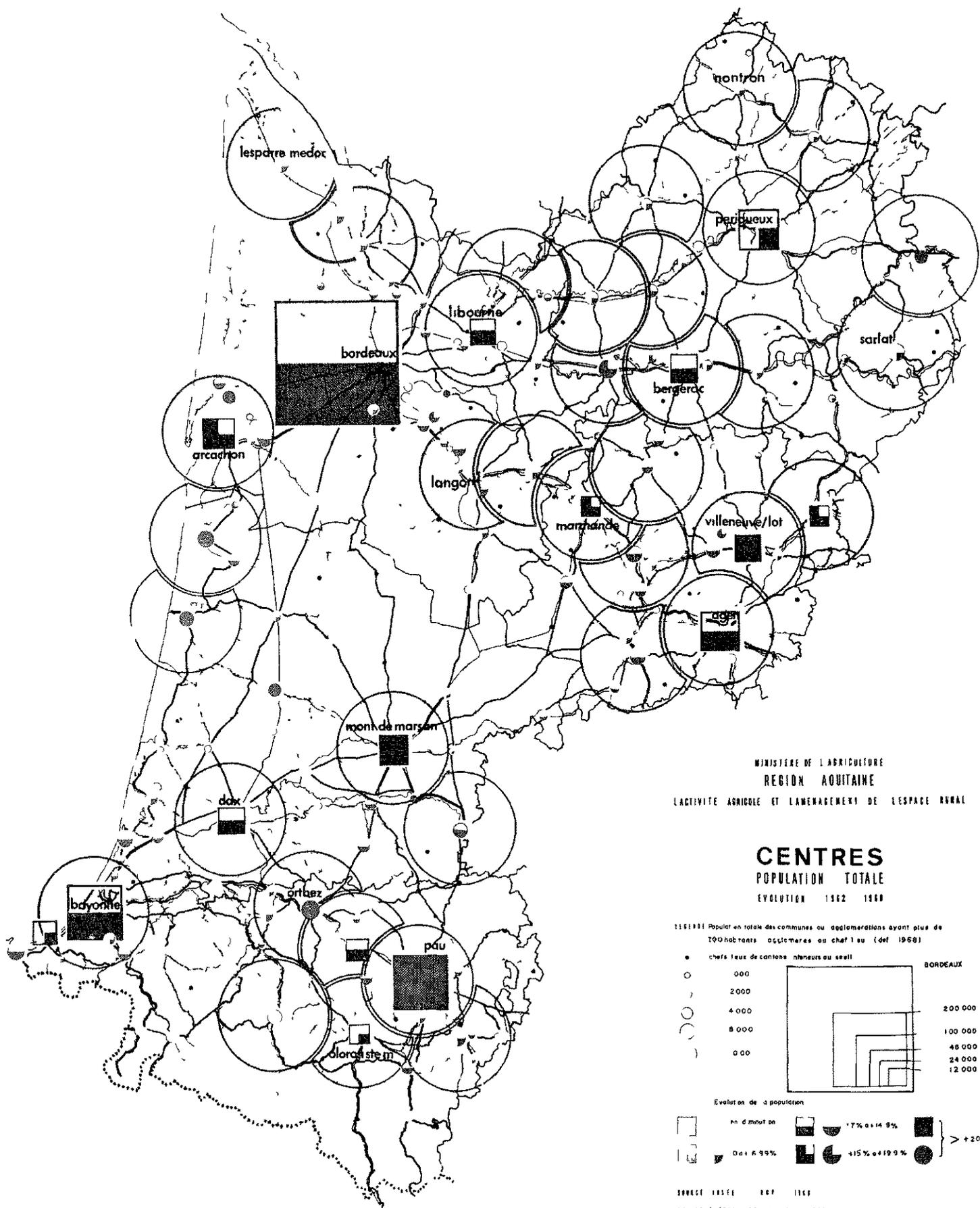
Le chef d'établissement qu'il soit propriétaire d'une entreprise familiale ou non, dans le souci de réduire ses charges, se voit ainsi souvent accaparé par le fonctionnement au détriment de ses responsabilités de direction ou de recherche des marchés.

A l'inverse les employés sont plus nombreux mais les ouvriers professionnels moins nombreux que dans la moyenne des entreprises françaises.

— le contrôle grandissant par des capitaux extérieurs à la région crée un facteur d'insécurité permanent. C'est un risque difficile à éviter, car créer des emplois c'est ouvrir le risque de les voir supprimés. Cela n'est supportable que s'il y a une harmonie entre la taille de la ville et celle de l'entreprise.

— l'inadaptation de la formation des jeunes et l'abondance de la main-d'œuvre de style « ouvrier-paysan » ne contribuent pas à une haute productivité immédiate des entreprises, même si elles sont génératrices d'un climat social jugé calme.

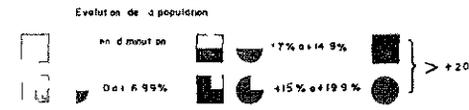
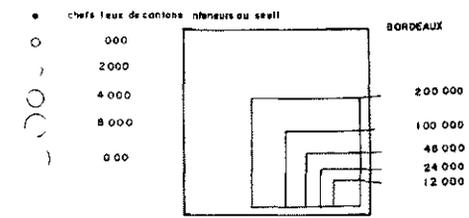
Certes toutes les villes moyennes ne souffrent pas à un tel degré des insuffisances de l'emploi industriel : Libourne, proche de Bordeaux, bien relié à Paris, Miramont-de-Guyenne



MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
 RÉGION AQUITAINE
 L'ACTIVITÉ AGRICOLE ET L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE RURAL

CENTRES POPULATION TOTALE ÉVOLUTION 1962-1969

1:100 000 Population totale des communes ou agglomérations ayant plus de 100 habitants, isolées ou chef-lieu (def. 1958)



SOURCE 1962 1969
 RÉGIMENT ÉTABLI EN 1959 A. 1968
 CENTRE INTERRÉGIONAL DU SUD-OUEST DU GÉOGRAPHE



spécialisée dans la chaussure ou d'autres vivent pour diverses raisons une situation plus prospère.

Il reste que la plupart des villes moyennes participent actuellement insuffisamment au développement de l'ensemble économique régional : elles n'offrent pas assez d'emplois à ceux qui souhaitent y vivre (jeunes ou issus de l'espace rural).

Les mesures actuelles en faveur des villes moyennes.

Afin d'assurer le développement des villes moyennes plusieurs mesures ont été prises dans les derniers mois.

L'étude des *Plans de Modernisation et d'Équipement* (P.M.E.) dans le cadre du VI^e Plan a permis pour la première fois souvent de juger avec les élus du compromis entre les équipements nécessaires et les ressources. Mais aucun contrat de plan — engagement de l'État et de la collectivité pour 5 ans — n'a été signé pour les villes moyennes : seul Bordeaux en bénéficiera.

A défaut d'assurance pour la réalisation de leur programme de modernisation les villes moyennes auront retiré de ces études une conscience plus claire des contraintes qui pèsent sur elles : isolement économique ou géographique, formation des jeunes mal adaptée, absence d'organisme politique et technique d'agglomération...

Plus récemment deux séries de mesures ont été annoncées, sans avoir encore été complètement mises en place :

1) En matière économique un *nouveau régime d'aide*, les Primes de Développement Régional accordent aux villes moyennes certains avantages offerts depuis quelques années à la métropole d'équilibre : pour les programmes les plus importants (au moins 5 millions de francs d'investissement) le taux de la prime pourra, sur décision nationale, être porté de 15 à 25 % pour une création d'entreprise et de 12 à 20 % pour une extension.

On peut cependant regretter l'adoption du seuil de 5 millions de francs d'investissement pour cette mesure (cela représente au moins 330 emplois) parce qu'elle risque d'attirer dans les villes moyennes des entreprises de taille trop importante, déséquilibrant la structu-

re industrielle alors que les entreprises créant 100 à 200 emplois nouveaux continueront d'avoir intérêt à s'implanter dans les grandes métropoles. De plus la décision d'attribuer ces primes ne revient pas, du fait du seuil adopté, à la région, qui mieux que tout autre niveau administratif connaît la diversité des situations.

L'évolution du système des primes, comme le renforcement annoncé de la régionalisation vont probablement permettre d'améliorer encore leur efficacité dans ce sens.

2) En matière d'urbanisme les constructions en hauteur seront très strictement limitées, les longueurs de façade également, tandis qu'une proportion minimale de maisons individuelles sera imposée.

3) Trois ou quatre villes moyennes vont de plus être prochainement choisies pour être le champ d'expérience préalable à des mesures d'ensemble (Conseil restreint consacré à l'Aménagement du Territoire du 25 novembre 1971). Une aide financière spéciale serait mise en place pour lancer le mouvement, soit en matière d'habitat, d'action culturelle, ou dans le domaine de l'environnement.

Pour une politique régionale des centres urbains.

Le mouvement ainsi amorcé, destiné à infléchir en faveur des villes moyennes l'évolution urbaine actuelle, doit se poursuivre. Cependant deux écueils sont à éviter :

1° Il y aurait une certaine ambiguïté à voir se prolonger une concentration des moyens de la politique en faveur des villes moyennes à l'échelon national, alors même que la diversité des centres urbains les rend difficiles à bien connaître et alors qu'une loi sur la régionalisation est soumise au parlement. Ne risque-t-on pas ainsi à entretenir le trop fréquent tropisme vers Paris qui freine la reconstitution d'une solidarité de mentalité et d'économie au sein des régions ?

2° Parallèlement il serait dommageable pour tous que la région se désintéresse des problèmes des villes moyennes ou des espaces ruraux qui leur sont liés, accaparés que seraient ses leaders par les problèmes de la métropole. Cela sup-

pose certes que les moyens financiers réglementaires, mais surtout politiques puissent être à sa disposition — et l'Établissement Public Régional pourrait jouer ce rôle — mais un effort de réflexion reste encore indispensable.

Le développement économique et social de la région repose en grande partie sur ses unités urbaines existantes : la définition d'une politique régionale des villes moyennes doit prendre la forme d'une politique pour Bergerac, Mauléon, Périgueux, Dax, Mont-de-Marsan, Agen.

C'est à cette condition que l'image « Paris et le désert français » ne saura être transposée à « la Métropole et le désert régional ».

Yves LE BARS,
Ingénieur du Génie Rural
des Eaux et des Forêts

Rôle d'une métropole d'équilibre :

BORDEAUX

et

L'AQUITAINE

Depuis plusieurs années déjà a été imaginée la politique des métropoles d'équilibre. Partie de la constatation de l'extension trop rapide de la région parisienne, elle essayait de la modérer et de lui faire équilibre par la création dans les grandes agglomérations de province de pôles de développement capables d'entraîner l'essor de leur région.

Une fois lancée cette politique et constatés ses premiers effets, qu'a-t-on observé ? Une tendance à retrouver au niveau des régions le même problème que posait Paris en France, un développement important de la métropole dans un environnement frappé d'une relative stagnation.

Cette nouvelle préoccupation, qui s'est traduite notamment par un essai de politique d'aménagement des villes moyennes, conduit à assigner aux métropoles des devoirs envers l'espace économique régional. Cela représente une action volontaire d'aménagement du territoire, à l'image, toutes proportions gardées, de l'effort de décentralisation menée au plan national.

Les métropoles doivent ainsi répondre à deux objectifs essentiels :

— d'une part, comme le préconisait déjà la politique initiale des métropoles, constituer un pôle d'activités d'un dynamisme suffisant, et offrir à l'ensemble de la région les services rares, encore trop souvent centralisés à Paris ;

— d'autre part, diffuser le développement économique, en favorisant l'implantation d'activités nouvelles dans les villes secondaires et en tissant un véritable réseau de relations économiques, bien souvent inexistant ou très lâche.

Voyons dans quelle mesure ces notions peuvent s'appliquer au cas de Bordeaux.

Bordeaux et l'Aquitaine.

Le danger d'un déséquilibre économique régional évoqué à l'instant est particulièrement vrai pour Bordeaux, dont les relations avec l'Aquitaine ont toujours eu jusqu'ici un caractère lâche et très spécialisé.

Historiquement, Bordeaux a longtemps tourné ses ambitions économiques vers l'extérieur, l'outre-mer en particulier et ne s'est intéressé à son arrière pays que

pour ses productions naturelles.

Essentiellement commerciales, les activités bordelaises ont tiré profit du vignoble si célèbre, et de l'immense massif forestier landais qui lui fournissait le bois.

L'absence de ressources du sous-sol, l'éloignement des grands centres économiques, ont écarté Bordeaux de l'industrialisation jusqu'à une période récente.

Le reste de l'espace régional, même proche, a connu un développement autonome et pourtant limité, resté sans relations économiques notables et bénéfiques avec la grande ville. Cette expansion très modeste qui s'est prolongée durant des décennies est bien illustrée par la structure de l'armature urbaine régionale : une grande agglomération pour capitale (600.000 habitants), entourée de petites villes dans un large rayon, puisqu'il faut faire au moins 150 kms pour atteindre depuis Bordeaux des villes de 50.000 à 100.000 habitants.

Encore faut-il noter que Pau et Bayonne, qui seules en dehors de Bordeaux dépassent 100.000 habitants en Aquitaine, ont connu un essor particulier grâce au gisement de gaz de Lacq et à ses retombées économiques.

Il est donc désormais indispensable, et ce doit être l'option majeure d'aménagement pour la région, que soit organisé le couplage économique étroit entre Bordeaux et l'Aquitaine.

Quelles peuvent en être les modalités ?

Elles reposent d'abord sur une intensification des relations entre activités, tout particulièrement industrielles, car la région souffre d'une mauvaise répartition entre les différents secteurs d'activité, ce phénomène étant particulièrement grave dans les villes.

La faiblesse du secteur secondaire a souvent amené l'hypertrophie d'un tertiaire dont les bases sont fragiles. Mais ce défaut retentit également sur le primaire, par une tendance à la pratique d'une agriculture marginale liée à un emploi à temps partiel. Cette pratique devrait disparaître car elle est une gêne à la fois pour les intéressés, pour les entreprises et pour l'agriculture.

Les industries lourdes ne peuvent se concevoir qu'en fonction des possibilités portuaires, c'est-à-dire sur l'estuaire de la Gironde. D'autre

part, les établissements de grande taille, nécessitant un marché important de main-d'œuvre, sont appelés à s'installer dans la métropole elle-même.

Par contre les villes secondaires ont vocation à recevoir des industries de taille moyenne, beaucoup plus à leur échelle, dans tous les cas où les contraintes économiques minimum seront réunies, condition qui pourra de mieux en mieux être remplie à l'avenir (relations avec les autres industries et les services, marché de main-d'œuvre, besoins en produits de base).

La création d'industries lourdes sur l'estuaire, et d'établissements de grande taille, dont certains existent déjà, dans la métropole, favoriseront ces implantations dans les villes secondaires, grâce par exemple à des relations de sous-traitance ou à l'utilisation de produits semi-élaborés.

A l'inverse, ces mêmes implantations pourront constituer un facteur favorable à la venue à Bordeaux d'autres établissements ou d'industries lourdes. Un exemple peut être pris dans la pétrochimie, rendue possible par la capacité de raffinage de l'estuaire, mais favorisée par l'existence à Lacq d'industries consommatrices de certains produits du steam-cracking.

Les relations de Bordeaux avec son espace régional sont à préciser dans son contenu géographique. Il faut en effet distinguer les relations de nature urbanistique qui intéressent l'aire métropolitaine proprement dite, et les relations de nature économique, elles-mêmes à diversifier, avec les villes secondaires. Cette distinction est capitale quand il s'agit de mettre au point les actions d'aménagement.

La métropole, qui jusqu'à une période récente, se limitait en fait à l'agglomération bordelaise, est appelée à comprendre tous les sites capables de recevoir de Bordeaux les pulsions quotidiennes : sites industriels potentiels comme le Verdon, villes satellites proches. L'organisation urbaine de Bordeaux doit en tenir le plus grand compte.

A l'inverse, les relations avec les autres villes n'induisent pas pour Bordeaux de s'étendre dans leur direction, car il ne sert à rien d'approcher de quelques kilomètres ces villes situées à plus de 150. Cela est vrai même pour Périgueux ou Agen, situées sur des vallées con-

vergeant à Bordeaux après la traversée de nombreuses petites villes et bourgs, mais les relations avec ces villes peuvent prendre un aspect particulier, dû à leur inscription dans l'orbite métropolitaine immédiate.

Les autres villes secondaires (Pau, Bayonne, Mont-de-Marsan, Dax et peut-être à l'extérieur de la région Angoulême et La Rochelle) sont intéressées à la fois par l'accès aux services supérieurs et des relations spécialisées en matière d'industrie ou d'autres activités.

La position de certaines des villes citées (Agen, La Rochelle, Pau, Bayonne) sur des axes conduisant à de grandes agglomérations voisines (Toulouse, Nantes, Bilbao) éclaire d'un jour particulier la nature de leur développement économique, car elles pourront bénéficier d'une plus grande diversité des services supérieurs et des relations industrielles.

Le renforcement des liens régionaux, indispensables à l'économie, n'est cependant possible que si les liaisons physiques sont assurées. C'est donc en première urgence qu'il faut traiter le problème des transports, et aménager les axes routiers et ferroviaires.

Parmi les autres conditions dans lesquelles l'Etat joue un grand rôle, la formation des hommes est prioritaire. La main-d'œuvre aquitaine est reconnue généralement par les chefs d'entreprise comme très adaptable. Mais la nature des activités susceptibles de s'installer, et l'intérêt des individus rend nécessaire la création d'établissements qui, à différents niveaux, assureront la formation professionnelle.

L'aménagement de la métropole.

Nous avons vu que le rôle de la métropole était double : offrir à la région les services rares nécessaires à son économie et à ses habitants, diffuser le développement aux villes secondaires de l'armature urbaine.

Pour répondre à cette dernière mission, la métropole doit réunir un ensemble d'activités importantes et diversifiées.

La création d'industries lourdes en Gironde est certes favorisée par la réunion des conditions techniques sur l'estuaire, mais elle dépend des conditions économiques mon-

diales et risque de ce fait de ne pouvoir se concrétiser dans l'immédiat. C'est pourquoi il est nécessaire de préparer leur venue, en jouant sur l'environnement économique local, en pensant d'ores et déjà aux relations qui leur seront nécessaires avec les services et avec les autres industries plus légères.

Ces activités évoluées, soumises à beaucoup moins de contraintes techniques, doivent en effet être orientées dans leur localisation, de manière à favoriser les liaisons futures avec l'industrie lourde placée sur l'estuaire.

Les dix dernières années ont vu amorcer très largement l'implantation d'établissements de cette nature par plusieurs vagues successives (aéronautique, produits pharmaceutiques, électronique, mécanique).

Des établissements de grande taille continueront à s'installer dans la région de Bordeaux, où pour la plupart d'entre elles les conditions économiques sont déjà réunies, et où se présentent en outre des conditions très favorables relatives au cadre de vie.

C'est un aspect de plus en plus sensible au personnel des grandes entreprises, et surtout à leurs dirigeants et cadres. Ils trouvent dans la région et aux environs de Bordeaux un environnement naturel déjà très remarquable en soi, qui prend un attrait considérable du fait du lancement de l'aménagement de la côte Aquitaine, grande opération touristique.

De tels atouts sont à même de donner de façon irréversible une image de marque très favorable à Bordeaux et sa région. D'ores et déjà, les contacts avec les chefs d'entreprise étudiant une implantation à Bordeaux ont montré qu'un changement radical s'était opéré en quelques années en faveur de cette image.

L'une des conditions pour la conserver et la perfectionner est la protection de l'environnement, et notamment l'organisation rationnelle des aménagements futurs.

La relative liberté de localisation des activités évoluées permet de telles précautions, et permet aussi de les organiser de manière à favoriser la venue d'industries lourdes.

En effet, le rassemblement dans un même secteur (de l'Ouest au Nord) de l'agglomération d'éléments aussi importants que l'aéroport, les

futurs développements à vocation notamment tertiaire, convergent avec l'intérêt de prévoir des relations faciles vers le Verdon et la zone d'industries lourdes existant déjà à Ambès.

Pour les activités tertiaires, il s'agit de prévoir l'implantation des services supérieurs et des surfaces de bureaux que la politique nationale de décentralisation du tertiaire s'efforce maintenant de promouvoir. Cela doit se traduire par l'aménagement d'espaces à vocation de centre d'affaires, qui dans le cas de Bordeaux peuvent être différenciés.

L'opération de rénovation du quartier de l'Hôtel-de-Ville a vocation à recevoir les services ayant pour motivation l'accueil du public ou le prestige. Elle sera favorisée par l'implantation de services administratifs (Préfecture...). Le centre ancien, dans sa partie historique traitée en Secteur Sauvegardé, pourra recevoir des unités plus réduites, sensibles au caractère architectural du vieux Bordeaux. Enfin l'extension Nord de la ville (quar-

tier du Lac) peut constituer un centre secondaire des affaires, recevant les bureaux à prix modérés, notamment en location.

Pour assurer un fonctionnement convenable de l'ensemble, il faut mettre en œuvre en priorité les liaisons entre les divers pôles de services et les zones d'activités. Il faudra d'autre part satisfaire les besoins de relations entre les divers sites de la métropole de vocations très différentes (industries, tourisme, villes satellites).

La structure à donner à l'urbanisation découle tout naturellement de ce qui précède. L'objectif est d'offrir aux habitants futurs le choix le plus large de cadre de vie, en particulier de résidence. Si la proximité des services de toute nature et de haut niveau que peut fournir Bordeaux peut être pour certains d'entre eux primordiale, il est vraisemblable que d'autres préféreront un habitat plus éloigné de la grande ville, surtout si son accès est relativement aisé, car il leur donnera la possibilité de résider à proximité immédiate de la nature,

de la mer et des plans d'eau intérieurs nombreux en Aquitaine, et de bénéficier des équipements touristiques.

C'est l'espoir porté par l'aménagement de la côte Aquitaine, à 50 kms de Bordeaux, qui permettra dans un premier temps de renforcer un habitat résidentiel sur le bassin d'Arcachon, et assez rapidement de prévoir sur le site des lacs girondins un habitat permanent à proximité immédiate d'un aménagement touristique nouveau.

Cette possibilité qui s'ouvre à Bordeaux se trouve parfaitement cohérente avec d'autres impératifs tels que l'industrie au Verdon et diminue le coût global des équipements d'infrastructure qui seront souvent à fins multiples. Couplant la côte Aquitaine et la métropole, cela devient l'option première d'aménagement du Bordeaux de demain. ■

J.-P. CATALAA,
Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Directeur de l'O.R.E.A.M.

Un point de vue DATAR

La région Aquitaine, on le sait, connaît les problèmes qui affectent l'ensemble des régions de l'Ouest et du Sud-Ouest français : éloignement des régions fortement industrialisées, diminution importante et constante de la population rurale.

Mais elle en possède aussi les atouts : vastes espaces, main-d'œuvre abondante disponible, système urbain aéré, environnement de qualité.

Ces atouts, il convient de les mettre en valeur et de les exploiter afin qu'ils bénéficient de la façon la plus large au développement économique de la région.

Cela est vrai dans le domaine de l'industrialisation, cela est vrai dans le domaine de l'aménagement urbain, cela est vrai, enfin, dans le domaine de la mise en valeur de la côte aquitaine.

C'est en Aquitaine que fût réalisée, avec succès, la première opération de conversion industrielle ; il s'agit des Forges du Boucau. Exemplaire pour l'aménagement du territoire, elle servit par la suite de modèle aux grandes opérations de conversion des bassins miniers du Nord et de Lorraine.

Ce fût alors le point de départ d'une série d'implantations qui bénéficièrent dans un premier temps à la région bordelaise : la SNECMA et Labaz dans les années 60-65, puis Dassault, l'Aréospace, TRW, Siemens, IBM, Ford, la BNP et le GAN enfin qui consacrent la vocation de Bordeaux à accueillir des entreprises de services. L'aptitude de la région à recevoir des entreprises dynamiques s'en est tout naturellement trouvée confirmée. Elle a joué, et jouera plus encore dans les années qui viennent en faveur

d'autres parties de l'Aquitaine qui connaissent des problèmes spécifiques d'emploi ou qui se sont simplement trouvées à l'écart des grands mouvements d'implantations. C'est le cas du département des Landes, de la Dordogne et des Pyrénées-Atlantiques.

Les mécanismes d'aides de l'Etat, qui ont déjà joué de façon non négligeable : de 1969 à 1971, 111 primes ont été accordées, suscitant la création de 11.000 emplois, non compris Ford, IBM et Siemens, devraient conforter cette harmonisation du développement régional et permettre désormais, à partir de la métropole d'équilibre bordelaise, une redistribution des chances de développement à l'ensemble de la Région.

Dans le cadre de la récente réforme du régime des aides au développement régional, des améliorations sensibles ont été apportées, tant en ce qui concerne les procédures que les taux pratiqués. Pour l'Aquitaine, le taux de base maintenant applicable est fixé à 12 % du montant des investissements dans l'ensemble de la région sauf pour les Pyrénées-Atlantiques où il atteint 15 % pour les créations d'emploi et 12 % pour les extensions, l'agglomération de Bayonne pouvant elle-même bénéficier du taux maximum de 25 %. Connaissant des relations grandissantes avec l'Espagne, disposant d'un environnement de grande qualité, les Pyrénées-Atlantiques devraient ainsi pouvoir surmonter les difficultés économiques qu'elles connaissent à l'heure actuelle.

Quant aux nouvelles dispositions adoptées en faveur des villes moyennes, qui permettent de relever les taux habituels d'aide, elles devraient jouer en Aquitaine de manière particulièrement importante, permettant de cette façon aux villes moins importantes que Bordeaux, mais qui constituent l'essentiel du tissu urbain régional, de recevoir des aides à des taux comparables à ceux pratiqués pour la capitale régionale et de recueillir ainsi les fruits de l'expansion bordelaise.

Enfin, les activités tertiaires, désormais fortement encouragées à se décentraliser de la région parisienne et à s'implanter en province, devraient trouver en Aquitaine des structures d'accueil favorables à leur extension. Le mouvement s'est amorcé avec d'importantes opérations qui se sont effectuées à Bordeaux dans le secteur financier ; il doit se poursuivre et s'étendre à d'autres villes en faveur desquelles désormais jouent les mécanismes d'aides aux activités tertiaires.

Cette diffusion des activités de la métropole bordelaise dans l'ensemble de la région doit être facilitée par l'organisation des réseaux d'infrastructures et de l'urbanisation régionale. Cette organisation est actuellement étudiée en liaison avec les instances régionales, par l'Organisation d'Etudes de l'Aire métropolitaine (OREAM) de Bordeaux, avant d'être soumise à la consultation régionale, puis à l'examen du Groupe central de planification urbaine, enfin à l'approbation du Gouvernement. Elle réside dans une proposition essentielle : la métropole doit se doter de services de qualité et de haut niveau, afin de nourrir son rayonnement sur l'ensemble de la région et répondre de façon pleine et entière à sa vocation de capitale. Mais elle doit également savoir limiter son essor, aussi bien pour éviter une hypertrophie qui détruirait son cadre de vie que pour remplir véritablement son rôle en aidant les villes des vallées de la Garonne, de l'Isle et de la Dordogne, des Landes et des pays de l'Adour à connaître un développement nécessaire au maintien de la vie dans les régions rurales qui les environnent. Aussi, une grande importance doit-elle être accordée aux systèmes de relations à établir ou à améliorer soit à l'intérieur de la région, soit vers l'extérieur de celle-ci. Dans cette optique, s'imposent les aménagements des liaisons Bordeaux-Libourne et des dessertes de la presqu'île d'Ambès et du Verdon ; par ailleurs, deux grandes liaisons routières inscrites au schéma directeur, intéressent particulière-

ment Bordeaux et sa région et permettront d'assurer des relations non seulement avec les grandes villes voisines mais également avec les grandes régions économiques françaises et européennes, en reliant le sud-ouest au réseau routier international : Paris-Bordeaux-Espagne (la section Paris-Poitiers doit être mise en service en 1977) et surtout Bordeaux-Toulouse-Méditerranée vers l'Italie. Deux autres liaisons doivent compléter ce dispositif qui sont, elles aussi, inscrites au schéma directeur : Bordeaux-Nantes par Saintes et La Rochelle et Bordeaux-Lyon par Périgueux, Brive et Clermont-Ferrand. Si l'on ajoute l'amélioration des relations aériennes de Bordeaux avec d'autres grandes villes françaises ou étrangères, on constate le rôle d'entraînement irremplaçable que peut jouer la capitale régionale sur le développement économique régional dans son ensemble. Celui-ci ne peut qu'être amplifié par les mesures prises ou à l'étude, en faveur des villes moyennes : que ce soit dans le domaine des implantations d'activités pour lesquelles les villes moyennes peuvent désormais bénéficier, dans certaines conditions, d'aides analogues à celles consenties dans les métropoles d'équilibre ; que ce soit dans le domaine de l'urbanisme ou de l'animation culturelle, les villes de l'Aquitaine peuvent maintenant prétendre à participer d'une manière plus active, et de concert avec la métropole, au développement de l'Aquitaine.

De par son apport au développement économique de la Région, de par surtout son souci de protéger et d'améliorer des sites extrêmement fragiles et menacés, l'aménagement de la Côte aquitaine est enfin un des objectifs essentiels-clés du développement régional. L'Aquitaine est un capital qu'il convient de défendre, de mettre en valeur et de faire fructifier. La Mission interministérielle d'aménagement de la Côte aquitaine entend donc en priorité protéger le capital naturel, car les conséquences de son propre succès condamnent l'Aqui-

taine à une destruction rapide. Mais cette garantie d'intégrité des données naturelles n'est pas suffisante pour assurer un développement touristique harmonieux. La licence de l'équipement actuel ne peut conduire cette région à une saine exploitation de son potentiel véritable. Le second objectif de la Mission consistera donc à organiser la mise en valeur de façon à répondre totalement à la vocation touristique de cet ensemble. Ainsi son visage serait-il révélé dans ses valeurs propres, dépouillé des désordres destructeurs et anarchiques qui le caractérisent encore actuellement. Enfin, le troisième objectif confié à la Mission concerne la possibilité de développer globalement l'économie de l'Aquitaine. Car l'économie touristique, si elle porte ses fruits, est essentiellement une économie d'entraînement, qui, par la pratique des vacances et du temps libre, développe les activités commerciales, agricoles, industrielles.

C'est à partir de ces objectifs que le schéma d'aménagement a pu être établi, lié de façon étroite aux options définies dans les domaines du développement économique et urbain.

On en connaît les options principales basées essentiellement sur :

— la distinction faite entre 9 unités principales d'aménagement et 7 secteurs d'équilibre naturel. Cette distinction permet de tenir compte des nécessités de l'équilibre socio-économique de la région comme des exigences de la sauvegarde et de la restauration du milieu naturel et de l'environnement. Elle permet aussi de rendre compatible l'utilisation de l'espace à des fins touristiques avec des activités extrêmement variées exercées dans la

région : industrie, agriculture, sylviculture, ostréiculture, activités portuaires, etc... ;

— une capacité maximum, en fin de programme, d'hébergement qui ne devra pas dépasser globalement 575.000 lits, soit une croissance de 7,5 % par an. Ce nombre est une limite, et non un impératif. La composition de cette capacité d'accueil : 22 % pour les hébergements collectifs, 33 % pour le camping-caravanning, 37 % de résidences secondaires, 8 % de logements touristiques dans les résidences principales, traduit la vocation spécifique de la côte aquitaine, vulnérable du point de vue écologique, soumise à l'attraction de la métropole régionale et liée à l'existence d'un vaste arrière-pays à dominante forestière.

En fonction de ces options, un programme décennal d'équipement a été lancé qui s'intègre dans le cadre des grands équipements régionaux en les complétant : en matière d'aménagement routier, les efforts porteront (hors programme régional) sur la réalisation d'un axe touristique nord-sud entre la côte et la R.N. 10 et des voies de raccordement à la R.N. 10 ; les infrastructures aéroportuaires seront améliorées, notamment à Bordeaux et Biarritz ; enfin, le canal « transaquitain » sera réalisé par tranches, en liaison avec l'aménagement des unités et en fonction des besoins exprimés ou prévisibles de la demande. Ces équipements seront progressivement réalisés dans le souci constant de la protection de la nature et de l'amélioration de l'environnement.

Mais, cet aménagement de la côte aquitaine n'a de sens que s'il aboutit au mieux-être de toute une ré-

gion, de toute une population ; ce mieux-être peut-il être attendu ? Il est sans doute trop tôt pour répondre car la réponse à cette question, si elle dépend bien sûr du nombre de touristes ou de l'apport monétaire, données mesurables, ne peut être réellement affirmative qu'à partir du moment où cette entreprise deviendra l'œuvre de tous pas seulement dans la participation à l'enrichissement qui en résultera, mais dès maintenant dans la participation à une nouvelle dynamique collective.

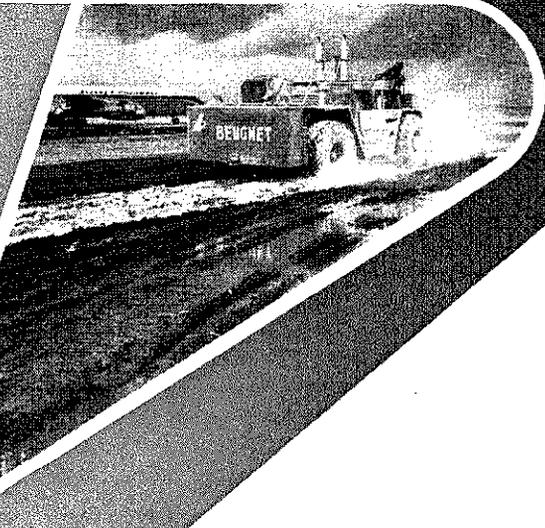
C'est en ce sens qu'il faut comprendre les apports de l'Etat, en aides directes, en études ou en initiatives. Et ce dans tous les secteurs du développement régional, des équipements routiers à l'environnement, de l'aménagement touristique à l'industrialisation. Ces apports ne deviendront richesses que s'ils deviennent volonté commune, efforts de toute une région tendus vers la mutation de son économie et des structures de sa vie même.

Cette volonté commune est en train de naître en Aquitaine. Elle se fait jour à travers les efforts des collectivités locales et des élus, des responsables économiques, des associations et des groupements travaillant pour le développement économique de la Région. Les Pouvoirs publics sont là pour la conforter. C'est grâce à son épanouissement que le développement économique de la Région Aquitaine dans son ensemble sera assuré. ■

J.-M. SIMON,
Chargé de mission

**une entreprise
à vocation
européenne
au service
des
routes**

**et des
aérodromes**



BEUGNET

Une méthode de travail,

quelques principes d'aménagement :

LES VRAIES CHANCES

DU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

DE LA COTE AQUITAINE

Passer en 10 ans de 310.000 lits touristiques installés dans le désordre et l'improvisation à 575.000 lits rationnellement implantés et exploités, tel est l'objectif que s'est fixé la Mission Interministérielle pour l'Aménagement de la Côte-Aquitaine. Le Gouvernement vient de donner le 20 avril dernier son feu vert à cette vaste opération d'aménagement touristique portant sur les deux départements de la Gironde et des Landes. Implantant les hébergements de la façon la plus intégrée à une nature belle mais fragile, par petits ensembles, aliénant pour l'aménagement une infime partie de l'immense espace naturel aquitain composé de 250 km de plages, de 80.000 ha de plans d'eau et de 1.000.000 d'ha de forêts, aménageant la nature dans la double perspective de la protéger et de l'offrir à tous dans de vastes secteurs d'équilibre naturel, mettant enfin en évidence la conjonction unique

de ses éléments majeurs, océan, forêts, lacs en les reliant entre eux par les nouvelles installations, la Mission Aquitaine est à la veille de mettre sur le marché du tourisme un nouveau produit d'une rare qualité et jusque-là jamais proposé à la clientèle européenne. Trois ports hauturiers vont être créés, un canal reliant entre eux tous les plans d'eau affirmera la vocation nautique de cette région, des cités lacustres, des villages sous les pins se reflétant dans des lacs artificiels, des pôles d'animation liés aux traditions ludiques de l'Aquitaine et un bon réseau de communication vont transformer ce pays en donnant une impulsion déterminante à son développement. Encore faut-il que ce soit au profit des Aquitains. Telle est l'inquiétude de la Mission. Telles sont les motivations de son approche particulière du problème d'aménagement.

Lorsque, le 20 octobre 1967, le Gouvernement prit la décision de créer une Mission d'Aménagement chargée de la Côte-Aquitaine, cette volonté ne trouvait pas sa justification en elle-même, sous le seul prétexte que l'Aquitaine méritait qu'on l'aménageât en raison de sa beauté, de sa vacuité ou des gains qu'elle promettait. L'Aquitaine était prise en compte par l'Etat parce qu'il était urgent de s'en préoccuper en y mettant les moyens qui lui avaient jusque-là fait défaut.

En effet, le pays n'était pas avant 1967, un désert dont, par le fait du prince, on aurait dû faire un jardin. L'Aquitaine était peuplée de gens accordés à son cadre, à son immensité, à sa relative pauvreté même, si riche cependant de douceur de vivre. Mais, aussi l'Aquitaine était chaque année plus dévastée par un afflux grandissant de touristes, reçus à la bonne franquette parce que le temps de leur séjour était trop court pour que l'on songeât à investir beaucoup pour leur confort.

Cette demande ne faisant que croître et les pouvoirs publics ne disposant pas sur les crédits ordinaires de moyens d'intervenir efficacement, la destruction du capital touristique de l'Aquitaine était déjà commencée, lorsqu'alertés par les responsables régionaux, les ministres engagèrent le pays dans le second grand aménagement d'une région littorale à des fins touristiques.

Et cette décision ne s'exprimait pas par un « il faut aménager l'Aquitaine » mais bien plutôt par un « l'Aquitaine s'aménage, il faut la protéger ». Car toute la méthode d'approche de ce problème, et par la suite toute la méthode d'action, repose sur ce constat : le développement touristique de l'Aquitaine est amorcé sans moyens, donc sans étude d'ensemble et donc sans possibilités de défendre ses propres valeurs.

Reprendre l'initiative.

Ce constat conduisait à se poser une série de questions évidentes : ce développement est-il souhaitable pour l'Aquitaine ? Si oui, à quel

moment devient-il profitable pour elle ? A partir de quand risque-t-il de lui être nuisible ? En conséquence jusqu'où peut-on aller ? Il ne s'agissait pas de transformer le fait en décision, mais de reprendre l'initiative et de pondérer le développement spontané par une volonté raisonnée.

C'est dire que, pour la Mission, le pari consistait à engager une course de vitesse avec le succès galopant de l'Aquitaine, dans la crainte justifiée d'arriver après coup, ayant élaboré un projet parfait qui n'aurait eu que le défaut d'avoir dix ans de retard sur la réalité.

Elle courait aussi un danger, celui de définir des principes et d'élaborer des règlements dont personne n'aurait tenu compte en vertu du pouvoir tenace des faits. Car une loi qui n'est pas voulue et agit par tous reste lettre morte. Et dans ce cas l'aménageur, tel le héron de la fable, se fût confiné dans les espaces dont nul n'aurait voulu, où l'accord se fût établi faute de pouvoir faire autre chose ailleurs.

C'est la raison pour laquelle l'action de la Mission s'est située de plein pied dans le concret, un concret à deux faces, celle du présent immédiat, de l'Aquitaine en train de se faire, de l'Aquitaine souffrant déjà de lésions graves, fruits de l'imprévoyance ou de l'inconscience, et celle du futur à entreprendre, de l'aménagement volontaire à incarner dans ce pays sensible, fragile, au bord de la négation de lui-même.

Une méthode du concret.

La méthode adoptée, bien que fondée sur la nécessaire connaissance scientifique de tous les éléments fondamentaux de cette région, tant sur le plan de ses données naturelles que sur le plan de sa situation économique, démographique et culturelle, et sur la vérification également scientifique des hypothèses suggérées par le gisement touristique, a donc été voulue enracinée dans l'action concrète, dans une démarche dialectique entre l'apurement du passif et la mise

en œuvre immédiate du futur vivant.

Cette démarche consiste à résoudre les problèmes du dedans dans l'action et non dans l'abstraction du bureau d'études, du « point de vue de Sirius ». Elle se traduit donc par un jeu itératif permanent entre le constat, l'analyse, l'hypothèse, l'expérimentation et la vérification de l'hypothèse.

Cette formule présente l'avantage évident de ne jamais séparer l'étude de l'imagination ni l'imagination du réel. Aussi est-ce une contrainte assez inique de devoir, pour la clarté de la présentation du travail accompli, séparer les études, les hypothèses, les inventions et les actions. Car leur amalgame seul est créateur.

Quelles que soient les intuitions de l'aménageur, si aiguë que soit sa sensibilité, si vive que puisse être sa faculté d'imprégnation d'un certain climat, ou des conditions objectives de la vie de ceux dont il a, pour une part de leur devenir, la charge, il lui est indispensable de vérifier son approche impressionniste par les résultats d'études précises même si un décalage souvent important s'établit entre l'instantanéité de l'esprit de finesse et le diagnostic, souvent bien différé dans le temps mais beaucoup plus circonstancié, de l'esprit de géométrie.

Il en va de même pour toute hypothèse, toute invention, tout projet créatif, dont le délai de vérification émousse la spontanéité, quelquefois même anéantit la chance de concrétisation. Mais qui songerait à s'en passer dans une affaire si grave ?

Une reconnaissance du pays.

De la soixantaine d'études commandées par la Mission Interministérielle, une bonne partie, la moitié environ s'est attachée à une démarche de reconnaissance, au sens militaire du terme, alors que l'autre moitié s'est répartie en amont et en aval des hypothèses entre leur expression et leur vérification, ou en prélude aux actions de mise en œuvre.

vre. Il faut aussi admettre, pour situer sans équivoque la méthode propre à l'équipe de la Mission Aquitaine, que l'approche sensible n'a jamais été considérée comme un délit, mais au contraire a été menée parallèlement à l'étude scientifique, non seulement comme préalable tant soit peu folklorique à la démarche sérieuse des chargés de recherche, mais aussi souvent comme authentification indispensable des études, comme remise en vie des statistiques et, comme dirait Molière, des « raisons démonstratives ». C'est ainsi que par l'animation, cette enquête permanente est poursuivie, véritable ressourcement des connaissances, remise en question continue de l'acquis dont la valeur n'est jamais statistique, mais dont le mérite est de permettre une analyse à chaud, en situation, qui mieux que toute autre analyse peut informer l'action.

Sans entrer dans le détail, qui serait beaucoup trop long, du résultat de ces études menées tant sur les plans économique, démographique, écologique, sociologique que sur le plan foncier, on peut en tirer quelques phrases-clés qui ont par la suite motivé les décisions et les partis : nature riche parce que variée, instable parce que jeune et menacée de destruction par une invasion touristique continue et une pollution rapide, climat beaucoup plus ensoleillé que l'on ne croit (plus que Marseille), hommes en train de renoncer à vivre dans leur pays, faute de travail, malgré des traditions très vivantes, économie stagnante, mais non sans avenir.

Des hypothèses.

Ces données, extrêmement nuancées par les rapports d'études, s'ajoutant à la pure constatation physique de l'existence de nombreux lacs, d'une immense forêt et de la mer, ont amené à formuler une série d'hypothèses d'aménagement dont la séduction éventuelle n'a jamais fait oublier qu'il ne fallait les prendre au sérieux qu'à la condition d'en apporter la vérification rationnelle.

Il en a été ainsi de l'idée de créer un canal reliant entre eux les éléments fondamentaux du potentiel touristique aquitain, mer, lacs, forêts, qui, quoique émise à plusieurs reprises depuis la fin du XVIII^e siècle dans des perspectives économiques, n'avait jusque-là pas été étudiée d'un point de vue de loisirs. Il est évident que cette idée, à tous niveaux, méritait qu'on l'étudiât, techniquement parlant et économiquement, du point de vue du marché nautique aussi bien que pour l'offre touristique qu'elle apporte. Il fallait donc y consacrer du temps et des moyens : et l'hypothèse voire le rêve devient aujourd'hui, grâce aux études faites, un pari réaliste, riche de devenir et prometteur pour l'Aquitaine.

La constatation de la fragilité de cette région et la constitution d'un répertoire des nombreuses zones sensibles, ainsi que des espaces ou des sites dont la beauté était à préserver coûte que coûte, a aussi éclairé la décision et incité l'imagination des responsables de l'aménagement : autoriser des zones construites partout, était admettre la destruction systématique du pays. Ainsi fut suggérée une répartition de l'espace en Unités Principales d'Aménagement et en Secteurs d'Équilibre Naturel, et de manière plus fine — ou suivant un autre terme d'analyse — une répartition entre zones constructibles et zones de protection biologique, réserves naturelles, sites classés ou inscrits, chacun de ces éléments étant étudié de façon assez détaillée pour que leur désignation dans l'une ou l'autre puisse être décidée par la Mission.

De même il a fallu plusieurs études et tout particulièrement une enquête menée au cours d'un été sur la population des vacances pour permettre une répartition démographique à la fois descriptive de la situation actuelle et tendancielle pour les années à venir, seule façon de vérifier les hypothèses d'objectifs de développement démographique de l'aménagement touristique et de les moduler en fonction d'une certaine crédibilité.

Des urgences.

Mais les études débouchant sur la mise en forme de l'avenir ne pouvaient masquer la réalité quotidienne de l'Aquitaine. Nous l'avons dit, l'antériorité de l'aménagement spontané conditionnait dès le départ l'ensemble de la méthode d'action. L'Aquitaine n'est pas la belle endormie dont certains amateurs de contes de fée auraient aimé orner leurs monographies. L'endormie est agitée de sérieuses convulsions. Et l'urgence aussi bien que l'efficacité voulait que l'invention du futur fût subordonnée à l'exorcisme du présent.

C'est la raison qui explique les actions d'urgence entreprises par la Mission, et tout d'abord la remise en état sanitaire de l'ensemble de l'Aquitaine. Là où les ordures s'amoncellent, là où les effluents envahissent les eaux pures, là où l'air devient pestilentiel, il est inutile de rêver à un monde meilleur si on ne rend pas aujourd'hui possible : aussi des usines d'incinération d'ordures se construisent-elles à l'initiative de la Mission, dans le seul but de résorber le passif ; des égouts, des stations d'épuration sont-ils mis en place pour assurer un niveau sanitaire normal aux bourgs dans leur état actuel ; aussi les 250 km de plages ont-ils été nettoyés des débris apportés par la mer et le seront-ils encore autant que besoin ; aussi des solutions de réduction de pollution olfactive sont-elles recherchées pour supprimer les odeurs envahissantes répandues par les usines de pâte à papier.

Cette même urgence se retrouvait en 1967 et plus encore aujourd'hui par rapport à la destruction de la nature. Comme partout ce phénomène a tendance à aller en s'accélégrant, dans la mesure où la destruction des équilibres produit des réactions en chaîne dont les effets cumulés sont catastrophiques. Exemples parmi beaucoup d'autres, mais sans doute le plus immédiatement préoccupant sont les signes d'eutrophisation donnés par certains lacs et souvent, ce qui est

moins grave, d'envasement critique. Que dire alors de la destruction occasionnée non par la nature mais par l'homme seul, soucieux de son plaisir immédiat et non de la sauvegarde de ce qui fera son bonheur de demain ? Combien de campings ou de lotissements sauvages portent-ils atteinte irrémédiablement à la rive d'un lac, à une forêt, à une dune ? Aussi la Mission a-t-elle pris et prend-elle des dispositions pour réglementer, parfois interdire, le plus souvent conseiller ou convaincre, afin que la dilapidation inconsciente du trésor aquitain cesse dès à présent.

D'une tout autre espèce, mais non moins indispensable s'est révélée une mesure générale de protection foncière. En effet, l'annonce des décisions d'aménagement risquait de provoquer une surchauffe des prix des terrains telle qu'elle stoppe immédiatement toute possibilité de disposer du sol pour l'aménagement envisagé. Ceci explique la discrétion observée scrupuleusement lorsque se définissait le schéma d'ensemble de la Côte, et la mesure préalable à la déclaration de zone d'aménagement différé portant sur 160.000 ha — plus qu'on ne l'avait fait jusque-là pour la France entière — dont toutes les rives des lacs, les bords du futur canal et les Unités Principales d'Aménagement, qui permet à l'Etat d'exercer un droit de préemption sur toute vente spéculative de terrain. Cette procédure dite de pré-zad, dont certains craignaient qu'elle ne gelât les transactions en Aquitaine, n'a en fait abouti qu'à juguler toute velléité de surchauffe et n'a conduit l'Etat à exercer sa préemption que pour cinq opérations par rapport à 2.500 déclarations d'intention d'aliéner, ce qui est insignifiant.

Enfin, la Mission s'est également rendue maîtresse de toute opération de construction nouvelle, en obtenant par directive du Comité Interministériel pour l'Aménagement du Territoire, l'usage de l'article 15 du Règlement National d'Urbanisme qui lui permet de s'opposer à tout acte de construction et de mettre en révision tout plan antérieur d'urbanisme.

Un consensus collectif.

Mais on comprend que toutes ces mesures pour utiles et urgentes qu'elles soient ne peuvent être prises de façon convenable, c'est-à-dire acceptable pour celui qui aménage comme pour celui qui aurait à subir cet aménagement, s'il n'y a pas au préalable — et c'est là la toute première urgence — un consensus collectif qui légitime les opérations de reprise en main de la situation générale de la région. Non seulement qui les légitime, mais surtout qui les soutienne et veille à leur application. Aussi est-ce en vue de créer une dynamique collective que la Mission s'est employée à multiplier les occasions de concertation en même temps qu'elle favorisait la sensibilisation aux problèmes de l'aménagement dont elle a demandé la réalisation à l'association « Peuple et Culture », depuis longtemps spécialisée dans l'éducation populaire, et qu'elle a entrepris elle-même une action d'animation permanente la mettant, par l'intermédiaire des animateurs, à l'écoute des usagers de tous milieux, afin de prendre en compte les problèmes majeurs des aquitains pour rechercher avec eux des solutions susceptibles de changer leurs conditions de vie sans rupture avec l'image qu'ils ont d'eux-mêmes. C'est cette même volonté et cette même méthode qui ont permis à la Mission de recueillir l'adhésion des principaux intéressés, maires et élus, relais d'opinion, administrations, à l'aménagement des neuf Unités Principales d'Aménagement étudiées pendant le premier semestre 1971 par les équipes d'architectes-urbanistes désignées par elle et de multiplier les réunions publiques dans tous les bourgs de la Côte-Aquitaine afin d'expliquer ses intentions et de consulter l'ensemble de la population. Façon extrêmement originale, probablement sans précédent dans notre pays de donner à ce qui pourrait être un acte purement technocratique sa dimension humaine et collective, sans laquelle il risquerait de n'atteindre aucun de ses objectifs économiques sociaux ou promotionnels. Méthode aussi cohérente avec la politique de

concertation poursuivie par le Premier Ministre dans tous les secteurs, et qui se devait d'être exemplaire en Aquitaine dont il est le premier représentant.

Les principes de la création urbanistique.

A côté de ces urgences, au terme du jeu des études et des intuitions qui avaient abouti à un premier schéma global, en novembre 1970, une autre action s'imposait, pour aller plus avant dans la concrétisation de l'aménagement : il s'agit de la mise en œuvre de la création urbanistique. Cette création ne pouvait se faire à la sauvette, il fallait l'organiser et surtout créer les conditions de liberté et d'information — de mise en situation — nécessaires à sa réussite.

Aussi dès la fin de janvier 1971, neuf équipes d'architectes-urbanistes étaient-elles désignées, rassemblant au total trente hommes de l'Art, dont vingt-et-un exerçant leur profession exclusivement en Aquitaine. A dessein, le choix de ces responsables de l'invention de l'aménagement futur était éclectique. Cet ensemble de talents très divers, parfois opposés, traduisait le souci de laisser la porte ouverte à l'imagination et surtout de ne pas figer l'aménagement dans une solution unique.

Ces équipes, complétées de techniciens de diverses disciplines, économie, sociologie, écologie, géographie, statistique, animation urbaine, etc... regroupèrent bientôt une centaine de spécialistes, auxquels s'agrégèrent divers bureaux d'études. C'est dire que, pour courts que soient les délais, une quantité non négligeable de matière grise, comme on dit, s'appliquait dès le début de l'année 1971 à résoudre les problèmes soulevés par les études du terrain et des données humaines confrontées aux fondements sur lesquels la Mission entend qu'ils bâtissent leur œuvre.

Ces fondements quels sont-ils ? Lorsqu'on analyse la pratique touristique actuelle de l'Aquitaine, lorsqu'on observe l'emploi du temps

d'un touriste moyen venu passer ses vacances en famille sur cette côte, une constatation s'impose : peu de différences entre les vacances du touriste aquitain et celles de n'importe quel touriste de la Méditerranée, de la Caspienne ou des Caraïbes. Mer et soleil restent ses tropismes quasi-exclusifs. Et l'on peut s'en étonner dès que l'on remarque que la mer et le soleil ne sont pas forcément les éléments les plus attractifs de cette région, l'une étant plus dangereuse qu'ailleurs, l'autre parfois intermittent. Toutefois cet étonnement ne peut être que de courte durée si l'on songe au stéréotype des vacances édeniques — farniente sur une plage écrasée de soleil, devant une mer éternellement calme et bleue — qui s'est imposé dans toutes les consciences comme l'un des premiers mythes modernes. Mais un tel stéréotype, outre qu'il est intolérablement aliénant pour l'individu, le détourne de la quête de son vrai bien-être en Aquitaine.

En effet, la pratique actuelle de l'Aquitaine, dont il tire une réelle jouissance — l'important et constant accroissement des touristes en témoigne chaque été — n'est pourtant qu'une faible part de ce qu'elle serait si son propre conditionnement ne l'en déviait.

Car l'Aquitaine n'est pas seulement un pays de soleil et de mer. Ce pays est un composé de valeurs rares en elles-mêmes, mais surtout exceptionnelles dans leur conjonction. Pourquoi dès lors n'en rechercher qu'un élément ?

Une simple visite en Aquitaine permet de prendre la mesure de ses beautés et de ses richesses donc de son potentiel touristique véritable. Les études élaborées nous l'avons dit en ont apporté la confirmation : le paysage aquitain, mal représenté par la route qui le traverse, cette R.N. 10 si monotone pour les touristes qui se rendent en Espagne, est d'une grande variété et d'une exceptionnelle séduction.

Ce n'est pas un jugement subjectif que de dire la qualité du grand lac miroitant à travers les pins ; de la haute forêt peuplée de fougères, de genêts en fleurs, d'arbou-

siers ou de bruyères suivant la saison ; du « courant » petite rivière allant dans une végétation souvent luxuriante jusqu'à la dune littorale qu'elle longe ; de la forêt de protection tourmentée par le vent et dominée par la dune ; des grandes vagues de l'Océan et de sa plage infinie. Ce n'est pas non plus céder à l'engouement que de rappeler le caractère encore intact de 90 % des immenses espaces et l'absence d'obstacles qui fait de l'Aquitaine la dernière région de France d'un seul tenant, un pays de liberté sans mélange.

Il s'agit là d'un constat à partir duquel on peut repenser l'Aquitaine non en fonction de l'usage que l'on en fait aujourd'hui, mais en imaginant la diversité de pratiques touristiques qu'un tel ensemble détient, pour peu qu'on sache le mettre en évidence. Et si on ajoute à ce potentiel naturel son potentiel humain et culturel, c'est-à-dire la faculté de cette région d'être par ses coutumes et les hommes qui les perpétrent, le dernier refuge en France de la fête populaire et du jeu collectif, on peut imaginer qu'il rivalise avec les régions touristiques les mieux dotées, dans une originalité absolue, faite de contrastes, de douceur de vivre et de vastes espaces, de solitude et d'intimité, de silence et de fêtes, de jaillissements marins et d'immobilités lacustres.

Cette analyse de l'Aquitaine, à la fois fondée sur l'approche sensible et sur la connaissance, a conduit la Mission à donner à son aménagement un certain nombre de principes fondamentaux qui lui sont comme la pierre angulaire :

Premier principe : protéger la nature, capital touristique de l'Aquitaine, et l'aménager pour l'offrir à tous.

Deuxième principe : fonder l'image touristique de l'Aquitaine sur la conjonction des éléments naturels qui la composent : l'océan, la forêt, le lac.

Troisième principe : relier ces éléments entre eux au niveau de la région par un canal de liaison entre la chaîne des lacs, et au niveau local par les ensembles d'hébergement et d'animation.

Quatrième principe : regrouper les hébergements de façon à dégager les plus vastes espaces naturels possibles d'un seul tenant, ce qui revient à protéger l'espace aquitain.

Cinquième principe : ne pas donner à la demande le pas sur l'offre, mais ayant dégagé une offre touristique originale la confronter à la demande.

Sixième principe : greffer l'aménagement nouveau sur l'existant afin de ne pas créer deux Aquitaines, celle de la tradition et celle de l'innovation.

Septième principe : aménager l'Aquitaine pour les Aquitains, dans le respect de leurs valeurs propres et dans le souci de leur mieux être.

Une dialectique.

Sans doute le lecteur risque-t-il de rester sur sa faim au terme de cet article, car peu d'éléments anecdotiques lui ont été donnés sur les réalisations envisagées : un port ici, une station balnéaire là, une route ailleurs, etc...

Assurément ce sont des éléments non négligeables qui impliquent une mise en œuvre technique importante, un investissement financier considérable. Mais nous espérons avoir fait sentir ici que l'essentiel en Aquitaine se situe en amont et en aval de cet apport de moyens : la question posée n'est pas de savoir si on peut réussir un aménagement touristique en Aquitaine. La réponse ne fait aucun doute. La vraie question est de savoir si l'Aquitaine peut survivre à sa mutation économique, si elle peut reconnaître dans le visage qu'elle aura demain sa beauté et sa douceur de vivre d'aujourd'hui.

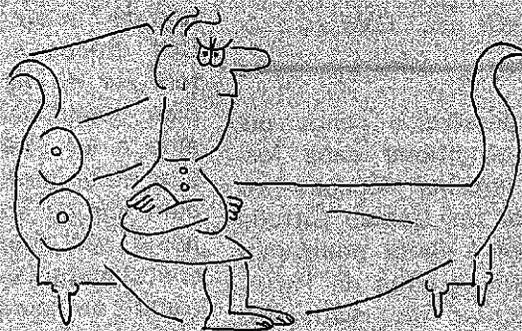
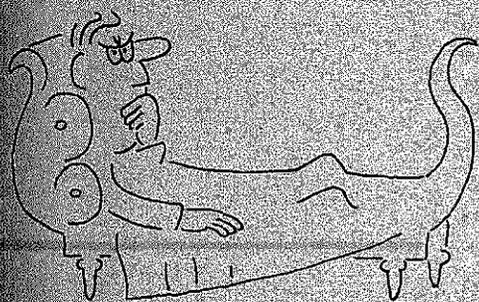
Nous pensons que cette bataille-là se gagne par une dialectique de la connaissance et de l'intuition, de la volonté et de l'amour. Au risque de paraître naïf. ■

E. BIASINI,

Président de la Mission
interministérielle pour l'Aménagement
de la Côte Aquitaine.

LA REVUE PCM EST A COUP SÛR
L'UNE DES MEILLEURES TRIBUNES
DE CE "NOUVEL ESPRIT TECHNIQUE"...

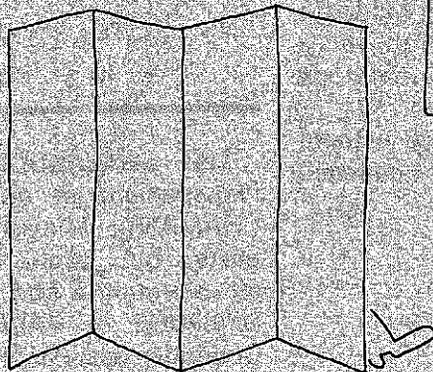
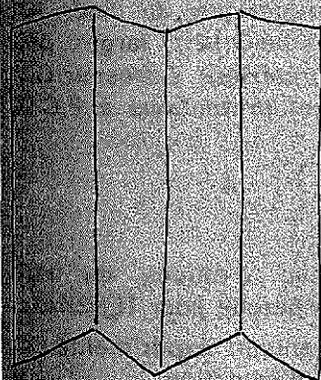
... DANS LEQUEL BEAUCOUP
DISTINGUENT UN PUISSANT
MOTEUR DE CHANGEMENT ET
LES PRÉMISSSES D'UNE RENAISSANCE.



ELLE OUVRE UN DIALOGUE ENTRE
PARTENAIRES SOCIAUX: TOUTES
LES OPINIONS SUR UN SUJET
CHOISI ONT LA LATITUDE DE
S'EXPRIMER, VOIRE DE S'AFFRONTER...

LA NUIT PORTE CONSEIL.
OUI! IL FAUT ASOLUMENT
SOUTENIR CETTE REVUE,
C'EST DÉCIDIÉ...

JE VAIS LES
CONVAÎNCRE DE
S'ABONNER!



Tarification à l'usage des infrastructures

Par décision du 23 mars 1971, M. CHABAN-DELMAS Premier Ministre a chargé, sur proposition de M. CHAMANT, Ministre des Transports, M. Daniel LAVAL, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées de présider un groupe de travail interministériel chargé d'étudier un système de tarification de l'usage des infrastructures. Ces études seront menées à la fois sur le plan national et sur le plan communautaire. La Commission a en effet adressé en 1971 aux états membres un mémorandum sur ce sujet en vue de proposer une solution basée sur les coûts marginaux, mais sous contrainte de l'équilibre budgétaire de chacun des modes de transport.

Le groupe de travail pourrait déposer un premier rapport intérimaire d'ici la fin de l'année.

Un espace vert sur les terrains Citroën du quai de Javel

Le Gouvernement a rendu publiques les conditions dans lesquelles les terrains occupés actuellement par les Usines Citroën Quai de Javel à Paris pourraient être acquis par la Ville de Paris.

La perspective de réalisation d'un espace vert de 12 à 15 hectares, suggéré par M. CHALANDON lors d'un déplacement à l'Hôtel de Ville de Paris à l'automne 1971, est l'élément le plus important du programme d'urbanisation qui pourrait être entrepris à cet emplacement qui prolonge la zone du Front de Seine du XV^e arrondissement.

Rappelons qu'il faut remonter à la création du Parc Monceau sous Napoléon III pour trouver à Paris un projet comparable de réalisation d'espace vert.

Serait-ce le signe d'une volonté du Gouvernement de « dédensifier » Paris ?

Evolution des transports fluviaux et missions de l'Office national de la navigation

MM. CHALANDON, Ministre de l'Équipement et du Logement et CHAMANT, Ministre des Transports, ont confié une mission d'exploration à MM. DESBAZEILLE, DEVOUGE et VADOT, Ingénieurs Généraux des Ponts et Chaussées pour définir l'avenir et l'évolution des transports par voie d'eau dans le cadre de la politique commune des transports. A ce titre, les missions de l'O.N.N. et son organisation feront l'objet d'un examen complet, afin de moderniser et d'alléger la tutelle de l'Etat dans ce secteur.

OFFRES D'EMPLOI

Importante société d'études recherche, urgence, pour études routières, organisation entretien routier, contrôle travaux routiers, Ingénieurs confirmés et débutants pour PARIS et PROVINCE et pour missions Amérique du Sud, Antilles, Extrême-Orient, larges possibilités de carrière. Adresser C.V. manuscrit et prétentions à P.C.M.

✱

Le bureau d'études du Plan MAHAB recherche pour TEHERAN :

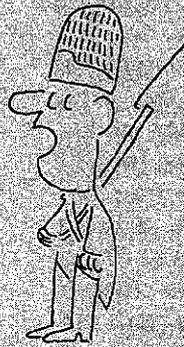
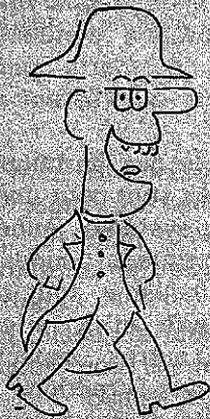
- 1) Un Ingénieur expérimenté en réseau d'irrigation,
- 2) Un Hydrogéologue,
- 3) Un Ingénieur assistant de bureau d'études.

S'adresser à M. E. EGHBAL, ingénieur civil des Ponts et Chaussées, Directeur du MAHAB, 215, avenue Irannovid - TEHERAN.

ABONNEZ VOUS
GROGNARDS!

... A VOTRE TOUR, LECTEURS, A L'EXEMPLE DE CE
GRAND HOMME

**FAITES ABONNER
VOS AMIS !**



J.-L. LAUMAILLE

A propos du rôle et des méthodes des GEP

La revue « Urbanisme » a publié il y a quelques mois un article dont l'objet principal était de critiquer le renversement de tendance dont pâtissent les architectes-urbanistes depuis quelques années et qui fait que l'élaboration des plans d'urbanisme leur est confiée de moins en moins souvent.

A cette occasion cet article effleurait également un certain nombre d'autres problèmes touchant au rôle et aux méthodes de fonctionnement des Groupes d'Etudes et de Programmation des Directions Départementales de l'Équipement. Il s'agit là de questions qui sont manifestement à l'ordre du jour et dont on retrouve pour certaines les échos jusque dans la grande presse quotidienne.

Un premier problème, qui a une résonance politique importante, est celui du rôle de l'État dans l'urbanisme, et plus particulièrement du rôle de son antenne locale, le G.E.P.

Théoriquement, la doctrine sur ce point est à peu près claire : les Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme sont considérés comme des affaires d'État avec, en principe, accord des collectivités locales ; dans ces conditions, le GEP (et d'ailleurs également le SRE dans une certaine mesure) représentent le maître d'ouvrage : les services d'État sont leaders. Quant aux Plans d'Occupation des Sols, la théorie veut que ce soit la situation inverse qui prévaille : c'est une affaire des collectivités locales.

Chacun sait que cette théorie passe difficilement dans les faits, au moins pour sa seconde partie ; les raisons en sont multiples et débordent largement les problèmes de planification urbaine : elles sont financières (détection par l'État de sources essentielles de financement), techniques (faiblesse des services techniques communaux sauf dans les très grandes villes). Il y a enfin un dernier facteur qui joue et dont le poids n'est pas des moins

dres : les DDE ont à se préoccuper de la réalisation d'un grand nombre de plans ; ils ont donc naturellement tendance à être aussi expéditifs que possible dans l'élaboration des plans, et donc à arracher le plus rapidement possible l'accord des élus de façon à « perdre » le moins de temps possible en « vaines palabres ». Ces différents éléments ajoutés à quelques autres sont suffisants pour expliquer les grincements et les ambiguïtés que les uns et les autres dénoncent de temps à autre.

Ces problèmes de rapport entre GEP et collectivités locales seraient peut-être moins aigus si les élus trouvaient en face d'eux des interlocuteurs, connus de longue date, connaissant les problèmes et les particularités de la situation locale. C'est dans ce contexte que certains parlent du « mouvement perpétuel, en forme de valse, des chefs de GEP »..., et de « jeunes techniciens intelligents et pleins de bonne volonté mais dépourvus d'expérience », ou encore, à propos d'études sous traitées, des « missions d'experts parachutés produisant des rapports qui restent ensuite dans les tiroirs »...

Il est probable que certaines des difficultés ainsi mentionnées sont pour une part imputables à la jeunesse du système, jeunesse des équipes qui ont été constituées, jeunesse de la pensée en matière d'urbanisme, tout ou presque étant encore à découvrir et à faire connaître dans ce domaine. D'autres aspects touchent au fonctionnement des Directions Départementales et à la possibilité de faire circuler convenablement dans son sein l'information sur les problèmes locaux. D'autres enfin touchent à l'attitude des personnes concernées ; peut-être certains types de formations ne sont-ils pas propices pour produire des gens ayant spontanément un certain sens du dialogue et de la communication. ■

F. PERRET
I.P.C.

VIE DES GROUPES RÉGIONAUX

Dans un encart joint au numéro d'octobre 1971, le bulletin du P.C.M. donnait un premier compte rendu des activités des groupes régionaux depuis le vote des nouveaux Statuts de notre Association, et l'élection du Directoire.

Nous avons donc prévu de tenir ouverte dans les numéros suivants une rubrique « **Vie des Groupes Régionaux** » destinée à rendre compte de la suite de ces activités. En fait, la surcharge de l'équipe responsable de la Revue n'a permis de donner suite à tous les projets, et c'est seulement dans le présent numéro que nous ouvrons réellement cette rubrique espérant bien, cette fois, lui assurer une vie continue d'un numéro à l'autre.

En régime de croisière, cette rubrique devrait à côté de renseignements généraux permettant d'avoir une vue d'ensemble sur la vie des groupes, donner la parole à tel ou tel d'entre eux lorsque son activité apparaîtra comme particulièrement originale et intéressante.

Mais, dans le présent numéro, il nous paraît nécessaire de consacrer la rubrique renaissante à un nouveau bilan depuis celui du mois d'octobre, pour essayer de saisir l'ensemble de la situation et en tirer quelques enseignements.

*
**

Rappelant la note du Directoire « **un P.C.M. comment faire** » jointe au numéro du bulletin de juillet 1971, le bilan d'octobre indiquait déjà que le Directoire se trouvait pris entre deux préoccupations :

— D'une part laisser la plus large initiative aux groupes locaux pour bénéficier au maximum des diversités locales et permettre aux préoccupations réelles des camarades de se manifester,

— D'autre part éviter le risque réel que rien ne se produise, chacun étant pris par ses multiples délégations et attendant les invitations des autres.

Mais un autre souci s'est également manifesté et s'est concrétisé dans une large discussion qui s'est instaurée lors de la réunion du 17 mars 1972 du Conseil d'Administration,

dont le lecteur trouvera le compte rendu par ailleurs :

— Une nébuleuse de contacts mal coordonnés ne peut remplacer une doctrine d'action dont doit découler une stratégie. Elle risque même d'aboutir à des actions carrément divergentes.

Que se passe-t-il réellement dans les groupes régionaux, et par quoi se concrétisent ces soucis et ces risques ?

*
**

Tout d'abord le risque « que rien ne se produise » n'est malheureusement pas resté un cas d'école. Mais il s'est finalement peu manifesté, et dans un cas bien particulier :

Le Groupe « Normandie » a cessé toute activité pendant une longue période par suite du départ de son délégué, la seule information parvenant aux camarades étant celle du bulletin. Dans ces conditions il a été très difficile de le faire redémarrer de l'extérieur, et nous remercions vivement ici le camarade FUMET pour son aide efficace, et le camarade DELORME, de la D.D.E. du Calvados qui, bien que non candidat, a finalement accepté de se laisser porter tout récemment au poste de délégué régional par les voix de 36 camarades du groupe. Nous lui adressons nos remerciements, nos félicitations et surtout nos encouragements pour relancer la vie du groupe.

Nous saisissons cette occasion et cette expérience difficile pour demander instamment aux camarades de ne plus la laisser se produire :

Autant il est relativement facile à un délégué qui quitte son poste pour une raison quelconque d'organiser avant son départ son remplacement, en usant de sa persuasion auprès des camarades pour susciter une ou plusieurs candidatures, autant cela devient difficile après ce départ et surtout à partir de l'extérieur du groupe.

*
**

Le Groupe « du Nord » a tenu deux réunions plénières (octobre 71 et février 72). Les grou-

pes de travail thématiques et les contacts avec les partenaires n'ont pratiquement pas démarré, faute de volontaires pour les animer.

Le Groupe « Bretagne - Pays de Loire » a tenu une réunion plénière à Nantes le 9 novembre 1971 et a décidé de consacrer ses réflexions au thème « **Tourisme et Aménagement Régional** », et par ailleurs de nouer des relations avec les architectes et avec la Fédération des Promoteurs Constructeurs. Courant janvier deux groupes de travail étaient créés avec les architectes, l'un à Nantes (animateur ADAM), l'autre à Angers (animateur PORTIGLIA).

Celui de Nantes décidait de s'orienter vers le thème « **La place de l'homme de l'Art dans la Société** », son rôle dans les différentes missions qui contribuent à l'acte de construire et à l'acte d'aménager, les problèmes de sa formation.

Les travaux en commun avec les architectes sont donc très engagés. Ceux avec les Promoteurs Constructeurs démarrent également.

Une autre réunion plénière du groupe a eu lieu le 23 mars 1972 avec la participation de représentants de l'Amicale du G.R.E.F.

Pour nouer des contacts avec d'autres partenaires, des volontaires se sont désignés mais souhaiteraient des directives plus précises du Directoire.

Le Groupe « **Midi-Pyrénées** » (délégué DANFLOUS) a tenu trois réunions plénières :

- le 25 mai 1971 à Toulouse
 - Constitution du Groupe
 - Election du Délégué Régional
- le 25 septembre 1971 à Cordes
 - Adhésion aux diverses options prises par le Directoire
 - Désignation des responsables des contacts avec nos principaux partenaires sociaux
 - Thèmes de réflexion retenus :
 - Habitat régional
 - Tourisme et Aménagement
 - Evolution de la civilisation causée par l'innovation technologique.
- le 22 mars 1972 à Toulouse
 - Compte rendu de la réunion restreinte

avec I.G.R.E.F. et Architectes ;

- Désignation des camarades pour la participation au Groupe AUBERT sur la Formation Permanente ;
- Désignation des responsables des relations publiques avec les divers partenaires sociaux.

Une nouvelle réunion axée sur « L'environnement » était en cours d'organisation début avril.

Les relations sont nouées avec les Architectes et les I.G.R.E.F. (responsable FREBAUD). Une première réunion tripartite du 26-2-72 limitée à un total de 12 participants a permis de dégager diverses préoccupations communes dans le domaine des relations techniciens-décideurs, des relations décideurs-citoyens, et de la « commande publique ». La nécessité de partir **d'expériences concrètes locales** a été soulignée, ainsi que celle d'un certain éclatement en sous-groupes suivant **l'opportunité territoriale** (département ou agglomération importante).

Une réunion du 22 avril devait permettre de faire la synthèse des suggestions déclenchées par la première, et de déboucher sur des propositions définitives de réflexions et d'actions concertées.

Sur la liste de 22 « **partenaires** » suggérée par le Directoire et complétée localement, 18 ont été retenus et ont donné lieu à désignation d'un responsable P.C.M. du contact régional à prendre.

A noter que les camarades du **Limousin** initialement rattachés à Midi-Pyrénées devaient finalement l'être à l'Auvergne-Centre, mais semblent en fait « entre deux chaises » !

Le Groupe « **Poitou Charentes-Aquitaine** » (délégué CHAMBOLLE) a tenu 2 réunions plénières, centrées chacune sur un sujet général mais régionalisé et ouvert a priori largement sur une participation extérieure comprenant Ingénieurs civils des Ponts et Chaussées (bureaux d'études et entreprise), Syndicat des T.P.E., Ingénieurs des Télécommunications, I.G.R.E.F., Armement, etc... :

— 5 octobre 1971 : les autoroutes à financement privé avec CYNA de COFIROUTE et M. l'Ingénieur Général THIBAUD,

— 26 janvier 1972 : l'industrialisation de l'Aquitaine.

Une réunion est consacrée à la préparation de l'Assemblée Générale le 2 mai 1972.

En plus de ces contacts généraux résultant de l'ouverture des séances plénières à divers partenaires, en fonction des sujets abordés, un groupe de travail a été mis en place avec les **Architectes**. Une première réunion restreinte (6 participants) en janvier a permis de définir le cadre de travail et les premiers thèmes.

Première Réunion de travail le 19 avril 1972 (une vingtaine de participants, cadence bimestrielle prévue) : complémentarité des professions, meilleure compréhension des démarches intellectuelles réciproques, meilleure collaboration dans les différentes actions concourant à l'amélioration du cadre de vie.

Le Groupe Provence - Côte d'Azur - Corse - Languedoc - Roussillon (délégué PECHERE) a tenu deux réunions plénières à Marseille, l'une en novembre 1971, l'autre en janvier 1972. Des responsables pour les thèmes d'études et les contacts à assurer ont été désignés. Nous demandons au camarade PECHERE d'exposer en détail les intéressantes activités de son Groupe dans un tout prochain numéro.

Dès à présent nous tenons à noter que l'ouverture vers l'extérieur est mise en pratique par divers moyens :

— Dîner-débat avec des personnalités nationales et régionales de divers horizons, consacré à la Formation Permanente et ayant donné lieu à un compte rendu détaillé de la part du journal « Le Provençal » du 13-2-72 (bon exemple de relations avec la presse),

— Trois réunions avec les Architectes,

— Une réunion avec les I.G.R.E.F.,

— Appartenance du délégué PECHERE aux instances dirigeantes locales et nationales du Club des Jeunes Dirigeants d'entreprises.

Un problème d'éloignement se pose pour le Languedoc-Roussillon : une certaine vie de sous-groupe est assurée pour cette région (notamment contacts avec les Architectes et les I.G.R.E.F.) mais, en raison de leur faible densité les camarades souhaitent maintenir l'intégration dans le groupe d'ensemble Médi-

terrannée, une réunion plénière sur trois par exemple ayant lieu dans le Languedoc-Roussillon.

Le « Groupe Bourgogne - Rhône - Alpes » (délégué BASSET) a tenu deux réunions plénières en octobre 1971 et en mars 1972, et une troisième a lieu ce mois de mai.

Des camarades ont été désignés comme correspondants pour la plupart des partenaires sociaux définis par le conseil d'administration. Les contacts sont engagés avec les Architectes, les civils Ponts et les Télécommunications.

Sur les 8 thèmes qui avaient été définis en octobre, trois groupes de travail ont été mis en place :

— Le problème des transports urbains,

— Le problème foncier et l'équipement des sols,

— La Privatisation des investissements publics.

De façon à intéresser le maximum de camarades et à les faire profiter des ouvertures sur l'extérieur, la réunion plénière du groupe régional du mois de mai est centrée sur l'un de ces trois thèmes, préparée en conséquence par l'équipe qui s'en est chargée et ouverte à diverses personnalités extérieures compétentes.

Le Groupe « Auvergne - Centre » (délégué HASSON) souffre d'une faible densité de camarades sur une zone d'action étendue. C'est pour cela qu'il s'est réuni en deux fois, le 17 mars à Clermont-Ferrand et le 24 mars à Orléans.

D'une façon générale les camarades du groupe sont d'accord pour chercher à améliorer les relations avec nos « partenaires » mais ils reprennent à leur compte le souci décrit au début de cette rubrique et ayant donné lieu aux débats du 17 mars du Conseil d'Administration. Ils souhaitent, avant de nouer des contacts locaux, recevoir du Directoire des dossiers de départ « nationaux » sur les principaux sujets à aborder, de façon à ne pas arriver désarmés et ne pas s'engager à la légère vis-à-vis des partenaires locaux.

Le Groupe « de l'Est » (délégué PARRIAUX) a manifesté le même genre de souci dans ses réunions du 12 octobre 1971 à Pont-à-Mousson et du 13 octobre 1971 à Strasbourg.

Une réunion « Franche-Comté » a également eu lieu en janvier.

Les contacts ne se sont donc engagés que prudemment, mais ont cependant bien démarré avec les Architectes, principalement à Strasbourg où une bonne audience et une périodicité paraissent s'établir.

Le groupe de l'Est pose de façon cruciale le problème de l'étendue territoriale face à une faible densité d'Ingénieurs P.C.M.

L'éclatement de ses réunions le prouve, les camarades souhaitant des réunions plénières, mais celles-ci étant matériellement difficiles à monter.

**

Le « Groupe de Paris » est enfin entrain d'assurer un démarrage très encourageant, grâce au dynamisme de ses délégués, PERRIN, BOUVIER et BEFFA.

Les conditions sont éminemment plus difficiles que pour les groupes de province, compte tenu du nombre de camarades, de la multiplicité des délégués, de la difficulté d'harmoniser les emplois du temps et de la nécessité d'apporter à tous les camarades qui souhaitent assurer une certaine action dans le P.C.M., la possibilité de le faire et d'y trouver des satisfactions légitimes.

Quoi qu'il en soit, une circulaire en date du 25 février 1972, a pu être envoyée à la suite d'un certain nombre de réunions préparatoires où ont été associés la plupart des délégués du P.C.M. résidant en région parisienne. Les réponses à cette circulaire ont été très encourageantes car plus d'une soixantaine d'Ingénieurs ont, à ce jour, apporté leur témoignage et indiqué les secteurs où ils souhaiteraient œuvrer, que ce soit dans le domaine de groupes thématiques ou dans celui des contacts avec les partenaires sociaux.

Dans ces conditions, l'objectif envisagé est celui d'assurer la vie d'une douzaine d'activités différentes en région parisienne, chacune placée sous la responsabilité d'un groupe permanent de deux à quatre camarades assistant en

principe à toutes les réunions relatives à cette activité, auquel seraient associés des camarades dont les emplois du temps ne permettraient qu'une participation moins continue.

Le groupe permanent assurerait ainsi la responsabilité de l'animation de l'activité considérée et assurerait une représentation auprès du groupe central de la région parisienne animé par les trois délégués où seraient confrontées les expériences des différents groupes de travail.

Une première réunion du groupe central (provisoire) était prévue le 13 avril 1972 avec l'ordre du jour suivant :

— résultat de l'enquête suite à la circulaire du 25-2,

— lancement des groupes thématiques-répartition des tâches,

— contacts avec les partenaires sociaux-répartition des tâches,

— diffusion de l'information dans le groupe de Paris,

— éventualité du lancement de nouveaux thèmes.

D'ores et déjà BOUVIER et PERRIN ont lancé des activités relatives à quelques groupes et aux relations avec les Architectes. La mise en route de l'ensemble de la machine doit vraisemblablement occuper jusqu'aux vacances et on peut espérer que la cadence atteinte à cette époque sera suffisante pour éviter qu'elle ne retombe à zéro à la rentrée.

Nous demandons au camarade PERRIN de nous faire part plus en détail des intéressantes activités de son groupe dans un tout prochain numéro.

**

Quels enseignements pratiques peut-on tirer sur le plan de l'organisation matérielle de la vie des groupes de ce rapide tour d'horizon :

— Tout d'abord, et je ne l'ai pas mentionné à chaque fois, la plupart des **groupes de province** du P.C.M. ont coordonné étroitement leurs activités du point de vue **matériel** avec les groupes du **Syndicat** : Moyens de secrétariat souvent communs, réunions plénières le même jour à la suite l'une de l'autre pour limiter les déplacements de l'important « sous ensemble » commun.

— Les réunions plénières sont parfois axées sur un thème de travail dont elles tentent de faire le point, parfois sur un bilan général d'activités. Dans le premier cas elles peuvent être avantagement et largement ouvertes aux participations extérieures.

— Les groupes de travail locaux thématiques qui démarrent le mieux sont ceux qui associent souvent **Architectes et I.G.R.E.F.** et qui partent de cas concrets régionaux. Cela n'a rien d'étonnant, ces partenaires étant fréquemment associés aux I.P.C.M. pour de nombreuses activités professionnelles, régionales et locales.

— Les relations sont bonnes, mais les sujets communs moins évidents à trouver avec les autres corps techniques (par exemple Armement).

— Pour les organismes tels que Club des Jeunes Dirigeants d'entreprises, Jeunes Chambres économiques, etc... les camarades semblent avoir du mal à trouver l'occasion pour un premier contact.

— Pour les élus locaux, les responsables politiques en général, les organisations syndicales, etc... réticences généralisées à nouer des relations systématiques.

— Diverses solutions « territoriales » de sous-groupe sont valables, suivant la « densité » des camarades et de leurs partenaires, l'existence de grosses agglomérations, etc... La réunion plénière éventuellement à faible fréquence reste indispensable pour élargir le cadre, dresser des bilans, comparer les expériences.

— L'écho de la presse locale est encore bien rare, mais il faudrait y penser à un certain stade des travaux, comme nous le montre l'exemple du groupe « Méditerranée ».

— Enfin le rôle du délégué Régional est primordial mais lourd, et il ne peut le remplir complètement qu'en s'appuyant sur une petite équipe d'animateurs.

Il doit en effet assurer :

— La représentation des camarades au Conseil d'Administration et participer activement aux décisions de celui-ci sur les prises de positions et les actions de notre association (orientation et sanction des actions du Directoire).

— La circulaire de l'information dans les deux sens.

— L'animation et la coordination des travaux régionaux en sous-groupes thématiques, contacts extérieurs, etc...

*
**

Et la coordination des objectifs et des stratégies ?

Les deux tiers des groupes régionaux (dont le groupe de Paris) se sont donc lancés dans des activités basées sur le croisement de thèmes de réflexion et de contacts avec divers « partenaires » des I.P.C.M.

Très peu n'ont rien démarré, ou presque, par suite de circonstances difficiles (interruption d'activités de plusieurs années, absence de délégués au départ). Certains enfin ont posé le préalable d'objectifs précis définis sur le plan national pour éviter la dispersion, voire les divergences.

De toute façon ce dernier souci, repris par certains membres du Conseil d'administration lors de la réunion du 17 mars 1972 apparaît forcément à un moment ou à un autre, même si, comme la plupart des groupes, on n'en fait pas un préalable au démarrage des contacts et des activités communes.

Aussi bien ce souci est partagé par le Directoire et par son Président qui se sont préoccupés depuis 6 mois de faire démarrer parallèlement les structures et les activités centrales indispensables pour que les initiatives régionales ne finissent pas dans une nébuleuse confuse dont ne se dégageraient ni objectifs ni stratégie.

Compte tenu de la nécessité parallèlement dégagée de **rénover notre revue**, les activités et les structures centrales se sont pour le moment organisées pour **réussir au mieux cette rénovation**.

Cela était d'autant plus naturel que l'étude de la rénovation de la revue nous avait conduits à définir comme **thèmes des « dossiers »** devant faire l'ossature des premiers numéros 1972 :

- Le logement,
- La Formation Permanente,
- Les Rapports entre secteurs Public et Privé.

L'élaboration de chacun de ces numéros a polarisé l'action de tous les camarades qui étaient prêts à prendre des responsabilités d'animateurs en la matière sur le plan national, a entraîné l'organisation de « **tables rondes** » dont les prochaines doivent être consacrées au « changement », à la « pensée technicienne », etc...

Finalement les dossiers de base réclamés par certains responsables de Province pour éviter l'éparpillement au départ prennent la forme des « dossiers » des numéros successifs de la revue nouvelle formule.

Est-ce à dire que le problème est ainsi définitivement résolu? Sûrement pas, mais par contre on peut espérer que ces numéros de revue arriveront à temps pour encourager les initiatives locales, et que par ailleurs les équipes qui y ont collaboré formeront le noyau des groupes centraux de coordination, tant pour les thèmes de réflexion que pour les contacts extérieurs.

S'il en est bien ainsi une structure rationnelle se mettra progressivement en place permettant de coordonner les actions régionales et de dégager à tous moments objectifs et stratégie et satisfaisant aussi bien ceux qui la réclamaient comme un préalable indispensable pour éviter l'éparpillement que ceux qui comptaient surtout sur les initiatives régionales pour amorcer les activités.

D'ores et déjà, les objectifs généraux de ces prises de contacts avec nos partenaires définis lors du Conseil d'Administration du 31-1-72 et diffusés le 17-2-72 aux délégués de Groupes semblent faire une large unanimité.

Ces objectifs pourraient consister à :

1) Mettre fin à des conflits sans fondements réels qui conduisent à un affaiblissement mutuel (critiques, actions de dénigrement, arbitrages par des tiers, etc... et qui sont :

— alimentaires,
— ou dûs à l'incompréhension et à l'absence de dialogue.

2) Préparer une solidarité active, entre nos groupes respectifs notamment en matière de :

— formation,
— défense face à des agressions,
— prise de conscience du parallélisme de

nos rôles dans la société,

— élargissement des possibilités de carrière, etc...

3) Promouvoir une action de fertilisation croisée, par échange de nos manières de pensées ou de nos techniques.

4) Améliorer l'efficacité professionnelle par une meilleure coopération de tous les jours.

5) Diffuser largement l'information sur le plan général aussi bien que technique et recueillir dans des milieux bien informés la dite information et mieux faire connaître.

6) Préparer les esprits des membres de l'Association à une politique d'engagement au service d'actions concrètes.

*
**

Sans attendre que les structures centrales définitives de coordination soient en place, un **effort de circulation de l'information entre le Directoire et les Groupes régionaux** était urgent. C'est dans ce but que le Président a complété les missions de « liaisons » qu'il avait confiées à HUGON, COHAS et moi-même, en me demandant de tenir à jour un « tableau de bord » des activités principales des groupes de province. J'ai ainsi proposé aux délégués de me faire parvenir de façon informelle une copie de tout document traduisant une activité quelconque de leur groupe et j'espère à partir de cette matière première :

— effectuer des comparaisons enrichissantes entre les initiatives et les démarches de chacun,

— rediffuser immédiatement sur les autres ce qui apparaîtra particulièrement intéressant.

— tenir à l'intention du Directoire un « tableau de bord » qui lui sera utile pour prendre les initiatives voulues en matière de coordination et préparer les réunions du Conseil d'Administration,

— alimenter la présente rubrique comme je viens de pouvoir le faire, abondamment cette fois et je m'en excuse, mais un bilan un peu exhaustif après 6 mois m'a paru utile. ■

M. GÉRODOLLE
I.P.C.

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

La septième édition du « MÉMENTO TECHNIQUE DE L'EAU »

La société DEGRÉMONT vient de réaliser une septième édition de son « Mémento technique de l'eau ».

Cet ouvrage de plus de onze cents pages, dû à la collaboration d'une vingtaine de spécialistes, est consacré au problème du traitement des eaux. Il en résume les aspects généraux puis, en différents chapitres, énumère et décrit les principaux procédés et appareils en usage, expose minutieusement les principes et techniques qui président à la conception et à la réalisation des stations de traitement pour, enfin, récapituler et rapporter les textes législatifs et réglementaires qui régissent la matière et les formulaires de chimie, de biologie, d'hydraulique, d'électricité qui s'y rapportent.

La présentation de cette somme de l'eau pure a donné lieu, dans le cadre du Centre Parisien des Congrès Internationaux, à une très agréable réception qui rassembla un bon millier de personna-

lités de la politique, de la diplomatie, de la presse, de la haute administration et de l'industrie.

Tout récemment appelé à la tête de la grande firme de Rueil, Monsieur Léon JOUSSEAUME, après avoir remercié ses hôtes et rendu aux fondateurs de l'entreprise et spécialement à son prédécesseur, Monsieur Gilbert DEGRÉMONT présent à ses côtés, un hommage qui fut chaleureusement applaudi, retraça l'historique de la Société, son rapide développement, et illustra par quelques chiffres l'importance et l'originalité de ses activités.

Dans sa réponse, Monsieur Jacques BAUMEL, secrétaire d'Etat auprès du Premier Ministre, qui présidait la manifestation — à laquelle Monsieur Robert POUJADE, Ministre chargé de la protection de la nature et de l'environnement, avait lui-même accordé son haut patronage — justifia la reconnaissance et la sympathie que nourrissent les pouvoirs publics à

l'égard d'une société qui livre depuis longtemps et avec efficacité le bon combat contre la pollution, qui s'est acquis le premier rang mondial dans sa catégorie, dont les réalisations assurent la présence de l'industrie française dans plus de quatre-vingts pays — ce qui lui a valu, en 1971, l'Oscar de l'Exportation — qui soutient un effort méritoire en faveur de la recherche (le prix en fut, pour le dernier exercice, supérieur au bénéfice avant imputations fiscales), et qui, avec un fair-play exceptionnel, divulgue et diffuse au profit de tous ses méthodes et ses découvertes.

Un spectacle audio-visuel de qualité consolida la conviction des invités de la Société DEGRÉMONT — à l'insigne de la co'ombe blanche — qu'elle était digne de sa réussite, que ses activités et ses succès étaient d'intérêt général, et leur faisait partager les compliments et les vœux exprimés publiquement par le représentant du gouvernement.

Société Anonyme des
ENTREPRISES
HEULIN

Société Anonyme au Capital de 4 605 000 F

SIÈGE SOCIAL

58, Place du Marché-Saint-Honoré, PARIS (1^{er})
Tél. 073-70-74

DIRECTION GÉNÉRALE

301, Avenue Bollée, LE MANS
Tél. 28-09-73



TERRASSEMENTS
TRAVAUX SOUTERRAINS
BÉTON ARMÉ
PARKINGS - MÉTRO
BATIMENTS
GRANDS ENSEMBLES
CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES
PAVILLONS INDIVIDUELS

(Lauréat du Concours International)

Société Générale d'Entreprises

Société Anonyme au Capital de 52.400.000 Francs
56, rue du Faubourg Saint-Honoré - PARIS (8^e)
Tél. 266-12-34

ENTREPRISES GÉNÉRALES TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENT

**BARRAGES - USINES HYDRO-ÉLECTRIQUES
ET THERMIQUES**

CENTRALES NUCLÉAIRES

USINES, ATELIERS ET BATIMENTS INDUSTRIELS

CONSTRUCTIONS INDUSTRIALISÉES

TRAVAUX MARITIMES ET FLUVIAUX

PORTS - AÉRODROMES - OUVRAGES D'ART

ROUTES - AUTOROUTES - PARKINGS

GRANDS ENSEMBLES URBAINS

ÉDIFICES PUBLICS ET PARTICULIERS

**BATIMENTS SCOLAIRES, UNIVERSITAIRES
ET HOSPITALIERS**

ASSAINISSEMENT DES VILLES

ADDUCTIONS D'EAU

ÉTUDES COMPLÈTES D'ENSEMBLES

Compagnie Générale de Travaux d'Hydraulique

SADE

28, rue de La Baume PARIS VIII^e
Tél. 359.61.10

adductions d'eau

forages - captages

pompages - réservoirs

canalisations

traitement des eaux

potables et industrielles

assainissement

création de réseaux

sondages et forages

fonçages horizontaux

pipe-lines feeders

ÉTUDES GÉNÉRALES D'INFRASTRUCTURES

Circulations

Voie

Parkings souterrains

Assainissement

Distribution d'eau

Espaces verts

Distribution de gaz

Distribution électrique

Eclairage public

Télécommunications

Télévision collective

Signalisation



SUR LE PLAN GÉOGRAPHIQUE

(études générales, recherche, planification, organisation)

A. B. E. I. R.

(Ateliers et Bureaux d'Études d'Infrastructures Réunis)

Société Anonyme au Capital de 100 000 F

Siège Social : Le Moulin. Domaine de Grandchamp
78-LE PECQ

R.C. Versailles 68 B 444

Tél. 958.73.55



SUR LE PLAN PROMOTIONNEL ET OPÉRATIONNEL

(participation directe aux réalisations)

I. U. M. C.

(Ingénierie et Urbanisme « Martial Charpentier » S.A.)

S.A. au Capital de 100 000 F.

Siège Social : Le Moulin. Domaine de Grandchamp
78-LE PECQ

R.C. Versailles 69 B 382

Tél. 958.42.20