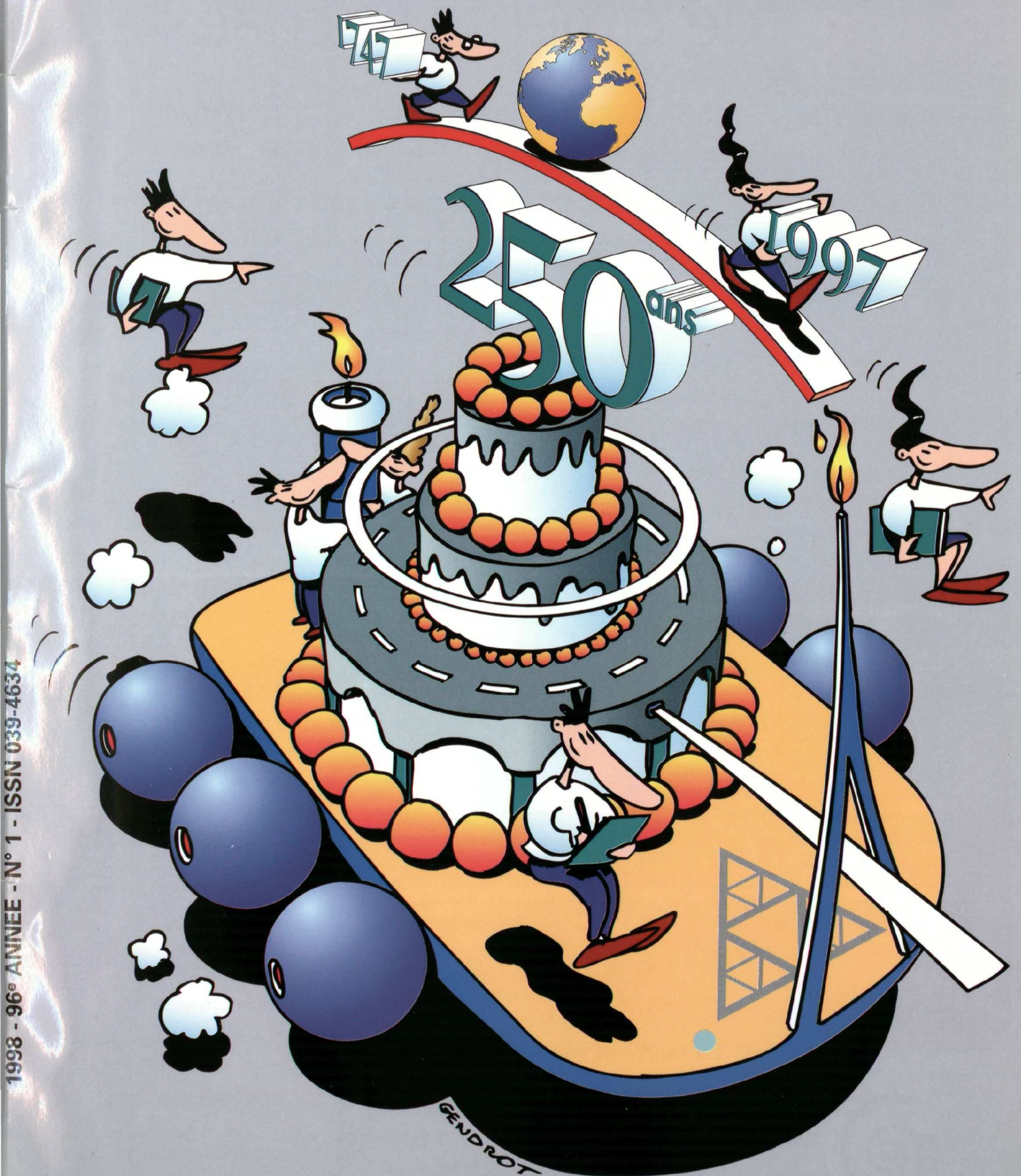


# PPCM LE PONT



1998 - 96<sup>e</sup> ANNÉE - N° 1 - ISSN 039-4634

## L'année anniversaire



# Une large gamme de ciments et chaux

Ces produits sont adaptés à tous types  
de travaux, y compris la rénovation.



**Ciments Calcia**  
Italcementi Group

**A world class local business\***

\*Un métier de proximité de classe internationale.



## DOSSIER : L'ANNEE ANNIVERSAIRE

Avant-propos Henri Cyna, président de l'Association pour le 250 <sup>e</sup> .....	p. 8
Le mot du directeur Jacques Lagardère .....	p. 12

### FEVRIER

Timbre .....	p. 13
--------------	-------

### MARS

Colloque Territoire et mondialisation .....	p. 14
---	-------

### AVRIL

Exposition, Hôtel de Rohan .....	p. 18
----------------------------------	-------

### JUIN

Gala de prestige .....	p. 26
Fête du personnel .....	p. 28

### AOUT

Symposium Saint-Venant .....	p. 29
------------------------------	-------

### OCTOBRE

Journée des anciens .....	p. 31
Rencontres Femmes Ingénieurs .....	p. 37
Fondation de l'École Nationale des Ponts et Chaussées .....	p. 40
Inauguration par le Président de la République .....	p. 41
Maroc .....	p. 51

### NOVEMBRE

Gala des élèves .....	p. 60
-----------------------	-------

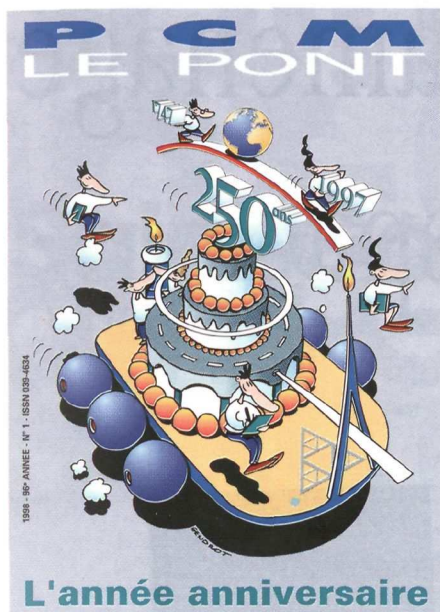
### DECEMBRE

Liban .....	p. 61
Manifestations en Province : DDE Ardennes, DDE Orne, Bouches-du-Rhône, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées .....	p. 64

Une année pour 250 ans, Jean Poulit et J.-Pierre Pronost .....	p. 69
--	-------

### DIVERS

ASCO-TP .....	p. 70
Ouvrages et publications .....	p. 72
Boutique, montres... médailles, foulards .....	p. 73
Sponsors (liste) .....	p. 75



Janvier 1998

Mensuel, 28, rue des Saints-Pères  
75007 PARIS

Tél. 01 44 58 34 85

Fax 01 40 20 01 71

Prix du numéro : 55 F

Abonnement annuel :

France : 550 F

Etranger : 580 F

Ancien : 250 F

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

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

Commission paritaire n° 55.306

Dépôt légal 1<sup>er</sup> trimestre 1998

n° 980077

#### DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Jean-Pierre PRONOST

#### DIRECTEUR ADJOINT

Jean POULIT

#### COMITE DE REDACTION

Jacques BONNERIC

Robert BRANCHE

Christophe de CHARENTENAY

Marie-Antoinette DEKKERS

Vincent DEVAUCHELLE

#### Secrétaire général de rédaction

Brigitte LEFEBVRE du PREY

#### Assistante de rédaction

Adeline PREVOST

#### MAQUETTE : B. PERY

#### PUBLICITE : OFERSOP,

Hervé BRAMI

55, boulevard de Strasbourg

75010 Paris

Tél. 01 48 24 93 39

#### COMPOSITION ET IMPRESSION

IMPRIMERIE MODERNE U.S.H.A.

Aurillac

Couverture : Paul Gendrot



# La Seine-et-Marne s'aménage et préserve son espace.



William KENT Fontainebleau

## **La Qualité de vie est essentielle pour la Seine-et-Marne.**

Conscient de l'environnement privilégié que représente le département, le Conseil Général préserve cet atout, facilite et garantit le bien-être des Seine-et-Marnais. Il améliore constamment les moyens de communication avec des réseaux routiers, ferroviaires, et fluviaux conséquents (3 autoroutes reliées à Paris, 680 km de routes nationales, 4 000 km de départementales, 2 gares TGV, 2 lignes RER et 13 ports fluviaux), sans compter 2 aéroports internationaux à proximité. Les villes et les pôles économiques sont reliés par des liaisons rapides. Avec la plus forte croissance démographique nationale, la Seine-et-Marne multiplie les créations d'établissements scolaires (près de 14 500 places créées en 10 ans dans les collèges), de structures de loisirs (6 bases de loisirs, 500 courts de tennis, 320 terrains

de football, 200 gymnases, 54 piscines), restaure et développe son patrimoine historique et culturel. Ceci dans un environnement privilégié et préservé : 130 000 hectares de forêts, 2 000 km de cours d'eau, des réseaux d'assainissement et d'épuration qui permettent de fournir 250 000 m<sup>3</sup> d'eau aux Seine-et-Marnais et 420 000 m<sup>3</sup> à l'agglomération parisienne.

**En choisissant l'aménagement, la Seine-et-Marne construit son avenir et investit dans sa qualité de vie.**

Conseil Général  
**SEINE & MARNE** 



**Saint-Gobain**

**Saint-Gobain**

**Saint-Gobain**

SAINT-GOBAIN  
EST UN LEADER MONDIAL DES MATÉRIAUX TECHNOLOGIQUES

Nous transformons des matériaux que nous connaissons depuis longtemps : le verre, la fonte, le plastique, les céramiques... Grâce à notre savoir-faire et à nos compétences, nous en faisons des produits plus beaux, plus esthétiques, qui servent au confort et à l'amélioration de la vie quotidienne des hommes... des produits plus techniques qui contribuent aux progrès de l'industrie... des produits plus performants pour répondre aux besoins diversifiés de nos clients, dans le monde entier.



# Complétez votre formation à l'Ecole nationale des ponts et chaussées

## MASTERS SPECIALISES

*Des formations de haut niveau à finalité professionnelle*

L'Ecole des ponts délivre 9 masters spécialisés, accrédités par la Conférence des grandes écoles, dans les domaines du génie civil, de l'aménagement et de l'urbanisme, de l'environnement, des transports et du management.

Ils donnent une formation professionnelle complète de niveau supérieur à des ingénieurs et des étudiants déjà diplômés.

L'enseignement, d'une durée de douze à quinze mois, est dispensé par des professeurs-praticiens et un stage est inclus dans la formation.

## MIB

*La Graduate School of International Business de l'ENPC*

Le MIB de l'Ecole nationale des ponts et chaussées a été créé en 1988. En 10 ans ce MBA s'est imposé comme l'un des meilleurs et des plus internationaux à l'échelle mondiale.

Les promotions, d'une soixantaine par an, comprennent 70 % d'étrangers et 30 % de français.

Elles représentent plus de 28 nationalités. Le corps enseignant provient des meilleures universités mondiales. Un cursus de 15 mois permet aux participants, après 6 à 9 mois à Paris, d'étudier et de travailler soit en Europe, en Amérique du Nord ou en Asie Pacifique.

## COPERNIC

*Pour les pays de l'Est*

Créé en 1990, par l'Ecole nationale des ponts et chaussées, l'Ecole des mines de Paris, Sciences Po et le Collège des ingénieurs, le programme Copernic est ouvert aux diplômés de l'Europe centrale et orientale et de la CEI.

Il forme au management et à l'étude du monde contemporain chaque année 40 étudiants en vue de les préparer à travailler dans une entreprise française et dans leur pays.

## PONTS FORMATION EDITION

*La formation continue de l'Ecole des ponts*

Depuis 20 ans, une équipe pluridisciplinaire au service du développement des entreprises et du perfectionnement des compétences dans les secteurs de l'aménagement, de l'environnement, du transport et du génie civil.

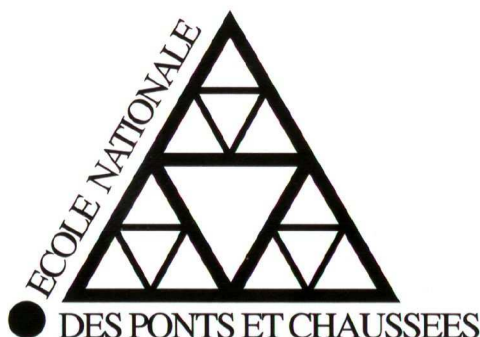
*Pour tous renseignements :*

*Mastères : 01 64 15 39 17*

*MIB : 01 44 58 28 52*

*Copernic : 01 49 54 72 80*

*Ponts Formation Edition : 01 44 58 27 13*

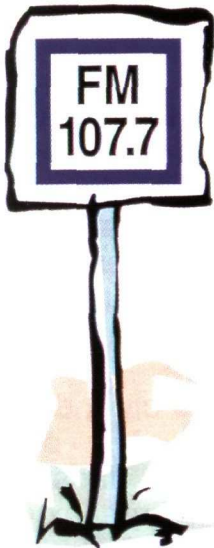




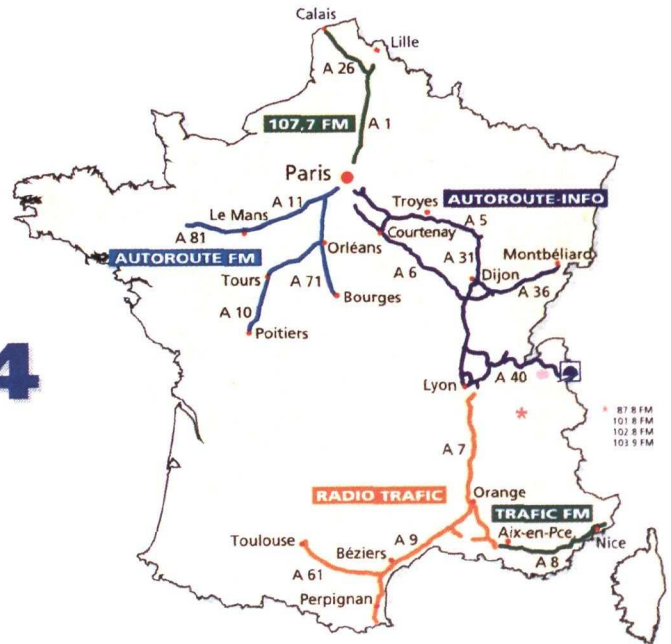
S'INFORMER COMME ON LE FERA AU TROISIÈME MILLÉNAIRE...

C'EST DÉJÀ POSSIBLE SUR AUTOROUTE !

Une fréquence radio :



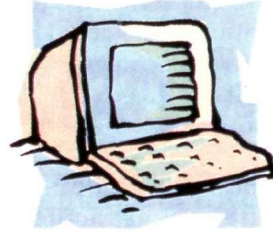
**24h/24**



Des informations autoroutières par :



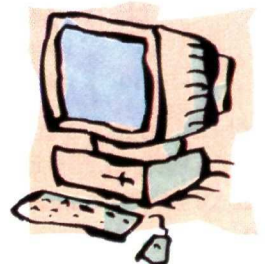
Audiotel  
**08 36 68 107 7**  
(2,23 F/mn)



Minitel  
**3615 AUTOROUTE**  
(2,23 F/mn)



Téléphone  
**33 (0)1 47 05 90 01**



Internet  
**[www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr)**

**L'AUTOROUTE**

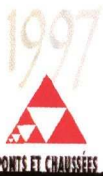
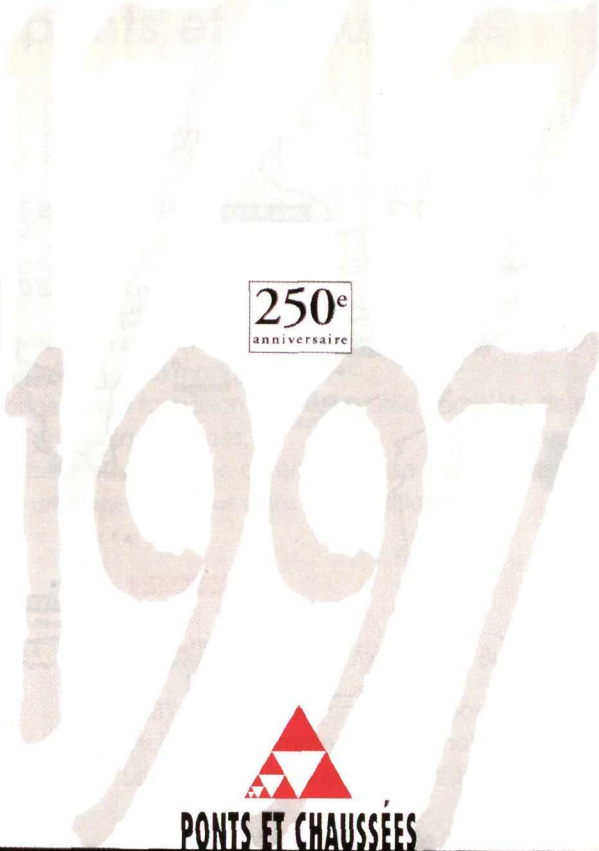
Votre voyage, vous l'aimez comment ?

ASSOCIATION DES SOCIÉTÉS FRANÇAISES D'AUTOROUTES  
3, rue Edmond Valentin - 75007 Paris - France



250<sup>e</sup>  
anniversaire

250<sup>e</sup>  
anniversaire



ASSOCIATIONS DES ANCIENS ÉLÈVES DE L'ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES

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

**L'ANNUAIRE 1997 EST DISPONIBLE PLUS DE 3 000 MODIFICATIONS**

*Il est adressé directement à tous les anciens élèves à jour de leur cotisation 1997*

**BON DE COMMANDE**

**DESTINATAIRE**

OFERSOP

55, bd de Strasbourg - 75010 PARIS - France  
Téléphone : 01 48 24 93 39  
Télécopie : 01 45 23 33 58

Prix : ..... 1 000 F  
TVA (20,6 %) ..... 206 F  
Total : ..... 1 206 F

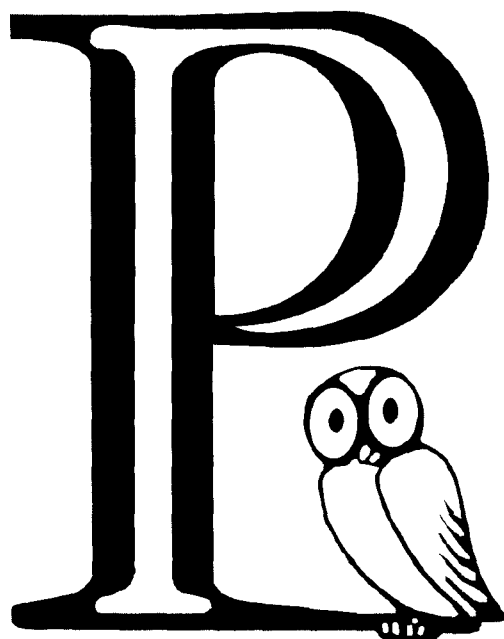
**EXPEDITEUR**

Nom : .....  
Adresse : .....  
Téléphone : .....  
Télécopie : .....

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

Date ..... Signature





Dans toute l'Ile-de-France,

## **PAX-PROGRES-PALLAS**

construit, gère et améliore des logements et foyers sociaux  
dans l'exigence de la qualité architecturale et du service rendu

**PAX-PROGRES-PALLAS**

Société Anonyme d'Habitations à Loyer Modéré

44, rue Saint-Charles 75 015 PARIS

Téléphone : 01 43 92 25 00 Télécopie : 01 43 92 25 01



# AVANT-PROPOS



*Le président félicite les comédiens de l'exposition de l'hôtel de Rohan*

## **Henri CYNA**

*IPC 51*

*Président de l'Association pour la célébration du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées*

**E**n ma qualité de Président de l'Association pour la célébration du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées – j'ai eu l'occasion de comparer ce titre, le plus long sinon le plus prestigieux de ma vie professionnelle à celui du ministre de l'Équipement, du Logement, du Tourisme et des Transports qui ne comporte que 54 lettres contre

121 pour le mien –, il me revient de présenter le numéro de PCM *Le Pont* consacré précisément à cet événement exceptionnel et aux nombreuses manifestations qui l'ont accompagné, certaines de longue durée, telle l'exposition de l'Hôtel de Rohan, d'autres brèves et mémorables, telle la dictée, certaines prestigieuses, telle l'inauguration de l'Ecole, d'autres plus modestes

mais rayonnantes tel le Symposium Saint-Venant. Par mesure de simplification et pour éviter toute hiérarchie, la rédactrice en chef de ce numéro, la toujours souriante et dévouée Brigitte Lefebvre du Prey, a adopté l'ordre chronologique et le lecteur pourra ainsi se reporter simplement aux commentaires ou récits des manifestations qui rencontrent son intérêt.



Il constatera qu'en octobre, les événements se sont précipités puisqu'à la journée des anciens du 4 octobre ont succédé le colloque des femmes ingénieurs le 17, la création de la Fondation le 21, l'inauguration de la nouvelle école le 23 (ces deux derniers étant survenus, par hasard et après des années d'efforts en 1997), le colloque international organisé par l'Amicale des ingénieurs des ponts et chaussées du Maroc les 30 et 31. Enfin, cette année mémorable s'est achevée par le Gala des élèves, organisé pour la première fois à Marne-la-Vallée qui s'est déroulé le 7 novembre avec un plein succès, et par la tenue dans les murs de l'Ecole du congrès annuel de la conférence des grandes écoles, venues très nombreuses honorer leur doyenne.

Bien que ma vie durant, j'aie enseigné qu'il fallait toujours dire du bien de soi-même afin que, le bruit s'en répandant, on ne sache plus d'où il venait, je me garderai de porter un jugement sur le programme des manifestations et sa réalisation. En 1769, Jean-Rodolphe Perronet, directeur de l'école depuis 22 ans déjà – il mourra à ce

même poste 25 ans plus tard, à l'âge de 86 ans – définissant les qualités des candidats, écrivait : "on demande qu'ils soient de constitution robuste pour résister à la fatigue..." et en 1779, l'élève de Bourges, dont les travaux ultérieurs n'ont pas laissé de souvenirs particuliers, définissait, dans une composition écrite, les qualités du sous-ingénieur, premier grade de la carrière : "Un sous-ingénieur doit être doué d'un génie vaste et pénétrant. Son esprit doit être cultivé pour soutenir par la force et la solidité de ses raisonnements, la profondeur et l'étendue de ses recherches ; il doit avoir reçu de la nature, une âme sensible et patriotique pour hâter les projets qui lui paraîtront utiles à l'Etat et à ses compatriotes et un goût pour distinguer les plus utiles et les moins dispendieux". Telles sont aussi les qualités qu'eût dû réunir le président d'ENPC 250 – il a bien fallu trouver un titre plus court, ne serait-ce que pour l'établissement des chèques – pour mener à bien les opérations mais les ingénieurs ne sont plus ce qu'ils étaient... et, en tirant à la courte paille, le sort n'est pas tombé sur le plus jeune.

Néanmoins et pour être bref, il me semble que les participants aux diverses manifestations, colloques, galas, journée des anciens, etc., les visiteurs de l'exposition, ont, pour la plupart, manifesté une large satisfaction. Par contre, la mobilisation des anciens n'aura pas été, j'ose le dire, à la hauteur ni des espérances, ni des efforts déployés. Je ne prendrai qu'un seul exemple, la journée des anciens. Elle s'est déroulée à Marne-la-Vallée et avait pour but de permettre aux anciens élèves de découvrir la nouvelle implantation de l'école. Il faisait très beau temps ; le

relais des 250, parti de Paris le matin de la rue des Saints-Pères pour arriver vers midi à Marne, connut un grand succès. Les compétitions sportives, foot, rugby, volley, pétanque, se sont déroulées dans une ambiance très amicale. La visite de l'école, par petits groupes, était remarquablement organisée ; les tournois de bridge, d'échecs, de scrabble, de trivial pursuit, ont été très suivis. L'orchestre de jazz était excellent. Quant à la dictée, elle a suscité un engouement exceptionnel et le grand amphi était plein à craquer. Le dîner était bon et généreux, l'orchestre de danse dynamique, les tables de Casino très entourées. Les retrouvailles des anciens furent émouvantes, les élèves très nombreux et enthousiastes et le mélange des générations fort apprécié.

Il a été difficile de faire un décompte précis des participants, un nombre important d'entre eux n'ayant pas assisté au dîner qui, lui, a rassemblé près de 700 personnes ce qui représentait la capacité maximale des lieux, ou peu s'en fallait, compte tenu de l'organisation adoptée. Bref, il n'est pas exagéré de dire que cette journée fut un succès complet. Mais si du total des participants (800 à 900 peut-être) on soustrait les élèves et les conjoints, on peut estimer à 300 ou 350 le nombre des anciens élèves qui avaient fait le déplacement, soit 5 à 6% des quelque 6 500 anciens répertoriés dans l'annuaire, ce qui est évidemment très peu.

De même, on n'a pu estimer le nombre d'anciens élèves ayant visité l'exposition mais il n'est pas élevé. Il appartiendra à la direction de l'école et au comité de l'AAENPC de réfléchir aux moyens d'accroître l'attachement des anciens à l'une des



Jean-Rodolphe Perronet



institutions qui a contribué à leur formation et de leur faire comprendre que la solidarité entre eux et plus généralement, la cohésion des corps sociaux constituent des atouts matériels et moraux particulièrement efficaces dans les temps difficiles que nous traversons.

J'en viens, après ces propos empreints d'une certaine et inhabituelle gravité, à la partie la plus traditionnelle mais aussi la plus agréable de mon discours, celle des remerciements. C'est à tort que j'ai cité, au cours de ma brève allocution lors de l'inauguration de l'exposition, les quatre vers de La Fontaine, tirés du "conseil tenu par les rats" (Livre II, Fable II) :

*Ne faut-il que délibérer  
La Cour en conseillers foisonne  
Est-il besoin d'exécuter,  
L'on ne rencontre plus personne.*

En réalité, l'aide que j'ai reçue est tellement multiforme que je laisserais le lecteur en tentant l'exhaustivité. Il me faut commencer par l'école elle-même, son très attentif directeur, sans lequel aucune décision n'aurait pu être prise, son équipe et particulièrement son directeur de la communication, Dominique Schneider et ses collaboratrices qui ont fait preuve de la plus totale et la plus gracieuse disponibilité ; l'Association des anciens m'a apporté non seulement son très précieux soutien financier mais son constant appui au travers de son comité et de son secrétariat (les charmantes Valérie et Hannah), l'AIPC et son président Jean Poulit n'ont pas ménagé leurs efforts pour me seconder, en hébergeant la petite équipe d'ENPC 250 d'abord, malgré la gêne évidente que cela occasionnait, mais aussi en mettant à notre disposition des moyens matériels et, en cas de besoin,

l'aide des assistantes (les non moins charmantes Brigitte et Adeline). PFE a organisé, avec son talent reconnu, les colloques et a publié les très beaux ouvrages de l'anniversaire – il n'est pas trop tard pour les acquérir –. Il va sans dire que les assistantes d'ENPC 250, Benoîte Laquerbe et Caroline Saint Girons, ont été irréprochables, aidées aussi par Daniel Fédou. Quant aux élèves,

ils avaient eux-mêmes créé une association ad hoc et des équipes attachées à chacune des manifestations : leur dévouement, leur efficacité et leur gentillesse resteront pour moi l'un des meilleurs souvenirs de cet anniversaire.

Ils sont très nombreux aussi, ceux qui nous ont apporté leur soutien, soit tout au long de notre opération, tel notre incomparable trésorier, Marcel Rama,

#### L'Equipe du 250<sup>e</sup>



Benoîte Laquerbe



Caroline Saint Girons



Daniel Fédou



M. Rama, IPC 46, trésorier  
et Robert Mallet

soit pour une manifestation particulière, tel Marc Desportes, Commissaire de l'exposition, ainsi que tous les prestataires auxquels nous avons fait appel. Enfin, j'ai conservé pour la fin les partenaires dont on trouvera la liste exhaustive dans le présent numéro et qui nous ont apporté non seulement leur appui financier sans lequel aucune manifestation n'aurait pu être organisée, mais aussi leur très bienveillante sympathie et leur soutien moral.

Me faut-il répondre à l'avance à l'inéluctable question que se pose le lecteur à propos du bilan financier de cet anniversaire ? Il m'arrive de citer l'histoire de la jolie femme suivie dans la rue par un monsieur assidu ; ayant compris son manège, elle se retourne vers



lui excédée : "Mais qu'avez-vous à me suivre ainsi ? Vous me prenez pour une putain ! ; et lui : – Mais qui parle d'argent ?" Le Corps des Ponts et Chaussées a été créé par un arrêt du 1<sup>er</sup> février 1716 mais pendant longtemps, avant Daniel Trudaine, l'intendant des finances chargé du détail des Ponts et Chaussées en 1743 et Jean-Rodolphe Perronet qui prit le 14 février 1747 la direction du bureau des dessinateurs qui devait devenir l'Ecole des Ponts et Chaussées, le mode de sélection et de promotion des ingénieurs était très disparate. Le 27 mars 1738, et c'est là que je voulais en venir, le Contrôleur Général Ory adresse une circulaire aux intendants des Généralités : "J'ai vu avec plus de peine que je ne puis vous l'exprimer combien peu d'ingénieurs sont attentifs à dresser régulièrement leurs devis et les estimations qui doivent en résulter. Cette épreuve de négligence ou d'incapacité dans ces officiers m'a fait penser qu'il était indispensable de leur donner des modèles". A mon tour, je reconnais avec plus de peine que je ne puis vous l'exprimer, que peut-être par incapacité mais certainement pas par négligence, les estimations que j'ai dressées à l'origine de nos projets n'ont

pas été réalisées. Il faut dire qu'un programme ambitieux avait été collectivement imaginé, qu'il était difficile de trouver des partenaires sans ce programme et que, pour des raisons que chacun comprendra, les recettes de partenariat, quoique généreuses, n'ont pas atteint nos anticipations. En fait, c'est essentiellement l'exposition qui est à l'origine du déficit que nous déplorons ; mais j'ai déjà eu l'occasion de souligner qu'elle constituait un temps fort du 250<sup>e</sup> anniversaire et une opportunité unique de mettre en lumière l'œuvre des ingénieurs qui sont les grands oubliés des médias.

J'en viens aux faits. Le montant total des dépenses s'est élevé à 7 millions de francs environ dont la moitié environ pour l'exposition. Les recettes ont été voisines de 6 millions, dont 3,5 millions apportés par les partenaires et 2,5 millions par les participants aux diverses manifestations, colloques, gala, journées des anciens, exposition, etc. Le déficit global est ainsi de l'ordre d'un million de francs que l'école et l'association des anciens acceptent de couvrir par moitié, pour éviter au président que je suis d'être recherché sur ses biens personnels.

Le Contrôleur Général Ory, déjà

cité, estimait qu'il était indispensable de donner des modèles aux ingénieurs pour leur faciliter l'établissement des devis. Mais chacun sait combien l'expérience est difficile à transmettre et je ne prétendrai pas que la mienne puisse servir, en quelque façon que ce soit, aux organisateurs du 3<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole. Si par hasard, ce numéro de PCM Le Pont était alors exhumé, que nos successeurs qui disposeront de moyens d'information, de communication et de réalisation que nous ne soupçonnons pas, aient pour leurs anciens l'indulgence qui convient ; qu'ils sachent que les commémorations étaient d'usage courant à la fin du 20<sup>e</sup> siècle et que c'est avec beaucoup d'enthousiasme, d'énergie et de fierté qu'élèves et anciens ont célébré la naissance de leur Ecole.

Tous ceux qui auront vécu de près ou de moins près, les événements de l'année 1997, exceptionnelle pour l'Ecole et ses élèves, anciens ou nouveaux, qu'il s'agisse des diverses manifestations organisées ou soutenues par ENPC 250 ou du transfert et de l'inauguration de l'Ecole, auront, je l'espère, gardé une image positive et moderne de notre institution, vieille pourtant d'un quart de millénaire. ■



# LE MOT DU DIRECTEUR DE L'ECOLE

**L**a page est donc tournée ; après plus de deux ans de préparation, jalonnés d'innombrables réunions et de moments d'intense fébrilité, le travail de fourmi, discret mais efficace a débouché sur une douzaine "d'événements" qui ont marqué l'année 1997. Quel bilan en tirer ?



**Jacques LAGARDERE**  
IGPC 61

*Directeur de l'Ecole Nationale  
des Ponts et Chaussées*

Pour l'Ecole, un bilan très satisfaisant. L'objectif était avant tout de faire parler d'elle, sans doute pour rappeler son passé prestigieux et l'action déterminante de ses anciens élèves dans l'aménagement du pays, mais plus encore pour prouver son dynamisme actuel et préciser ses perspectives d'avenir.

Et sur ce point, le nombre des événements, la diversité des publics rassemblés, les larges retombées médiatiques constatées dans de multiples supports, ont contribué effectivement à ce que l'on parle beaucoup de l'Ecole, dans des milieux très disparates, en France comme à l'étranger, depuis les philatélistes intéressés par le timbre jusqu'aux cybernautes qui ont pu découvrir sur le Web de l'Ecole le discours prononcé par le Président de la République, à Marne-la-Vallée, le 23 octobre.

Il est vrai, comme le souligne Henri Cyna, que la participation des anciens n'a pas répondu à nos attentes, mais ceux qui ont mis la main à la pâte, l'ont fait intensément. Bonne surprise, en revanche pour la collaboration des élèves qui ont pris nombre d'initiatives heureuses et ont été présents dans la quasi-totalité des manifestations.

Je voudrais adresser mes chaleureux remerciements à tous ceux qui ont contribué au succès général, avec deux mentions particulières :

- l'une à Dominique Schneider, qui avec l'équipe de communication de

l'Ecole, a été d'une disponibilité, d'une créativité et d'une présence exceptionnelle,

- l'autre, bien sûr, au grand ordonnateur des cérémonies, Henri Cyna, dont l'implication dans cette affaire résulte d'une double inconscience : celle du directeur de l'Ecole qui, sous-estimant très largement la véritable charge de travail, a osé lui proposer cette mission, celle de l'intéressé lui-même qui, pour les mêmes raisons, alliées à une trop grande générosité, l'a acceptée.

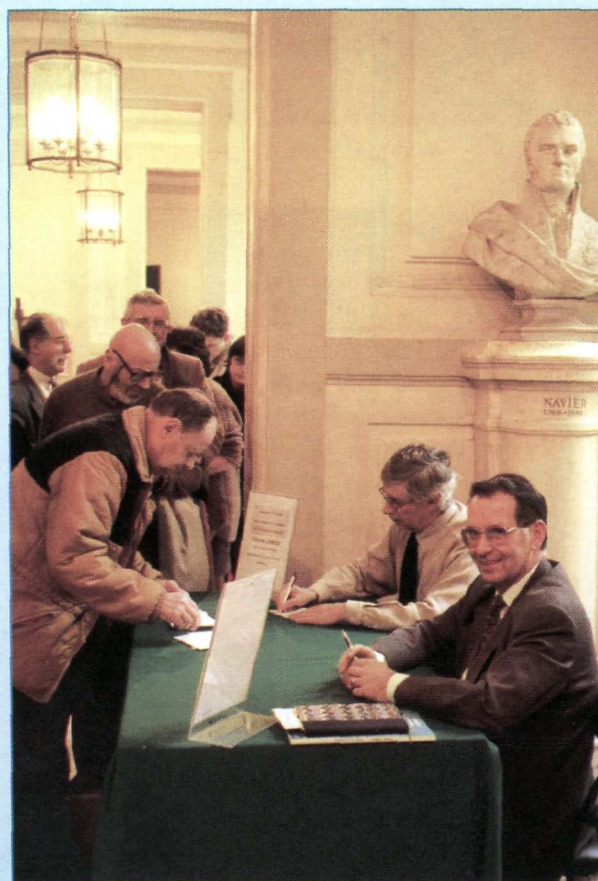
J'imagine que son épouse, ses enfants et petits-enfants ont dû régulièrement me maudire pour l'avoir pendant de longs mois éloigné de ses responsabilités familiales. Qu'ils sachent que l'Ecole est consciente de tout ce qu'elle doit, à des titres divers, à la "famille Cyna".

Les festivités sont terminées. L'Ecole va se reconcentrer sur les grandes questions de l'heure, l'ouverture internationale, l'augmentation du nombre d'élèves, l'exploitation des possibilités données par les nouvelles installations de Marne-la-Vallée, la rénovation de la rue des Saints-Pères, etc. Mais elle va aussi se pencher, en liaison étroite avec l'AAENPC, sur les mesures à prendre pour qu'une proportion plus grande d'anciens élèves, à l'instar de ce qui se passe pour d'autres institutions, marquent leur attachement à une maison mère dont ils sous-estiment parfois la chance qu'ils ont d'être passés par elle. ■



## VENDREDI 14 ET SAMEDI 15 FEVRIER 1997

*Un bureau de poste temporaire  
“premier jour” était ouvert  
à l’Ecole des Ponts,  
rue des Saints-Pères.  
De nombreux philatélistes  
s’étaient retrouvés pour une séance  
de dédicaces de Claude Jumelet,  
dessinateur du timbre,  
et Jacques Lagardère,  
directeur de l’ENPC.*



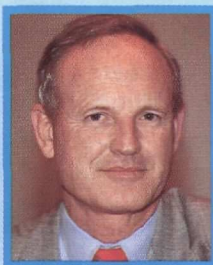


MERCREDI 12 MARS 1997

# COLLOQUE TERRITOIRE ET MONDIALISATION



Le colloque Territoire et mondialisation a marqué le coup d'envoi des manifestations du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Organisé par Ponts Formation Edition, la formation continue de l'Ecole, il a eu lieu le 12 mars 1997 à la Maison de la Chimie. Par son thème, il symbolise l'ouverture de l'Ecole à l'international et aux problématiques actuelles de l'économie. Pierre Jacquet, Joël Maurice et Pierre Veltz, tous trois professeurs à l'ENPC, ont animé le colloque. D'éminentes personnalités se sont succédé à la tribune : Michel Albert, membre du conseil de la politique monétaire de la Banque de France, Bertrand Collomb, PDG de Laffarge, Yves Cousquer, PDG de La Poste



**Yves Cousquer**



**Alain Dupont**

Internationale, Michel Deleau, directeur de la BEI, Alain Dupont, PDG de Colas, Fabrice Fries, Compagnie Générale des Eaux, Jean-Pierre Fourcade, sénateur maire de Boulogne-Billancourt, ancien ministre, Henri Guillaume, professeur d'économie, Jacques Lagardère, directeur de l'Ecole, Francesco Maffioli, président de la SEFI, Jean Pisani-Ferry, directeur du CEPIL, Jean-François Pons, directeur général adjoint de la DG IV de la commission européenne et Michel Rousselot, IGPC.

Pierre Richard, Président du conseil d'administration de l'Ecole, a introduit ce colloque en proposant un nouveau paradigme, le "local monde" et une adaptation aux nouvelles conditions économiques par la création d'un véritable capitalisme européen. Le discours de Bernard Pons, ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, que vous lirez ci-dessous, a clôturé cette manifestation de prestige qui a rencontré un vif succès auprès des participants.

**Michèle Cyna**  
ICPC 81

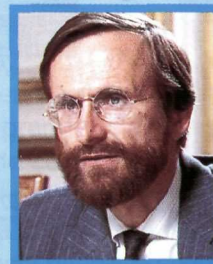
*Directeur de la Formation Continue  
Ecole Nationale des Ponts*



**Jean-Pierre  
Fourcade**



**Francesco Maffioli**



**Pierre Richard**



# **Discours de clôture de Bernard PONS ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme**



**Bernard PONS  
et Jacques LAGARDERE**

Monsieur le Président,  
Mesdames, Messieurs,

L'École Nationale des Ponts et Chaussées a 250 ans.

Vous avez voulu, par le colloque d'aujourd'hui, première des manifestations prévues pour célébrer cet anniversaire, lui rendre un hommage à la fois éclatant et mérité.

C'est donc avec un grand plaisir que je viens ce soir clore vos travaux.

Je suis heureux de saluer les personnalités ici réunies, dont l'éminence et la compétence n'ont pas besoin d'être soulignées.

Le thème que vous avez choisi : "Territoire et mondialisation" me paraît particulièrement bien choisi, car il soulève un problème majeur et brûlant.

Je n'aurais pas la prétention d'en faire une synthèse, et a fortiori d'apporter des conclusions.

Mon propos sera simplement de vous faire part des quelques réflexions que m'inspirent les deux aspects de cette journée : honorer la plus ancienne école d'ingénieurs du monde, en traitant d'un sujet très actuel.

Aspects très liés, je voudrais le souligner.

En effet, certains des principes fondateurs de cette école me paraissent, 250 ans après, eux-mêmes très actuels.

Tout d'abord, l'idée que la richesse d'un pays repose sur la circulation rapide et harmonieusement répartie des hommes et des richesses, donc, sur un réseau de communication dense et efficace.

Cette pensée maîtresse, mise en évidence au XVIII<sup>e</sup> siècle par les physiocrates, fonde, à la fois, l'économie moderne et la mise en valeur des territoires.

La seconde idée qui a présidé à la création de l'école et du corps des ingénieurs n'est pas moins novatrice : on n'y entrait pas par la fortune – autrement dit, on n'achetait pas sa charge – ni par la naissance – les titres de noblesse n'y donnaient pas accès ; les seuls critères étaient ceux de la compétence et du mérite de chacun.

La troisième idée anticipe aussi sur l'avenir : l'enseignement de l'école repose sur le postulat que, par les progrès des "lumières", c'est-à-dire de la raison et du savoir conjugués, les sociétés sont perfectibles, à la fois matériellement et moralement.

Mérite individuel, diffusion de la richesse par les communications, la connaissance et l'amélioration du cadre de vie : les grandes idées de nos démocraties libérales et sociales sont déjà présentes dans les motivations des "pères fondateurs" de 1747, les Machault, les Trudaine, les Perronet...

S'y ajoute une vision universaliste de la mission de l'homme "éclairé", comme l'on disait alors : pour celui-ci, le mouvement économique et technique doit franchir toutes les frontières.

Ces convictions à la fois techniciennes et humanistes, rigoureuses et optimistes, ont forgé l'Histoire.

Malgré la trop célèbre phrase, la République s'est bien rendu compte qu'elle avait besoin de savants, et en particulier d'ingénieurs ; ceci pour, dans une même logique, cimenter le pacte républicain dans notre pays, et diffuser la connaissance, l'innovation et le développement à travers le monde.

Cette vision paraîtra aujourd'hui peut-être un peu optimiste, et trop centrée sur l'idée de "mission civilisatrice".

Nous nous rapprochons ainsi du dé-



bat qui vous a réunis. Est-ce que les deux pôles que nos devanciers, et en particulier nos ingénieurs, considéraient comme en harmonie, le développement sur le terrain et l'universalisation de l'économie et des techniques, n'en sont pas arrivés à un stade de conflit ?

Je ne le crois pas.

Le mot "mondialisation" est un de ces termes qui font mouche, et dont les médias ont tendance à s'emparer pour expliquer tout et le reste, sans se soucier de ce qu'il signifie exactement.

Prenons garde que ce mot ne recouvre pas une réalité, mais deux ; il importe de bien savoir de laquelle on parle.

La première est ce qu'il est convenu d'appeler la révolution informatique, qui assure une diffusion de plus en plus large et rapide des moyens de communiquer et d'agir.

La seconde est l'émergence sur la scène économique mondiale d'acteurs qui étaient il y a quelques années encore "hors-jeu", ou à tout le moins, très déphasés par rapport au bloc des nations riches, c'est-à-dire, en gros, de l'Occident.

On entend couramment dire que c'est le second de ces phénomènes qui a engendré le premier. La brusque irruption de nouveaux concurrents nous aurait contraints à une course effrénée à la compétitivité, donc à ce changement profond dans la nature et la division du travail – donc au chômage, qui gangrène nos sociétés.

Je crois – et je ne suis pas le seul – que cette analyse est fautive. Un seul chiffre, mais éclairant : le commerce avec ce qu'on n'appelle plus désormais "Le Tiers Monde", mais "les pays émergents", ne représente encore que 3 % des richesses produites chaque année par les nations les plus riches !

Quant aux transformations qui affectent les structures de ces nations, elles s'observent dans presque tous les secteurs, qu'ils soient en contact ou non avec l'économie mondiale.

Nous serons donc plus près de la vérité en renversant l'ordre des facteurs : ce sont nos transformations internes, celles de l'ensemble constitué par les nations riches, et en parti-

culier de l'Europe, transformations liées largement à la révolution informatique, qui suscitent l'émergence de nouveaux territoires, de nouveaux marchés, de nouveaux acteurs.

Il en résulte deux enseignements majeurs : premièrement : nous sommes responsables de ce qui nous arrive. Donc, nous avons la possibilité d'agir sur ses effets. Deuxièmement : ce vocable de "mondialisation", recouvre beaucoup plus des déplacements de frontières que de véritables suppressions de frontières.

Parmi les idées à la mode, c'est-à-dire reçues sans discussion, celle-ci est particulièrement forte : les frontières n'ont plus de sens ; les produits n'ont plus de drapeaux ; la finance internationale frappe les Etats d'impuissance !

Ceci rappelle un peu les sentences qui fleurirent à l'apparition des chemins de fer ; parmi elles, il y avait celle-ci : le vol serait désormais impuni, les délinquants ayant le chemin de fer pour s'enfuir !

Sans doute, les points de rencontre entre les hommes, et entre les produits, se sont-ils déplacés, sans doute leur nature a-t-elle changé ; mais la nécessité existe toujours de centres d'impulsion, de régulation et d'autorité, non seulement pour éviter le désordre, mais parce que les hommes ont un besoin d'appartenance à un ensemble bien défini dans l'espace et dans l'Histoire, qui les motive et qui les identifie.

Et l'on rejoint ici la notion de territoire. Là aussi, le mot est trop large pour ne pas prêter à malentendus. Pour certains, dont M. Pierre Richard, le territoire – c'est du moins ce qui m'a semblé à la lecture de son intervention – est tout ce qui est infra-national.

Je voudrais réintroduire dans le terme un acteur que, me semble-t-il, on enterre un peu vite, ici et là : la Nation. La Nation est le Territoire qui structure, rassemble et met en cohérence toutes les collectivités qui le composent.

Pour que ces dernières se développent, il faut que la Nation Territoire demeure une entité bien vivante. Je soutiens qu'elle le peut. A condition qu'elle sache adapter son mode de fonctionnement aux nouvelles données de la technologie et des échanges.

Et nous retrouvons ici l'actualité de deux idées-forces originelles de notre école nationale des Ponts et Chaussées : d'abord, le rejet des protectionnismes et des nationalismes ; autrement dit cette vision d'un monde de plus en plus étroitement et nécessairement solidaire.

En second lieu celle, tout à fait liée à la précédente, de l'importance des moyens de communication. On assiste parfois, dans notre pays, comme dans d'autres, à des campagnes, en partie explicables, dirigées, au nom de l'environnement, contre le développement des infrastructures, qu'elles soient aéroportuaires, portuaires, autoroutières... Il faut bien sûr rendre ces équipements compatibles avec les exigences de la qualité et du cadre de vie ; mais sans, naturellement, renoncer à les construire, car ce serait sacrifier les générations à venir à une conception statique et même passéiste ; ce serait, pour avoir voulu le figer, appauvrir le territoire. Pour moi, qui suis en charge des grandes infrastructures françaises, j'ai le sentiment qu'elles sont une condition nécessaire du développement.

Bien sûr, elles n'en sont pas la condition suffisante.

Ce qui est déterminant, ce sont les actions et les stratégies communes des acteurs locaux, élus, partenaires économiques et sociaux, représentants de l'Etat, qui tous ont leur rôle à jouer dans cette politique de valorisation du territoire.

La capacité à réfléchir et à agir ensemble n'est pas, il est vrai, toujours naturelle dans notre vieux pays gaulois. Mais j'observe que c'est là où cette vision commune est la plus ancienne et la plus forte que les résultats ont été probants ; je pense à la Bretagne, par exemple. La dimension culturelle de ces problèmes m'apparaît donc essentielle. On connaît l'aptitude des Lander allemands ou des districts industriels italiens à fédérer efficacement les énergies, à mettre en relation les grands groupes internationalisés mais enracinés dans leurs régions, et les PME/PMI. Nous avons à apprendre aussi du modèle du capitalisme rhénan, cher à Michel Albert ; plus généralement, nous devons préserver



notre modèle social européen, y compris les valeurs du service public auxquelles nous sommes attachés, même si les entreprises publiques qui en sont chargées doivent profondément évoluer. La SNCF va enfin s'engager dans cette voie, grâce à la loi que j'ai fait adopter par le Parlement récemment.

Le territoire, c'est aussi le lieu d'où partent et se développent la lutte contre la fracture sociale, la solidarité entre les générations, et entre les catégories sociales.

Les pays les plus performants aujourd'hui sont ceux qui investissent le plus dans la formation, la recherche, les infrastructures, mais aussi qui combattent les trop grandes inégalités sociales.

Naturellement, la "révolution digitale", comme on dit aujourd'hui, doit requérir toute notre attention, et nous ne devons pas prendre de retard à cet égard.

Pour autant, dire que la mondialisation conduit à la fin des territoires, en effaçant les frontières par des tech-

niques déterritorialisées, est totalement inexact. Dire que la décentralisation et la construction européenne conduiraient à éclipser les Etats-Nations, qui seraient trop grands pour les problèmes locaux et trop petits pour les problèmes globaux, est un contresens. Car que trouve-t-on au terme de ce raisonnement ? La division du monde et des pays en deux : d'un côté, une mini-élite "branchée" ; de l'autre, des exclus du progrès, pâtissant dans leur emploi, dans leur vie quotidienne, d'une véritable régression économique et sociale, ressentie comme une fatalité les privant de toute perspective d'avenir, et de toute prise sur leur destin.

En tant qu'homme politique, je récusé les prophètes de la fin des territoires et de la fin des Etats-Nations. Je crois, au contraire, que l'ancrage dans un territoire, la commune, la région, la France et, demain, l'Europe, reste le meilleur atout pour répondre aux défis de la mondialisation, et pour bénéficier des chances

qu'elle ouvre. Et je crois que la construction européenne ne pourra dorénavant se poursuivre qu'à travers un renforcement des Etats-Nations, ce qui n'est synonyme ni de passéisme, ni de nationalisme. Les Nations qui construiront librement un espace politique nouveau, le territoire européen, un espace de débat démocratique, sont au contraire très modernes. Sur tous les sujets évoqués, le rôle des Etats ne s'est pas atténué, bien au contraire, à travers le renforcement des relations et des échanges de toute nature. L'enjeu, c'est tout simplement la naissance de l'Europe démocratique, une Europe n'intéressant plus seulement 50 000 eurocrates, mais 340 millions de citoyens européens des Etats-Unis d'Europe comme le prophétisait Victor Hugo, avant d'être des citoyens du monde, comme se proclamait déjà Jean-Jacques Rousseau. C'est à cela que nous devons nous employer.

C'est sur cette entreprise que nous jugerons les générations futures. ■



JEUDI 24 AVRIL 1997

# EXPOSITION DU 25 AVRIL AU 31 JUILLET



## INAUGURATION



*Au premier plan,  
de droite  
à gauche,  
Jacques Lagardère,  
Pierre Richard,  
Jean Poulit.*



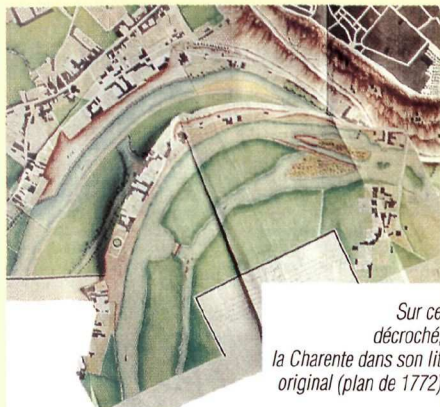
*De gauche à droite : Henri Cyna,  
Alain Erlande Brandenburg, Bernard  
Pons, ministre de l'Équipement, du  
Logement, des Transports et du Tou-  
risme.*



# ECHOS DE PRESSE

*Le Figaro, Magazine, 27/06/97*

**sortir**



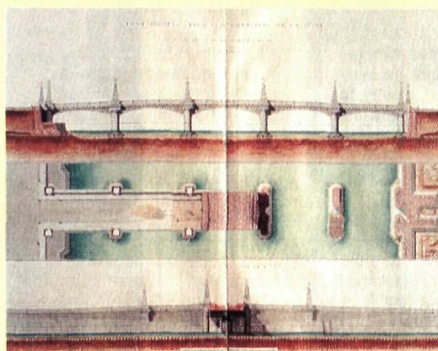
**Pour découvrir  
250 ans d'aménagement  
de la France**

Avec les avancées technologiques d'aujourd'hui, on a souvent la faiblesse de croire que les grands aménagements du territoire français sont récents. Erreur. Bien avant le XVIII<sup>e</sup>, nos rois eurent le souci de rendre, là une voie navigable, ici une route accessible aux carriages, ou encore une rivière franchissable. L'aménagement de la France va de pair avec la construction de la nation. Et les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont en première ligne. Leur corps est créé en 1716, leur école en 1747. Pour fêter ce 250<sup>e</sup> anniversaire, ils organisent aux Archives nationales une surprenante exposition-spectacle. La réalisation en a été confiée à un chorégraphe, Alain Germain, qui est l'un des maîtres de ce genre de divertissement. Plusieurs salles de l'Hôtel de Rohan ont été spécialement aménagées. Des comédiens accueillent les visiteurs avec des textes qui les emmènent du XVII<sup>e</sup> à nos jours.

Au fil des années, grâce aux Ponts et Chaussées, on voit ainsi la France se construire. Mais le plus étonnant reste tout de même la première salle, celle de la cartographie du XVIII<sup>e</sup>, avec, par exemple, le superbe Atlas routier de Trudaine. Le réseau routier fait à l'époque l'admiration des étrangers : "Une route sans poussière, sans sable, sans caillou et sans

trou...", raconte un Anglais qui voyageait de Limoges à Brive. F.D.

*Cette exposition a lieu à l'Hôtel de Rohan, 87, rue Vieille-du-Temple jusqu'au 31 juillet. Tous les jours de 12 heures à 18 heures sauf le lundi.*



*Voici le projet du futur pont de la Concorde à Paris, tel qu'il fut imaginé en 1790 par Jean-Rodolphe Perronet, le directeur de l'École Nationale des "Ponts".*

*Télérama, 25/06/97*

**expo**

**Tailleurs de routes**

Rien que pour cette première salle demi-obscur, où tremblent quelques flambeaux et où des plans du grand siècle attendent qu'on vienne jouer, loupe en main, de leurs lavis rouge argileux et vert menthe à l'eau, l'expo vaut la visite. Le thème – comment la France a, depuis quatre siècles, aménagé son territoire – ne semble pas folichon. Mais les organisateurs ont choisi de se limiter au travail des Ponts et Chaussées. Avec efficacité.

Ce corps d'ingénieurs, le plus ancien d'Europe, dessine depuis Louis XV le tracé de nos routes, viaducs, aujourd'hui aéroports. Avec la continuité à la tâche des grands commis, les Ponts ont pris les virages successifs de l'idéologie, voyant au XVIII<sup>e</sup> siècle le territoire comme un immense jardin ; puis, au XIX<sup>e</sup> comme une machine à mille bras ; enfin, au XX<sup>e</sup> siècle, comme un espace rendu presque abstrait par la révolution des transports et de l'informatique.

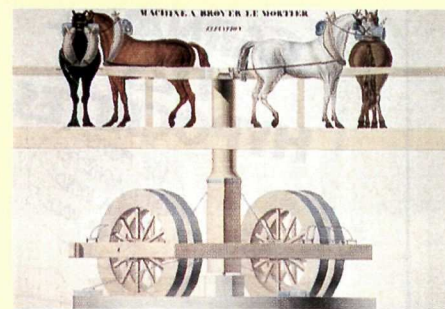
L'expo a choisi le parti d'une mise en scène forte, trop forte penseront certains. Les comédiens en costume,

lisant des textes littéraires parmi les visiteurs, s'imposaient-ils ? Soyons indulgents : quand et où a-t-on l'occasion d'entendre un extrait de *Béatrix*, ce diamant méconnu taillé par Balzac, ou du *Paysan de Paris*, cette sorte de roman qui mit Elsa, folle d'admiration, aux pieds d'Aragon ?

**François Granon**

"La vie aménagée", expo-spectacle, hôtel de Rohan, 87, rue Vieille-du-Temple, 75003 Paris. De 12 h à 18 h, sauf lundi, 35 F.

**Une machine à broyer le mortier,  
début XIX<sup>e</sup> siècle**



*Le Monde,  
samedi 28 juin 1997*

**CULTURE**

- **A TRAVERS "L'Art de l'ingénieur" émerge ainsi une profession qui reste dans l'ombre, ignorée malgré ses exploits, mal aimée pour certains excès, redoutée en raison même de ses compétences et perçue, souvent à tort, comme opposée aux architectes.**
- **CETTE MANIFESTATION passionnante, riche de documents et de maquettes superbes et pour la plupart inconnus, coïncide avec le 250<sup>e</sup> anniversaire de l'École des Ponts et Chaussées, objet d'une autre exposition, pittoresque, aux Archives de France.**

**Les dessinateurs de territoire  
des Ponts et Chaussées**

*De l'Ancien Régime à la V<sup>e</sup> République, un parcours-spectacle dans la France des Aménageurs.*

Un lieu prestigieux et peu connu, l'hôtel de Rohan, une mise en scène conçue comme un spectacle : c'est à un divertissement évocateur de leur histoire que les ingénieurs des Ponts et Chaussées convient le pu-





Arrivée dans la cour de l'hôtel de Rohan.

blic à l'occasion de leur anniversaire, celui de l'Ecole nationale fondée en 1747 par Perronet et qui vient d'éménager dans les nouveaux bâtiments construits pour elle à Marne-la-Vallée par les architectes, Chaix et Morel. En écho à "L'Art de l'ingénieur", centrée sur les ouvrages et les inventions techniques l'exposition présentée au siège des Archives nationales, dans le quartier du Marais, a retenu le thème de l'aménagement du territoire... mais prudemment renoncé à le traiter au fond, préférant l'illustrer par des documents présentés comme des œuvres d'art – ce qu'ils sont souvent.

### Constructeurs de l'identité

Expliquer cette périlleuse abstraction, commenter, selon les époques, l'action des ingénieurs, véritables constructeurs de l'identité de la nation à travers son territoire, interlocuteurs et agents du pouvoir central, infatigables inspirateurs de l'équipement du domaine public et de la modernisation du pays, a dû sembler une entreprise trop contraignante pour une célébration qui, sans doute, se voulait d'abord une fête.

Et la fête commence... dans la lumière des lustres et des chandeliers, par

la grâce d'une comédienne qui accueille le visiteur avec une adresse au roi de Perronet, fondateur de l'Ecole, écrite et dite dans une langue aussi châtiée que la grâce des cartes, plans, coupes et croquis techniques, encre et aquarelles dans les tons pastel qui sont l'ordinaire de cette époque-là. Pour des travaux qui font l'admiration des voyageurs étrangers et les incitent à comparer la France à un grand jardin. On entendra dans la salle voisine, du Viollet-le-Duc sur fond de machines à vapeur ; on imaginera la progression inexorable du réseau ferré, des routes et des canaux, l'édification des gares et des écluses, le percement des tunnels et l'avancée prometteuse des merveilles de l'industrie.

On s'intéressera ensuite aux reconstructions qui suivent les guerres, à l'équipement du pays en ponts, barrages et autoroutes, à l'énergie hydraulique puis nucléaire, ces ouvrages qui montrent la vaillance des techniciens, leur confiance dans le progrès et la nôtre dans leur compétence. A ce moment de l'épopée, ne pas omettre de prêter l'oreille au combat d'une femme seule contre

les éléments, la mère de Marguerite Duras en Indochine, en lutte contre un Pacifique qui lui semble moins hostile, au fond, que l'administration coloniale.

Mais l'histoire n'est pas finie et ce qui semblait judicieux pour le siècle des Lumières devient, pour le XX<sup>e</sup> siècle, une simple allusion aux ambitions des aménageurs de la région parisienne, du quartier de la Défense, sauvé par son Arche, ou à l'apothéose des grands ouvrages comme le pont de Normandie, point ultime de réconciliation esthétique avec l'œuvre des ingénieurs. De l'Ancien Régime à la V<sup>e</sup> République, ce corps solide comme le Pont-Neuf aura su servir le pays, l'irriguer et organiser sa modernisation, tout en conservant sa part d'autorité face aux autres pouvoirs.

Ce que l'exposition ne dit pas est dans l'ouvrage qui paraît à cette occasion, où Marc Desportes, le commissaire et Antoine Picon, l'historien, retracent au fil du temps la place des ingénieurs des Ponts dans la société et montrent comment, dès la Révolution, ils ont eu à défendre leur idée du bien public et de l'intérêt général.

Michèle Champenois

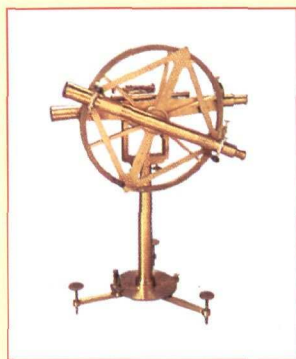




Marc DESPORTES  
IPC 87

# L'œuvre des Ingénieurs des Ponts et Chaussées 1747-1997

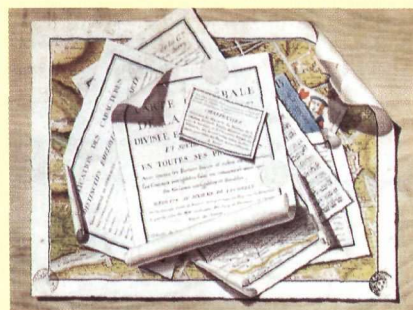
## LA VIE AMENAGEE



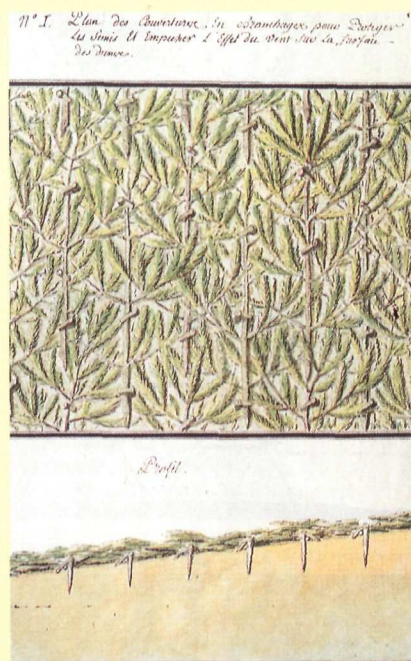
Cercle répétiteur Borda, 1808. Cuivre.  
0,85 x 0,62 x 0,35 m.  
Institut Géographique  
National, Paris.

“Une société n'est pas un amas de groupes, ni un torrent d'individus, mais le théâtre où se joue, tragique et comique, la raison de vivre”, écrit Pierre Legendre dans *La Fabrique de l'homme occidental*. Pour évoquer la “fabrique” du territoire, paraphasons le philosophe et disons du territoire qu'il ne découle pas d'une entité originelle, amas de terroirs reçus en héritage, pas plus qu'il ne saurait se résumer à un ensemble indivis de travaux, mais qu'il offre bien ce théâtre où se noue le lien social. Parmi tous les travaux qui l'équipent

et le façonnent, travaux des champs ou travaux des villes, travaux publics ou travaux privés, figurent les ouvrages conçus par les ingénieurs. Situées ainsi sur l'arrière-fond du territoire, leurs œuvres si diverses échappent au découpage rigoureux qu'imposent les techniques et offrent une lecture plus ouverte. Alors, quel meilleur thème que le territoire pour les présenter ? Certes, ce n'est guère avant les années 1950-1960 qu'est formulé le projet d'une architecture globale de l'espace national. Mais des évolutions inscrites dans la longue durée préfigurent l'aménagement du territoire dans son acception contemporaine. Ce projet exige en effet de dépasser l'expérience quotidienne de l'espace pour un ensemble de représentations abstraites ; en d'autres termes il demande de construire un concept de territoire, construction intimement liée aux progrès de la cartographie et au lancement des premières politiques d'équipements militaires et civiles. Le XVIII<sup>e</sup> siècle, qui voit naître l'Ecole des Ponts et Chaussées, en constitue une étape importante. A l'aube de son 250<sup>e</sup> anniversaire, l'aménagement apparaît comme une œuvre originale, dont chaque moment offre une expérience en soi, témoigne d'organisation, d'intérêts, de techniques particulières, et matérialise quelques grandes évolutions sociales. Chacun de ces moments évoque une image – le jardin, la machine, le plan, la fonction. Ce sont là les métaphores du territoire.



Trompe l'œil au valet de cœur,  
concours de carte, 1786.  
Encre sur papier 0,38 x 0,47 m.  
Ecole Nationale des Ponts et Chaussées,  
Paris.



Nicolas Brémontier,  
Dunes du Golf de Gascogne,  
protection des semis  
au moyen de couverture  
des branchages, an XI.  
Encre sur papier 0,40 x 0,26 m.  
Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

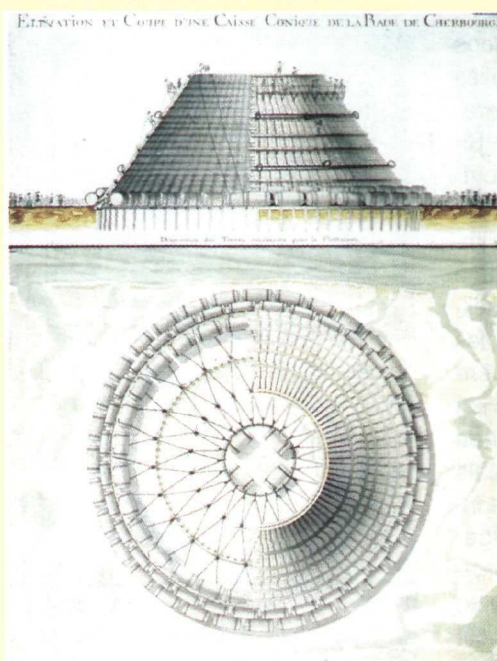


# LE TERRITOIRE-JARDIN

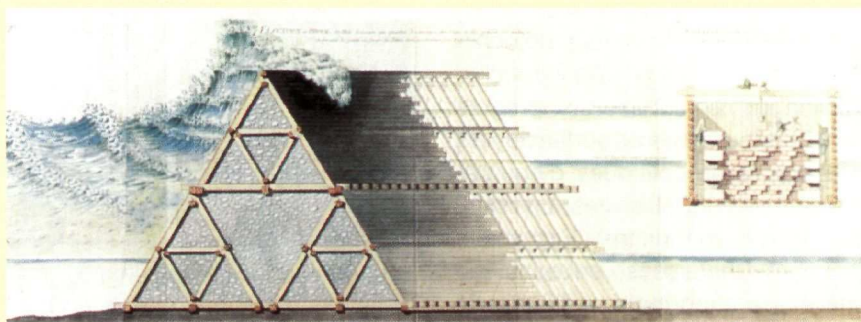
Au cours du siècle des Lumières, les frontières se stabilisent, la cartographie du territoire s'achève grâce aux efforts des Cassini, et Trudaine fait dresser un atlas routier à l'échelle du pays. C'est un peu comme si l'on découvrait l'existence de ce territoire dont les routes, les ponts, les canaux et les ports doivent contribuer, selon l'enseignement des physiocrates, à l'excellence du royaume. Le corps des Ponts et Chaussées, créé en 1716, puis l'Ecole des Ponts et Chaussées, dirigée à partir de 1747

par J.-R. Perronet, sont chargés de leur réalisation. L'ingénieur est encore proche de l'architecte, voire de l'artiste. Mais, déjà, il fait siens les enseignements de la science. Conçues selon de grands alignements, les routes du XVIII<sup>e</sup> siècle ne sont pas sans rappeler les allées d'un grand jardin, usage classique, s'il en fût, d'ordonnancer l'espace. Au cours de son trajet entre Limoges et Brive, Arthur Young, voyageur anglais contemporain de la Révolution, note dans ses carnets : "Et

par-dessus le marché, la plus belle route du monde, parfaitement construite, admirablement entretenue, comme une allée soignée d'un jardin, sans poussière ni sable, sans cailloux et sans trous, solide, unie, faite de granit broyé, toujours tracée de manière à dominer le paysage, en sorte que si l'ingénieur n'avait pas eu d'autre objectif, il ne l'eût pas édifié avec un goût plus accompli". Ainsi, c'est un vaste territoire jardin que l'ingénieur contribue à aménager.



*Louis-Alexandre de Cessart,  
Elévation  
et Coupe d'un cône  
pour la digue  
de Cherbourg, vers 1782-1783.  
Encre sur papier,  
0,77 x 0,61 m.  
Ecole Nationale  
des Ponts et Chaussées,  
Paris.*



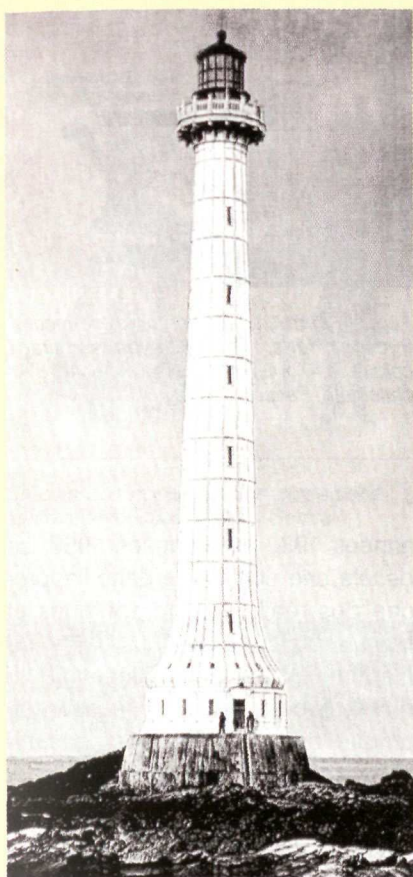
*Louis-Alexandre de Cessart,  
Port de Dieppe,  
construction d'un mur de quai  
à l'abri d'une digue provisoire,  
vers 1776-1777.  
Encre sur papier,  
0,49 x 1,35 m,  
Ecole Nationale  
des Ponts et Chaussées,  
Paris.*



*Carte routière  
extraite du plan-itinéraire  
de la route  
de Paris à Lille, 1758.  
Encre sur papier,  
0,20 x 0,50 m.  
Ecole Nationale  
des Ponts et Chaussées,  
Paris*

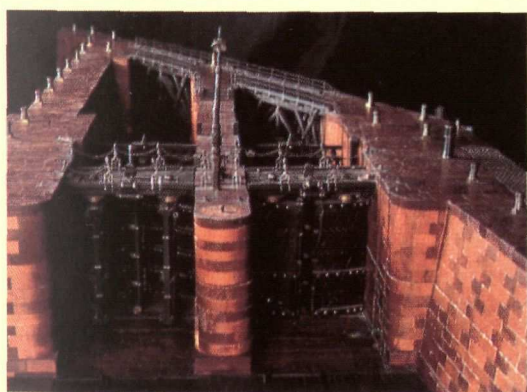


# LE TERRITOIRE-MACHINE



*Léonce Raynaud,  
phare des Roches-Douvres,  
avant 1876.  
Ecole Nationale  
des Ponts et Chaussées,  
Paris.*

Héritant du département, base territoriale des régimes politiques à venir, le XIX<sup>e</sup> siècle voit se développer l'industrie et ses structures productives inédites. De grandes concentrations industrielles, tels le Nord ou la région stéphanoise, se forment. De façon concomitante, l'urbanisation connaît un essor sans pareil et impose la modernisation des noyaux anciens. Au centre de ce double mouvement d'industrialisation et d'urbanisation, les réseaux de transport jouent un rôle clef. Dès les années 1820, les canaux ne sont plus conçus comme des liaisons de point à point mais comme les maillons d'un vaste réseau territorial. Le chemin de fer, quant à lui, s'organise à partir des années 1840 selon l'étoile proposée par Legrand. Aussi, devant ce vaste mouvement de désenclavement du territoire, n'est-il pas exagéré de parler de révolution des transports. Reflétant une foi inébranlable dans le progrès, les programmes de travaux publics se multiplient, provoquant une mise "sous pression" du territoire. A la mosaïque des pays de l'Ancien Régime succède une sorte de territoire-machine équipé pour produire. "Plus on a ouvert de voies, note Viollet-le-Duc, plus on a transporté de marchandises. Il semble que la population se multiplie en raison directe des chemins qu'on lui fait [...]. La question se réduit donc à ceci : c'est que chacun fait en un jour ce qu'autrefois on faisait en une semaine, en une heure ce qu'on faisait en un jour. Or, en économie sociale, cela s'appelle la richesse".



*Ecluse,  
avec écorché  
sur les fondations  
et détails  
des mécanismes  
manœuvrables,  
deuxième moitié  
du XIX<sup>e</sup> siècle.  
Maquette en bois et métal,  
1,73 x 0,67 x 0,37 m.  
Ministère de l'Équipement,  
Paris.*

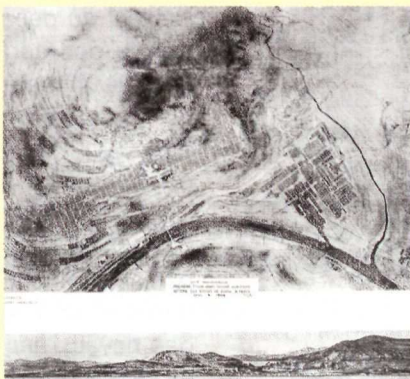


*Cintre du Pont Antoinette  
1882-1884,  
avec figuration  
de la pose des pierres.  
Maquette en bois  
avec éléments métalliques,  
2,31 x 0,50 x 0,9 m.  
Ministère de l'Équipement,  
Paris*



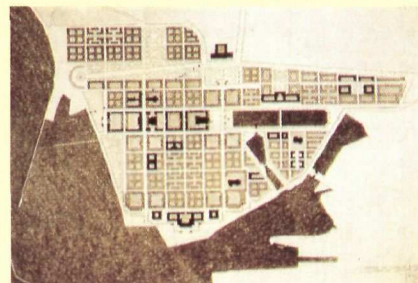
## LE TERRITOIRE-PLAN

L'entre-deux-guerres marque l'entrée de la France dans le XX<sup>e</sup> siècle. De nouveaux réseaux s'esquissent, tels le réseau électrique ou le réseau autoroutier. Cependant, le pays demeure essentiellement rural. Paris est l'un des seuls pôles urbains à croître dans des conditions qui s'avèrent anarchiques. Si l'organisation territoriale "craque", c'est en ce nœud capital. Alertés, les pouvoirs publics décident de préparer un *Plan d'Aménagement pour la Région Parisienne*. L'aménagement régional est né. L'espoir est immense. Jean Giraudoux ne parle-t-il pas de l'urbanisme comme de "cet ensemble de règles esthétiques et morales, ce catéchisme humain et national ?" La Seconde Guerre mondiale laisse un pays en ruine. Volontariste, sa reconstruction est lancée vigoureusement. Cependant, dès 1947, Jean-François Gravier stigmatise les déséquilibres du territoire dans son essai *Paris et le*



Tony Garnier, *Une Cité industrielle*, plan, 1901-1904. Tirage héliographique, 0,31 x 0,44 m. Ministère de l'Équipement, Paris.

*désert français*, et en 1950, le gouvernement adopte un rapport intitulé *Pour un Plan d'Aménagement du Territoire*. La reconstruction a imposé une nouvelle échelle de planification. L'aménagement du territoire est né. *Du Plan d'Aménagement de la Région Parisienne au Plan d'Aménagement du Territoire*, c'est-à-dire des



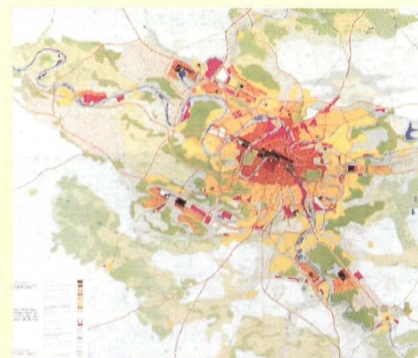
Auguste Perret, *Le Havre, projet de reconstruction*, Paris, 1946. Crayon sur tirage calque, 0,47 x 0,70 m. Institut Français d'Architecture, Paris.

années 1930 aux années 1950, se décèle une constance dans l'approche des réalités géographiques et humaines du territoire. La notion de plan en résume bien la teneur puisqu'elle évoque autant le recueil graphique des données que l'organisation spatiale des actions projetées.

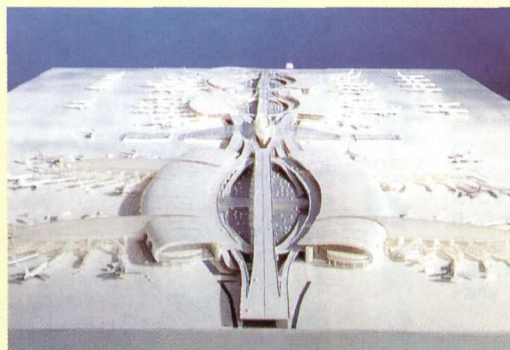
## LE TERRITOIRE-FONCTION

L'expansion économique des Trente Glorieuses exige un cadre de planification rénové. En 1963 est créée la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale (DATAR). Dans un esprit Saint-Simonien, les infrastructures de transport sont considérées comme l'un des instruments privilégiés de l'aménagement tandis que l'industrie constitue une véritable manne que les aménageurs distribuent sur l'étendue du territoire. Mais aucune politique urbaine n'apparaît clairement, hormis celle des grands ensembles qui a si tôt fait de consommer les emprises foncières disponibles. Devant cette impasse, l'administration de la Construction et celle des Ponts et Chaussées sont fusionnées en une nouvelle administration, celle de l'Équipement. Sans doute peut-on voir dans l'intervention des ingénieurs des Ponts le signe d'un primat donné aux aspects structurels : une même démarche, mettant l'accent sur l'articulation entre réseaux et pôles, est appliquée à des

parties du territoire très diverses. En 1965, l'élaboration du *Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne* en offre un exemple remarquable. Aujourd'hui, l'accélération des vitesses d'échange, tant des personnes, des biens que des informations, a provoqué de nouvelles configurations. Le territoire, loin de correspondre à un assemblage de régions homogènes, apparaît comme polarisé, s'organisant autour de quelques pôles reliés selon des logistiques sophistiquées et ouvertes au monde.



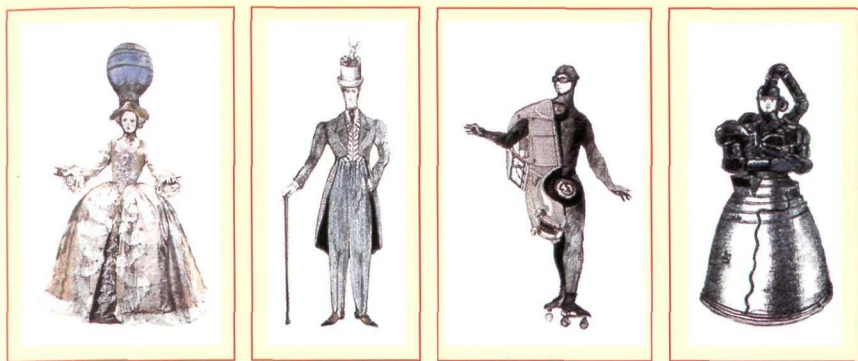
*Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne*, 1965. Imprimé, 1,05 x 0,96 m. Ministère de l'Équipement, Paris.



Roissy, aéroports 2 et 3 et gare TGV, 1991. Maquette au 1/1 000, 1,85 x 1,11 x 0,16 m. © Aéroports de Paris Paul Marère.



# SCENOGRAPHIE DE LA VIE AMENAGEE



Croquis des costumes des comédiens : territoire-jardin, territoire-machine, territoire-plan et territoire-fonction. © Alain Germain

Côté cour ou côté jardin, cette vie aménagée en "carte du tendre" animée, se laisse découvrir comme les paysages encadrés que l'on regarde à travers les vitres d'une voiture, d'un train, ou à travers les hublots d'un paquebot, d'un avion. L'hôtel de Rohan qui pourrait également, à quelques années près, fêter en 1997 son 250<sup>e</sup> anniversaire, tant il est vrai que la fin de ses aménagements est contemporaine de l'ouverture de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées en 1747, accueille cette exposition. Sa très belle architecture donne à notre voyage dans le temps, une raison d'être historique qui apporte une dimension supplémentaire à la présentation des différents thèmes que nous proposons autour de l'aménagement et de la vie. L'idée est de conjuguer le territoire sous toutes ses formes, qu'il soit jardin, engin, plan, imaginaire ou fonction.

Dès la cour d'honneur, des machines de travaux publics, exposées tels des personnages-sculptures, témoignent de notre volonté de mettre en scène le lieu.

Ce concept est renforcé par la présence de comédiens costumés qui se transforment selon les heures, en gardien, lecteur ou conférencier et animent les salons de l'hôtel de Rohan en un théâtre de rue pour scènes d'intérieur.

Les ingénieurs ayant planté le décor de notre exposition, il ne reste plus qu'à frapper les trois coups pour que le rideau se lève sur le spectacle des Ponts et Chaussées.

**Alain Germain**



Comédiens en costume de "La vie aménagée". © Marc Roussel



VENDREDI 6 JUIN 1997

# GALA DE PRESTIGE



**D**ans le site prestigieux du Carrousel du Louvre, lieu de rencontre entre histoire et modernité, a été commémoré le 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole des Ponts et Chaussées. Depuis 1747, trente-deuxième année du règne de Louis XV, elle forme ingénieurs et savants illustres, hauts responsables de la fonction publique puis du secteur privé. Un gala d'exception qui a réuni pour un soir au Carrousel du Louvre d'anciens élèves, comptant parmi les plus représentatifs des grands secteurs de l'économie, des entreprises de notoriété internationale, du BTP comme de l'industrie et du secteur tertiaire et de nombreux amis de l'Ecole. Une visite du site architectural du Louvre, guidée par Jean Lebrat, président de l'Etablissement public du Grand Louvre et Michel Macary, architecte, associé à Ieoh Ming Pei, a marqué le début de la manifestation. Elle a été suivie d'un concert de musique classique, au cours duquel on a pu entendre dans le cadre illustre du Louvre, la voix de

James Bowman. Ancien choriste de la cathédrale d'Ely, en Angleterre, ce haute-contre de réputation mondiale a séduit le public des grandes scènes lyriques. Sa discographie compte quelque cent soixante enregistrements, allant du Messie de Haendel à Carmina Burana, sans oublier l'intégrale des Odes de Purcell ou le Stabat Mater de Vivaldi. Il fêtait en 1992, tant au Covent Garden de Londres qu'à l'Opéra Garnier, les vingt-cinq ans de son éblouissante carrière.



Virginie Gamerre  
(99')  
et Henri Cyna







VENDREDI 13 JUIN 1997

# FETE DU PERSONNEL

**C'** était la fête... Nous étions plus de trois cents, le 13 juin dernier, réunis dans le grand hall de la nouvelle école. En effet, conjoints et enfants étaient venus nombreux pour fêter avec le personnel, le 250<sup>e</sup> anniversaire de l'école. Tous ont pu à cette occasion découvrir notre nouveau lieu de travail et visiter quelques installations : amphis, laboratoires, bureaux... Les enfants se sont visiblement bien amusés : maquillage, concours de danse, lâcher de ballons... Et après un buffet campagnard très apprécié, la soirée s'est poursuivie tard dans la nuit pour les danseurs. Un grand merci à tous ceux qui ont contribué au succès de cette très belle soirée, en particulier l'ASCP et le club soirées des élèves.



Photos F. Corsin.



**JEUDI 28 ET VENDREDI 29 AOUT 1997**

# SYMPOSIUM INTERNATIONAL SAINT-VENANT

**Jean SALENÇON**  
IGPC 64

*Membre de l'Académie des Sciences  
Professeur à l'Ecole Polytechnique  
et à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées*

L'année 1997, particulièrement significative pour l'Ecole des Ponts, était aussi attendue par de nombreux scientifiques et ingénieurs pour célébrer le bicentenaire de la naissance d'Adhémar Barré de Saint-Venant par l'organisation d'une rencontre scientifique internationale.







C'est à Champs-sur-Marne, dans les nouveaux locaux de l'Ecole des Ponts et Chaussées, à la Cité Descartes, que s'est déroulé le Symposium international Saint-Venant les 28 et 29 août 1997 (1). Le choix d'un vaste thème scientifique pour ce symposium était imposé par son illustre patronage, tant les domaines d'intérêt de Barré de Saint-Venant avaient touché en profondeur à de multiples aspects des disciplines mécaniques pour ne citer qu'elles. Dans le souci de présenter la science qui se fait, tout en se référant à des contributions majeures de Barré de Saint-Venant, les comités scientifiques du symposium retinrent le thème fédérateur *Analyse multi-échelle et systèmes physiques couplés*.

Cent quatre-vingt-douze scientifiques de quarante pays ont alors répondu à l'appel de communications ; soixante-dix-sept contributions furent retenues pour présentation pendant les deux jours du symposium dans deux ou trois sessions parallèles sur les domaines suivants : ouvrages et aménagements en rivière ; qualité de l'eau et de l'air ; circulation atmosphérique ; aérodynamique et hydromécanique ; houle et morphodynamique côtière ; écoulements et thermodynamique dans les machines et circuits ; matériaux et structures composites ; matériaux et structures en génie civil ; méthodes d'analyse en plasticité ; problèmes multiéchelle en élasticité ; fissures défauts et interfaces dans les struc-

tures ; sols, roches, milieux granulaires et poreux.

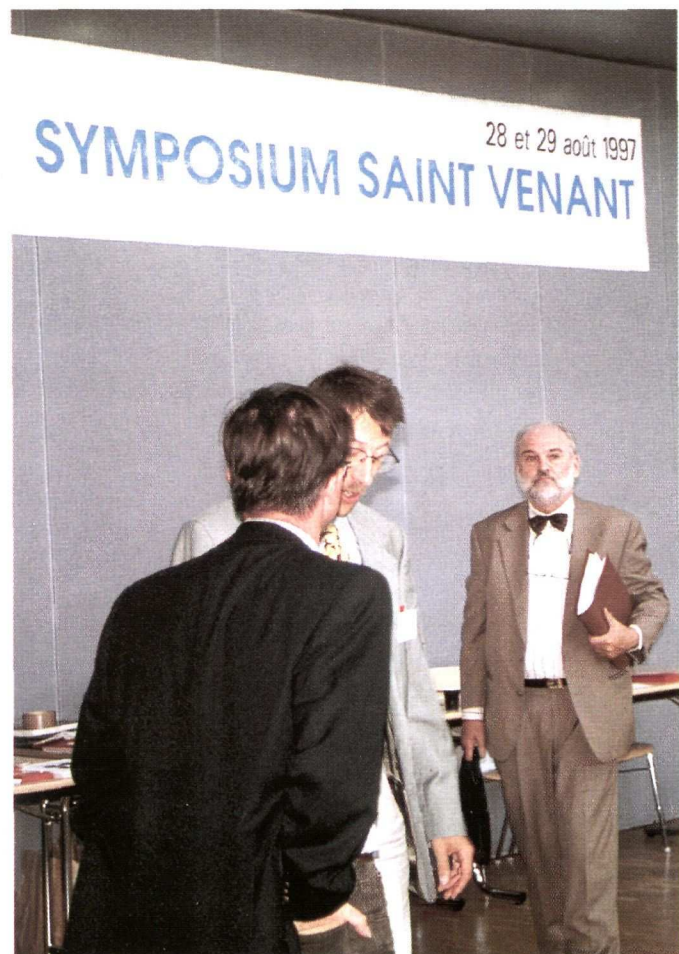
Le symposium ouvert par Jacques Lagardère, directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, en présence de représentants de la famille Saint-Venant, il fut donné aux cent trente participants de bénéficier de deux remarquables conférences sur l'illustre savant données, l'un par M. Antoine Picon "De la science à

*l'art d'inventer : l'itinéraire de Barré de Saint-Venant*", et l'autre par le Comte Aymar Barré de Saint-Venant intitulée, non sans malice, "Un savant sans problème". La deuxième journée du symposium s'ouvrit par la conférence magistrale du professeur Grigory Isaakovich Barenblatt de l'Académie des Sciences de Russie sur "Les lois d'échelle pour les écoulements turbulents développés".

Le Symposium international Saint-Venant, auquel l'Académie des Sciences et son Conseil des applications (CADAS) avaient bien voulu accorder leur patronage scientifique, a bénéficié des soutiens déterminants du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement et d'Électricité de France auxquels les organisateurs ont adressé leurs chaleureux remerciements.

Les actes, édités par les Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, constituent un document scientifique de référence. ■

(1) Il a été organisé par Ponts Formation Edition, la Formation Continue de l'Ecole des Ponts.





VENDREDI 4 OCTOBRE 1997

# JOURNÉE DES ANCIENS

**E**n ce samedi ensoleillé, la nouvelle école à Champs-sur-Marne a été heureuse d'accueillir plusieurs centaines d'anciens élèves à l'occasion du 250<sup>e</sup> anniversaire. La journée était placée sous le signe d'une rencontre élèves/anciens, tant au niveau sportif qu'au niveau intellectuel.



L'organisation de cette journée a été coordonnée par les anciens avec la participation importante des associations, du bureau des élèves et du bureau des sports de l'école. La fanfare des Ponts et le club théâtre ont animé cette journée.

## Le relais

La journée a commencé par le "Relais du 250<sup>e</sup>" sur le trajet symbolique rue des Saints-Pères, Champs-sur-Marne, Cité Descartes. Les premiers courageux se sont élancés tôt le matin pour les 32 km de course, rejoints au fur et à mesure par un grand nombre de participants. Après une dernière étape sur l'esplanade du château de Champs, c'est plus de 200 coureurs, dont une quarantaine d'anciens, qui sont arrivés à l'école, où ils ont été accueillis en musique par la fanfare des Ponts, "The Saints-Pères Band".

Le soleil était au rendez-vous et 20 personnes ont couru la totalité d'un parcours insolite et des plus agréables le long de la Seine et de la Marne.

### Parcours du relais du 250<sup>e</sup>

#### Départ de l'ENPC

28, rue des Saints-Pères

#### Points de ralliement

Bois de Vincennes

Joinville-le-Pont

Champigny-sur-Marne

Bry-sur-Marne

Neuilly-Plaisance

Noisy-le-Grand

#### Arrivée à l'ENPC

Cité Descartes

Champs-sur-Marne



Départ de la rue des Saints-Pères, 8 h



Etape de Joinville-le-Pont, boisson et en-cas.



Etape au château de Champs-sur-Marne. Au château, la totalité des participants étaient là pour la dernière étape.





Arrivée devant l'école...

L'après-midi a été consacrée aux diverses rencontres anciens/élèves. Les sports cérébraux ont vu une victoire sans appel de la part des anciens : ils ont en effet triomphé au trivial pursuit, au scrabble, aux échecs et dans le tournoi de bridge qui a vu une participation très nombreuse.

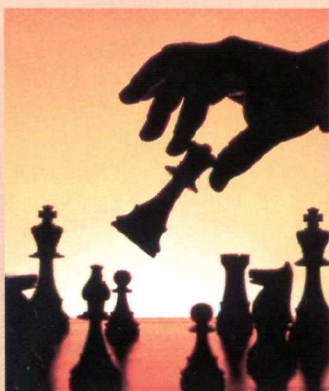
Hélène Marbach '98 L  
Isabelle Comby '98 L

## Bridge, échecs, trivial pursuit, scrabble, dictée

Les tournois se sont déroulés dans les locaux de l'école. Entre autres, la "dictée du 250<sup>es</sup>" qui nous a réservé quelques surprises !



Bridge



Echecs - Tournoi remporté par l'équipe des anciens, animé par Serge Adam.

## TOURNOI DE BRIDGE DES PONTS

- 1<sup>er</sup> Mme LAME, M. COEYTAUS (E-O) = 64,3 %
- 2<sup>e</sup> M. et Mme PASQUET (N-S) = 60,7 %
- 3<sup>e</sup> MM. THÉDIÉ-THIBAUT (N-S) = 58,7 %
- 4<sup>e</sup> MM. CONVERS-ROLLIN (E-O) = 56,0 %
- 5<sup>e</sup> MM. DESROUSSEAU-ROUAULT (N-S) = 56,0 %
- 6<sup>e</sup> M. et Mme LACROIX (N-S) = 55,6 %
- 7<sup>e</sup> MM. TEYSSIEUX-MA (E-O) = 54,8 %
- 8<sup>e</sup> MM. CHAULIAC-NIZARD (E-O) = 54,0 %
- 9<sup>e</sup> Mlle FÉLIX-M. GENIN (E-O) = 53,2 %
- 10<sup>e</sup> M. et Mme LACHARME (N-S) = 51,6 %
- 11<sup>e</sup> MM. JACOB-DINE (N-S) = 50,4 %
- 12<sup>e</sup> Mme CYNA - M. LANTZ (E-O) = 49,6 %
- 13<sup>e</sup> MM. LASKAR-RIBIÈRE (N-S) = 47,6 %
- 14<sup>e</sup> MM. DÉCAMPS-CROQUET (E-O) = 47,2 %
- 15<sup>e</sup> M. et Mme BERGERAT (N-S) = 44,0 %
- 16<sup>e</sup> Mme MOREAU - M. HUOT (E-O) = 43,2 %
- 17<sup>e</sup> M. et Mme RAMA (E-O) = 42,9 %
- 18<sup>e</sup> M. et Mme BALLADE (E-O) = 40,1 %
- 19<sup>e</sup> M. et Mme GUIBE (N-S) = 35,3 %
- 20<sup>e</sup> MM. LE BESNERAIS DE LA GUÉRIÈRE (N-S) = 34,9 %

Pour ce qui est des rencontres sportives proprement dites, les tournois furent plus disputés. Le tournoi de tennis, qui se déroulait sous la forme de matchs de doubles tirés au sort, a été remporté par l'association d'un ancien et d'un élève de 3<sup>e</sup> année. On peut noter la participation remarquable de M. Lagardère, directeur de l'école. Les joueurs de pétanque, eux n'ont pu terminer le tournoi qu'à la tombée de la nuit à cause du grand nombre de participants. Une équipe composée d'élèves et d'anciens a remporté la victoire au football alors qu'au rugby, l'équipe des élèves s'est brillamment imposée face à son homologue, plus expérimentée, par le plus petit des écarts (20-19).

A partir de 14 h et tout au long de la journée : *visite de l'école*, organisée par groupes (laboratoires, bibliothèque, grand amphi...).

## Sports

### Rugby, football, tennis, pétanque

Les tournois étaient organisés par le bureau des sports, sur les terrains de l'école, pour tous les âges.



L'après-midi du rugby,



de la pétanque,



et du tennis.



Il y en avait pour tous les goûts. En effet, les mélomanes ont pu assister à des concerts de musique classique et de jazz ; des visites guidées par de courageux élèves ont permis à de nombreux anciens de découvrir les nouveaux locaux. Plus tard, la dictée du 250<sup>e</sup> a réuni plus de 150 personnes en amphi Cauchy.



Philippe OBLIN  
IGPC 61

## Dictée du 250<sup>e</sup>

En suggérant que le Pont évoque la Dictée du 250<sup>e</sup>, Cyna m'écrivait que ce fut sans doute le moment le plus drôle de la journée du 4 octobre. Du temps que j'étais élève à l'Ecole des Ponts, si l'on m'avait annoncé que je siégerais un jour dans le fauteuil du professeur, face à l'amphi, la chose m'aurait sans doute paru peu probable, mais après tout concevable. On aurait ajouté que ce serait pour y faire faire une dictée, la seule courtoisie à l'égard de mon interlocuteur m'eût retenu de hausser les épaules. C'est pourtant bien ce qui est arrivé. Tout a commencé par l'idée d'introduire au programme une dictée de compétition. Courant août, je fus chargé de la composer. Après compilation des dictionnaires des difficultés de la langue française que j'avais sous la main dans ma Bretagne, je soumis à Cyna la prose, un tantinet surréaliste, qu'on lira plus loin.

L'idée se révéla géniale : fin août, on comptait déjà une soixantaine d'inscrits, dont une flopée d'élèves. D'autres candidats s'y ajoutèrent et, à Marne-la-Vallée le jour venu, l'amphithéâtre Cauchy (250 places) était, à vue de nez, aux deux tiers plein

d'une trépidante assistance, excitée par la demi-heure de retard infligée par les joueurs de bridge. Ils n'en finissaient pas de compter leurs points. Les ingénieurs issus de l'Ecole des Ponts adorent le bridge, ce qui, à y bien réfléchir, s'expliquerait par la seule étymologie.

Les concurrents d'âge mur, oubliant leur respectabilité, tapaient du pied. Autour des gradins, les plus jeunes déroulaient un monôme peu silencieux. De temps à autre, Cyna tentait de calmer les impatiences en apportant des nouvelles de la salle de bridge.

On put enfin commencer. Fut alors lu, puis dicté, puis relu le texte suivant :

*En mil(le) neuf cent quatre-vingt-dix-sept, notre école, après qu'elle eut connu tant d'heures de gloire, fête son deux cent cinquantième anniversaire, et cela sans vaine esbroufe.*

*Dès potron-minet arrachés à vos lits par vos réveille-matin, vous êtes accourus ici, prêts à pousser des hosannas inouïs en reconnaissance des affres qu'a coûtées à l'ami Cyna la préparation de cet événement. Votre gaieté est sans bornes, mais non sans raison.*

*En ces lieux, vous rencontrerez des présidents-directeurs généraux, tantôt graves comme des croque-morts, tantôt pleins de bonhomie, pilotant leurs entreprises à travers les échauffourées de l'économie ; des banquiers rompus à manipuler des mille et des cents, des dollars, des deutsche mark, des livres sterling ; des professeurs jamais décrépits, enseignant à leurs élèves et futurs émules l'emploi d'abaques ardue.*

*Vous pourrez alors, messieurs les anciens en tout cas, et quelles que soient vos relations, saluer de baisemains raffinés les épouses de ces sommités. On les verra, allant de-ci de-là, les unes étincelantes comme des groseilliers en fleur(s), les autres pareilles à des elfes parés d'atours jaune paille ou bleus. Celle-ci, tout exquise comme une chatte, lape un jus de fruits. Celle-là, accotée au buffet, y dégote et grignote une demipart de salade de laitue ou de concombres.*

*Quand vous vous serez aperçus des erreurs que vous n'auriez pas dû*

*commettre et que, à moins que vous ne vous y soyez complu, vous les aurez corrigées, vous irez dîner tranquillement, sirotant un bourgogne ou un côtes-du-rhône jusqu'à des une heure et demie passée. Les vins couleront à flots, mais gare ! Une flûte de Laurent-Perrier de trop, et bonjour les dégâts !*

Pour la correction, qu'il fallait rapide, les organisateurs avaient imaginé que chacun compterait les fautes de son voisin, tandis que le corrigé était projeté sur un écran.

Commença l'appel des fautes. Zéro faute : silence (relatif). Une faute : même nature de silence. Deux : toujours pareil. Moins de cinq : rien. Moins de dix : une main se lève, celle du vainqueur, le camarade Gérald Gerin (58) avec sept fautes.

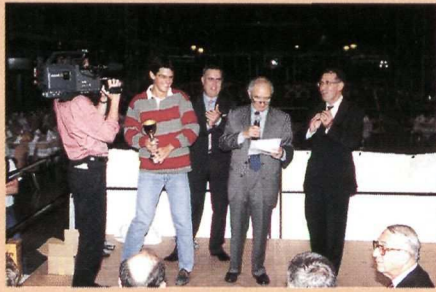
Il se trouva ensuite quatre compétiteurs : Becart (70), Desrousseau (44), Kirchner (48), Moreau de Saint-Martin (96), avec chacun treize fautes. On s'en tint là : l'heure du pot de proclamation était passée et nous avions tous soif, et même faim.

Il serait de la dernière cuistrerie de ma part de commenter ce texte, qui contenait au moins un piège par ligne et souvent plusieurs. On se contentera d'une ligne : *les affres qu'a coûtées à l'ami Cyna la préparation de cet événement*. Un amusement : au contraire de sa prononciation, *événement* prend deux accents aigus. Plus délicat, encore que ... : *affre* est du féminin. Le comble du raffinement : *qu'a coûtées*. L'accord du participe passé pouvait faire buter les étourdis, tandis que les demi-savants, persuadés que le participe passé de *coûter* est invariable, eussent écrit *les affres qu'a coûté*. Folle erreur : ce participe passé, avais-je découvert dans un de mes dictionnaires, n'est invariable qu'au sens propre : *les mille francs que m'a coûté cet objet*. Au sens figuré, il s'accorde.

Comparés aux grammairiens du français, les théologiens de Byzance n'étaient que de rustaude équarris-seurs. C'est égal, le succès de la dictée du 250<sup>e</sup> anniversaire montre que nous l'aimons bien tous, notre belle langue.



Cette après-midi sportive et intellectuelle s'est terminée, au moment de l'apéritif, par la remise des prix effectuée par MM. Cyna, Pronost et Lagardère.



*Résultats et remise des prix.*

Ensuite, le grand hall a accueilli un repas de plus de 700 convives réunis par promotion, ce qui a été l'occasion pour beaucoup de se retrouver et de se rappeler quantité de souvenirs communs. La soirée fut animée par un orchestre dans le hall et un casino au bas du grand escalier, celle-ci s'est terminée par une petite soirée des élèves dans les résidences de l'école.

## Soirée

### Dîner des promotions et soirée dansante de 20 h à l'aube

Après la remise des récompenses et l'apéritif, le dîner a eu lieu sous forme de buffets à thèmes et les tables disposées de façon à rapprocher les promotions. Il a été suivi d'une soirée dansante avec orchestre.



Tous les participants garderont, il en est sûr, un souvenir fort de cette journée qui a permis la rencontre de plusieurs dizaines de promotions d'élèves de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.



*Photos F. Corsin et B.D.E.*



# HISTOIRE VRAIE\*

**Nimbus :** Tu es allé à la journée des anciens élèves, le 4 octobre ?

**Fabrice :** Non, je m'y suis pris trop tard. Il n'y avait plus de place. Et toi ? Ne me dis pas que tu t'es inscrit dans les délais, je ne te croirais pas !

**Nimbus :** Non, je ne me suis pas inscrit. Mais je suis resté bloqué à Paris le 3 au soir. Comme d'habitude, j'ai raté mon avion pour Marseille. Le lendemain matin, en quittant mon hôtel, je suis passé rue des Saints-Pères.

**Fabrice :** Tu n'as pas dû voir grand-chose. Je te signale que l'Ecole a déménagé à Champs-sur-Marne. Je parie que tu ne le savais pas.

**Nimbus :** Paris gagné. Je ne sais même pas où est Champs-sur-Marne.

**Fabrice :** Arrête. On nous a informés plutôt dix fois qu'une. On nous a envoyé des lettres, des brochures, des plans...

**Nimbus :** Moi, les plans... J'en reçois toute la journée. Je ne les regarde même plus. Je les fais suivre.

**Fabrice :** Ce n'est pas sans doute plus mal... Dis donc, qu'est-ce qui reste rue des Saints-Pères ?

**Nimbus :** Je n'en sais rien. Je n'ai pas pu entrer. La rue était barrée par un type en T-shirt, qui agitait une grosse cloche en bronze – celle qui servait à sonner le rappel quand nous étions potaches. Il bloquait un bus de la RATP.

**Fabrice :** Ce n'est pas le genre d'obstacle qui t'arrête. D'habitude, tu ne les vois même pas. Tu n'as pas contourné le bus ?

**Nimbus :** Non. Je suis monté dedans. Il n'y avait pas de contrôleur.

**Fabrice :** Tu es un vrai malade de la resquille !

**Nimbus :** Par les temps qui courent, il n'y a pas de petits profits.

**Fabrice :** !?

**Nimbus :** A peine installé, je vois sortir de l'Ecole une trentaine d'hommes et de femmes, qui remontent en cou-

rant la rue des Saints-Pères et disparaissent vers la gauche. A ce moment-là, le bus démarre.

"Direction l'Ecole des Ponts", clame le conducteur. Je lui fais remarquer qu'on vient de la quitter, il me rétorque qu'elle déménage.

La réplique était facile, mais le type était costaud...

C'est alors que je me suis rappelé toute l'histoire. Je lui demande : "C'est loin ?"

"Je n'en sais rien, je les suis", lâche-t-il avec un coup de menton en direction de la troupe qui descend le boulevard Saint-Germain.

Là, j'ai compris que j'allais de nouveau rater mon avion.

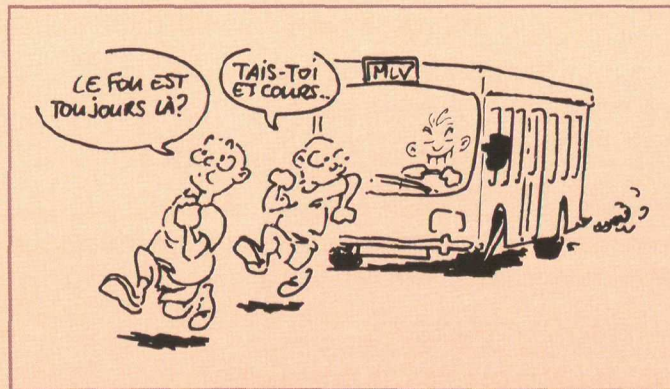
**Fabrice :** Tu es plutôt du genre abonné...

**Nimbus :** Oui. C'est même pour cela que ma femme m'a quitté. Ce n'est pas qu'elle se languissait de moi. Mais elle en avait assez de manger les rougets de la bouillabaisse ratatinés comme des merguez.

Je demande au conducteur de m'arrêter à la prochaine station. Il me répond que ce n'est pas dans les consignes. J'ai pris le parti de m'endormir.

Trois heures après, nous étions en pleine campagne. Et ils étaient près de trois cents à courir devant le bus. Nous arrivions.

Derrière l'enceinte grillagée, l'Ecole, grand bâtiment qui étire son acier et son verre devant les terrains de sport. Et sur le parvis qui les sépare, ce que j'attendais, un buffet dressé pour l'apéritif.



Accueil en fanfare, celle des élèves et anciens élèves, tonique à souhait. J'ai bien bu. Tu sais, il n'est pas nécessaire de courir pour avoir soif.

**Fabrice :** Surtout quand c'est gratuit... Je suis curieux de savoir comment tu t'y es pris pour déjeuner ?

\* Entendue au Bar de la Marine.



**Nimbus :** Je pensais avoir trouvé la bonne idée en ne quittant pas la fanfare d'une semelle. Mais ils avaient déjà mangé. J'ai fait le plein de cacahuètes. En revanche, la fanfare m'a organisé un superbe après-midi. Dès qu'un événement démarrait, elle l'annonçait au son des cuivres.

**Fabrice :** Je me demande à quoi tu as bien pu participer ?

**Nimbus :** A rien. On ne m'avait pas dit qu'il y avait des lots à gagner...

**Fabrice :** Tu aurais pu gagner quelque chose, toi ? Où ça ?

**Nimbus :** A la pétanque, pardi. Mais je ne regrette rien : j'avais oublié mon élastique pour mesurer les boules. Quand je ne l'ai pas dans la poche, j'ai la guigne. Je ne gagne plus.

Mais j'ai tout vu : le rugby, où les anciens ont failli battre les élèves à coup de sandales, le tennis, quand les élèves smashaient sur le directeur de l'Ecole, le foot, le bridge, où il manquait toujours un 4<sup>e</sup>, les échecs, la visite des locaux, où des types faisaient semblant de travailler, les concerts...

Il n'y a que la dictée que j'ai ratée. L'amphithéâtre était bondé.

Ce n'était pas grave, car ils commençaient à servir l'apéritif du soir. J'ai été bien content d'être arrivé le premier. Nous étions près de 700 et il a été vite difficile de s'approcher deux fois du bar.



**Fabrice :** Tu devais commencer à avoir faim ?

**Nimbus :** Dans ces cas-là, je ne me presse pas. J'attends tranquillement que tout le monde soit installé. On entre alors sans problème.

**Fabrice :** Ça a marché ?

**Nimbus :** Pas cette fois. Ils m'attendaient.

**Fabrice :** Tu crois vraiment ?

**Nimbus :** Je t'assure. Je n'en suis pas encore revenu. Quand je suis entré dans le hall, tout seul, un bon quart d'heure après les autres, le type en T-shirt est venu à ma rencontre. Il m'a dit "Bonsoir. On n'attendait plus que

vous !" Sympa, non ? Alors, quand il m'a demandé mon carton d'invitation, j'ai payé mon inscription...



**Fabrice :** Tu n'avais pas trop le choix ! Tu en as profité pour bien manger ?

**Nimbus :** Ah, oui ! Je n'ai pas mis longtemps à trouver les cuisines. Je n'aime pas faire la queue au buffet. Toutes neuves ! On pouvait s'asseoir par terre pour manger.

**Fabrice :** !!

**Nimbus :** Tu ne devineras pas le clou de la soirée. Ils m'ont donné de l'argent !

**Fabrice :** A toi ? Pour services rendus ?

**Nimbus :** Pour jouer au casino. C'était de la fausse monnaie, mais j'ai bien aimé le geste.

**Fabrice :** Je m'en doute. Et tu as gagné, comme d'habitude ?

**Nimbus :** Mieux que ça. La table où je jouais était celle où le croupier trichait. Il m'a fait tout perdre. Mais j'ai appris comment il s'y prenait. Un vrai professionnel. Passionnant, non ? Pour fêter ça, j'ai fini les bouteilles de champagne qui traînaient autour de la piste de danse.

**Fabrice :** Il restait beaucoup de bouteilles ? Tu es rentré tard ?

**Nimbus :** Tu sais, les jeunes, maintenant, le samedi soir, ils ne se couchent pas. J'ai fait comme eux. Je n'aime pas me faire remarquer... ■



*Propos recueillis par Daniel Fedou*



# RENCONTRE "FEMMES INGENIEURS DES PONTS"

**R**encontre Femmes Ingénieurs des Ponts"... appellation un peu provocatrice, certes ; ambiguë aux yeux de certains même – pourquoi une telle rencontre ? Est-ce bien nécessaire de distinguer ainsi les élèves du sexe féminin des élèves du sexe masculin ? Pourquoi revendiquer ainsi une pseudo différence ? Pourquoi si peu d'hommes dans la salle ? Une chose est sûre : cette manifestation en aura dérouté plus d'un !



De gauche à droite : Olivier Girard, trésorier du Forum, organisateur intermittent, Valérie Rabault, Flore Deruelle, Caroline Dessombz, Hervé Bellaïche, 250°.

Cette rencontre a eu pour objectif premier de situer la femme ingénieur dans le monde du travail et en particulier la femme ingénieur des Ponts. Lors d'une première séance, nous avons demandé à 5 anciennes de témoigner sur leur expérience professionnelle et de développer leurs réflexions ou convictions personnelles à partir des résultats de l'enquête.

Sont intervenues :

- Marie-France Clugnet (ép. Boulay), PC 62, première femme à l'Ecole des Ponts, directeur adjoint de la DDE de la Seine-Saint-Denis,
- Michèle Cyna, ICPC 81, président du Directoire de Ponts Formation Editions,
- Pascale Noël (ép. Commun), PC 89L, ancien chef de projet chez SETEC Bâtiment, actuellement indépendante,
- Elisabeth Dupont-Kerlan, ICPC 77, Conseiller technique auprès du ministre de l'Education Nationale,
- Dominique Mary, PC 79, sous-directeur Production, Air France Europe.

Lors d'une deuxième séance, nous avons demandé à des profession-



nels de la sociologie de replacer notre étude dans un contexte plus général et de dégager des tendances au niveau des écoles d'ingénieurs françaises, puis même de préciser comment ces évolutions s'inscrivent par rapport aux structures familiales actuelles.

Sont intervenus sur ces thèmes :

– Michèle Chouchan, journaliste, France Culture,

– Catherine Marry, sociologue, Iresco, CNRS,

– François de Singly, sociologue.

Catherine Marry nous a adressé un compte-rendu relatant "ses impressions" sur la rencontre, en voici un extrait :

"Le thème des relations entre la famille et la carrière a occupé une large part des témoignages et discussions autour de la présentation des résultats de l'enquête. Il semble répondre en effet à une préoccupation largement partagée par les répondantes à l'enquête.

De fait, la possession d'un titre prestigieux et reconnu de Grande Ecole n'efface pas toutes les contradictions entre les exigences de réussite professionnelle et familiale. Elle atténue mais n'élimine pas non plus les inégalités de carrière entre les hommes et les femmes. La réussite professionnelle est une exigence qui demeure toujours plus impérieuse pour les hommes. [...]

La comparaison des carrières et de la famille des hommes et des femmes ingénieurs de différentes générations révèle à la fois l'ampleur et les limites des avancées féminines. Les mesurer à l'aune exclusive du modèle masculin de la "réussite" (salaire, position hiérarchique...) peut inciter à conforter ce modèle, bousculé par la crise et dont le caractère "désirable" pour les femmes mais aussi pour les hommes ne va pas toujours de soi. Mais cette remise en cause ne peut être portée par les femmes seules. Elle concerne les hommes et toute la société. Elle serait en outre d'autant plus radicale que les femmes diplômées de Grandes Ecoles cesseraient complètement d'apparaître comme des "exceptions". C'est ce qu'exprimait une ancienne des Ponts en disant son plaisir, à cette journée du 17, de se retrouver, pour une fois, dans une

assemblée à majorité féminine : plaisir de ne plus être l'"exception" féminine, plaisir aussi de nommer, de reconnaître la spécificité propre des destins féminins.

Mais la quasi-absence d'hommes à cette journée signifiait aussi leur peu d'intérêt pour ces "histoires de femmes". Quant à la mixité réelle dans les écoles d'ingénieurs et plus encore dans les positions de pouvoir, elle semble, au rythme des évolutions actuelles, programmée pour un horizon fort lointain.

## Les principaux résultats de l'enquête

### Contexte

Nous avons réalisé une enquête auprès de toutes les anciennes de l'Ecole des Ponts. Afin de pouvoir établir des comparaisons, nous avons voulu interroger également des Anciens de l'Ecole. Nous avons donc décidé de mener une enquête sur la promotion 85/86L entière, une des premières promotions à comporter un nombre "significatif" de filles.

Sur les 371 questionnaires adressés aux anciennes, 147 (soit 39,6 %) nous ont été retournés. Certains n'étant que partiellement remplis, nous n'en avons traité que 132 (soit 35,6 %).

Pour ce qui concerne le questionnaire envoyé aux anciens de la promo 85/86L, le taux de réponse a été nettement moins satisfaisant puisque nous n'avons reçu que 20 questionnaires sur les 155 envoyés (soit 12,9 %). La représentativité de cet échantillon étant mauvaise, nous avons décidé de ne pas traiter ce questionnaire.

### Résultats

Indiquons tout d'abord que la composition de l'échantillon de réponses est "proche" (du point de vue de l'âge, de la catégorie socioprofessionnelle et du statut) de celle des anciennes des Ponts. Notons toutefois que l'échantillon est jeune puisque 50 % des anciennes ont moins de 35 ans, ce facteur est particulièrement important pour l'interprétation de certains résultats.

De plus, les résultats que nous indi-

quons ici sont des résultats "bruts". Pour obtenir des tris croisés et autres analyses, veuillez nous contacter. Lors de l'enquête, nous avons abordé plusieurs thèmes :

#### • *Les choix de parcours des Anciennes*

50 % déclarent avoir fait une école d'ingénieurs parce qu'il s'agissait "d'une voie classique d'une réussite scolaire" ; 37 % disent avoir choisi l'Ecole des Ponts "parce que c'est une école généraliste".

#### • *Leur vie professionnelle*

– 80 % des interrogées exercent une activité à temps plein, 25 % travaillent dans le secteur "transports, services urbains, énergie", 61 % travaillent dans une "grande entreprise", 61 % appartiennent "au secteur privé".

– La question sur le domaine d'activité n'a pas permis à toutes les anciennes de se reconnaître, cependant on note que 27 % d'entre elles sont dans les "études", 11 % dans la "recherche et développement", 4 % seulement déclarent être dans "production/chantier".

– Pour ce qui concerne le niveau de responsabilité, là encore certaines anciennes ont eu des difficultés à se classer dans la grille de niveaux hiérarchiques que nous proposons. Nonobstant, il apparaît que 43 % d'entre elles n'encadrent personne, 4 % encadrent plus de 200 personnes.

84 % indiquent être "libres de leur choix" quant à leur mobilité géographique ; parmi elles, 36 % déclarent "y être néanmoins incitées".

– 27 % ont un salaire se situant entre 300 et 400 kF brut. Il apparaît de fortes disparités suivant l'âge et le secteur d'activité.

M. Vidal Cohen, chef du département Mathématiques et Informatique de l'Ecole, a réalisé une ébauche de modélisation du lien entre salaire et autres facteurs. Le modèle utilisé n'a retenu que les anciennes en activité professionnelle à temps plein et appartenant à des promotions ultérieures à 1980. Comme facteurs explicatifs "candidats" ont été retenus : l'ancienneté (à 2 modalités, avant et après 1990) et le secteur d'activité. Le modèle met clairement en évidence l'influence de l'ancien-



neté et moins nettement celle du secteur.

Schématiquement si on part d'une base annuelle de 350 kF, il faut :

→ ajouter 50kF pour les anciennes d'avant 1990 (mais après 1980), retrancher 50 kF pour celles d'après 1990,

→ ajouter un peu plus de 100 kF pour celles qui sont dans la banque/assurance, retrancher 70 kF pour celles qui sont dans l'administration et 100 kF pour les chercheurs/enseignants. Les autres branches sont à peu près dans la moyenne.

46 % des anciennes déclarent "avoir des perspectives d'évolution relativement bonnes", 52 % disent avoir eu jusqu'ici une "évolution normale".

• *Leur vie de famille*

82 % sont mariées ou vivent en couple, 42 % n'ont pas d'enfant (se souvenir de l'âge de notre population), 19 % en ont 3. Parmi les femmes ayant des enfants, 78 % déclarent de pas avoir interrompu leur vie professionnelle.

Pour les femmes mariées ou vivant en couple, 69 % ont un mari/compa-

gnon ingénieur (X ou Ponts en grande majorité).

• *Leurs impressions sur le statut de la femme ingénieur*

44 % déclarent que pour leur carrière d'ingénieur, être une femme "est plutôt un inconvénient". 55 % reconnaissent avoir "parfois" rencontré des obstacles du fait qu'elles soient une femme.

Cependant, 45 % n'ont pas l'impression que leurs camarades masculins aient une rémunération supérieure à la leur et 52 % qu'ils aient un niveau de responsabilité supérieur au leur.

Enfin, 46 % disent devoir "fournir plus d'efforts que leurs collègues masculins pour la même reconnaissance".

## Le mot de la fin

Nous espérons que tout le monde en est convaincu : nous n'avons pas voulu faire un petit état (tout petit) dans le grand. Le nombre de filles dans la nouvelle promo est un indicateur (parmi d'autres) que surveille l'Ecole chaque année ; il nous a sem-

blé pertinent de profiter du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'école pour proposer une étude sur nos anciennes et nous avons découvert que ce sujet était loin d'être neutre. Il nous a parfois été difficile de ne pas verser dans les extrêmes : l'une convaincue de la parfaite égalité des ingénieures et ingénieurs ou l'autre déstabilisée par les propos indiscrets d'un recruteur. Nous avons, autant que possible, fait abstraction de nos expériences ou convictions personnelles pour que vous puissiez vous forger votre opinion ; nous espérons toutefois que certains résultats auront évolué lorsque nous célébrerons le 300<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole !

L'équipe organisatrice : Flore Deruelle ('98L), Caroline Dessombz ('99L) et Valérie Rabault ('98L)

*Un compte-rendu détaillé de la rencontre sera adressé à toutes les anciennes courant janvier, à tous les participants ainsi qu'à tous ceux qui en feraient la demande auprès de Valérie Rabault ou Flore Deruelle au 01 55 42 17 82.* ■



MARDI 21 OCTOBRE 1997

# FONDATION DE L'ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES

**R**econuë comme établissement d'utilité publique par décret en date du 21 octobre 1997, la Fondation de l'École Nationale des Ponts et Chaussées a tenu son premier Conseil d'administration le 29 janvier 1998 à son siège social, 28, rue des Saints-Pères, Paris, France.



Convoqués préalablement par le président de l'AAENPC, l'ensemble des donateurs ont désigné leurs cinq représentants au conseil :

- Jean-François Roverato (Eiffage) et Pierre Bonafé (Cegelec) pour le collège des entreprises relevant des secteurs équipement, transport, bâtiment et travaux publics.
- Bruno Flichy (Société Générale), pour les secteurs banques, assurances et services.
- Pierre Bourrier (Usinor), pour les secteurs industrie et énergie.
- Jean-Pierre Pronost, en tant que président de l'AAENPC, donateur principal.

Les quatre membres de droit (le ministre de l'Intérieur représenté par Yannick Blanc, le ministre de l'Équipement représenté par Jean-Didier Blanchet, le président du Conseil d'administration de l'ENPC, le directeur de l'ENPC) et les cinq membres ci-dessus désignés ont coopté trois personnalités qualifiées : Pierre Descoutures, Henri Cyna et Yves Cousquer.

Le Conseil d'administration ainsi constitué a choisi son bureau :

*Président* : Yves Cousquer

*Vice-président* : Jean-Pierre Pronost

*Secrétaire* : Pierre Bourrier

*Trésorier* : Jean-Didier Blanchet

Sur proposition du président, le conseil a approuvé la désignation de Philippe Bergot comme délégué général.

Disposant d'une dotation statutaire initiale de 5,9 millions de francs, le conseil a défini un premier programme d'orientation des actions de la Fondation pour l'année 1998, comportant notamment :

- des prix de la Fondation pour la meilleure thèse de l'année, le meilleur stagiaire étranger et le meilleur stage scientifique,
- des bourses de la Fondation pour des élèves étrangers admis à suivre certaines formations à l'ENPC et pour des élèves français suivant des cursus à l'étranger.

En fonction du développement des ressources de la Fondation, d'autres interventions sont prévues à l'avenir, sachant qu'elles seront définies comme des interventions complémentaires et non pas de substitution à tous les dispositifs déjà existants, et viseront à accroître le rayonnement national et international de l'ENPC. ■



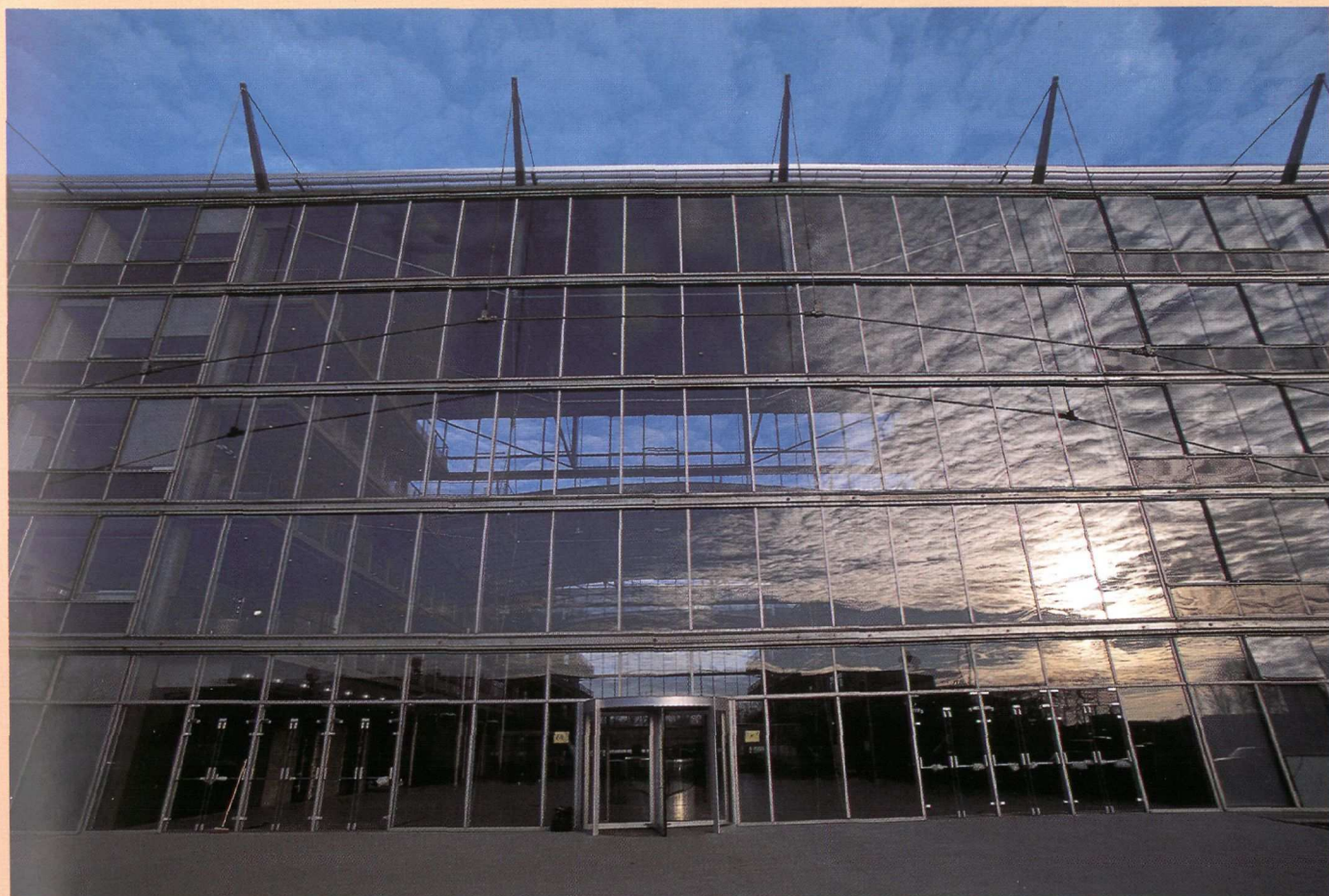
JEUDI 23 OCTOBRE 1997

# INAUGURATION

## DEUX ECOLES EN MOUVEMENT



L'inauguration, le 23 octobre 1997, du bâtiment commun à deux écoles placées sous la tutelle du ministère de l'Équipement, l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et l'Ecole Nationale des Sciences Géographiques, est l'aboutissement de longues années d'études et de travaux et consacre la volonté d'offrir aux élèves les meilleures conditions pour réussir leurs études.







Le choix d'une implantation à Marne-la-Vallée, au cœur de la Cité Descartes, à proximité de l'Université, d'autres grandes écoles, d'organismes d'enseignement supérieur et de recherche, donne aux deux établissements une opportunité remarquable d'accroître des coopérations et des partenariats enrichissants.

Le parti architectural choisi par les architectes Philippe Chaix et Jean-Paul Morel a été de jouer la transparence totale des lieux et de préserver la personnalité propre de chaque école, tout en créant des espaces communs où élèves, enseignants chercheurs et personnel administratif se rencontrent.

La modernité résolument affichée des lieux marque la volonté des deux écoles d'être au rendez-vous de l'avenir.

## Le bâtiment en quelques chiffres

### Dates

Concours	juillet 1989
Reprise des études	septembre 1992
Avant-projet sommaire	janvier 1993
Avant-projet détaillé	mai 1993
Dossier de consultation des entreprises	novembre 1993
Début des travaux	juin 1994
Mise en service	fin 1996
Emménagement	début 1997

### Dimensions

Terrain (surface totale)	44 900 m <sup>2</sup>
Espaces verts	14 200 m <sup>2</sup>
Bâtiment surface totale (SHON*)	31 200 m <sup>2</sup>
Surface ENSG (SHON*)	6 500 m <sup>2</sup>
Surface ENPC (SHON*)	19 500 m <sup>2</sup>
Locaux communs	5 200 m <sup>2</sup>

Hauteur du bâtiment	18 m
Longueur	133 m
Largeur	74 m

\* Surface hors œuvre nette

### Quantités

Tonnage d'acier de charpente	1 460 tonnes
Surface des verrières	2 700 m <sup>2</sup>
Surface des façades	22 700 m <sup>2</sup>

### Coûts

Travaux	310 MF TTC
Opération	392 MF TTC

**Maîtres d'ouvrage :** ministère de l'Équipement,  
des Transports et du Logement  
Institut Géographique National

**représentés par :** Direction Départementale  
de l'Équipement de Seine-et-Marne

**Maîtres d'œuvre :** Philippe Chaix, Jean-Paul Morel,  
architectes  
OTH Bâtiments



# L'ECOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES



De gauche à droite : MM. Gaysot, Chirac, Lagardère et Richard.



MM. Richard, Chirac et Giraud.

Créée en 1747, l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées est la plus ancienne des écoles d'ingénieurs françaises. Elle a diversifié considérablement ses activités afin de s'adapter aux évolutions du monde économique et répondre aux besoins du marché.

## La formation initiale

L'école forme avec le même cursus des ingénieurs relevant de deux statuts :

### • Les ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées

Sont admis en deuxième année à l'Ecole des Ponts un certain nombre de diplômés de l'Ecole polytechnique et de l'Ecole normale supérieure. Ils ont un statut de fonctionnaire et ont une vocation interministérielle.

### • Les ingénieurs civils

Sont admis en première année des élèves issus des classes préparatoires de sup et de spé à l'issue du concours commun "Mines - Ponts". Peuvent être admis sur titres en deuxième année d'anciens élèves de l'Ecole polytechnique, des titulaires de maîtrise de l'université et des ingénieurs diplômés de certaines grandes écoles.

## Les formations spécialisées

– des mastères, formation de haut niveau à finalité professionnelle, sont offerts dans les domaines du génie civil, de l'aménagement et de l'urbanisme, du transport, de l'environnement et dans celui du management,

- des DEA pour les candidats ayant au moins une maîtrise et se préparant en principe à la recherche,
- des doctorats : l'école est habilitée à délivrer des doctorats.

## Effectif (au 10/10/97)

- formation d'ingénieur : 555
- mastères et MBA : 128
- DEA : 100
- thèses : 157

## Personnel enseignant

Leurs origines sont multiples : sur 10 000 heures d'enseignement annuelles, le quart est assuré par des enseignants chercheurs de l'école et les trois quarts par des professionnels exerçant dans les milieux les plus divers.

## L'école et l'international

La dimension internationale a toujours été présente aux Ponts mais s'est considérablement développée depuis 1985. Désormais, 20 % des enseignements sont consacrés aux langues vivantes, des parties de scolarité peuvent s'effectuer à l'étranger, des étudiants étrangers sont accueillis à l'ENPC soit pour des parties de scolarité, soit en DEA, mastères, thèses.

## Doubles diplômes

Des doubles diplômes existent avec l'Ecole des Ponts de Madrid, les universités techniques de Munich et Berlin et l'université de Rome. Un projet aboutira prochainement avec Turin.

## La recherche

Avec dix laboratoires et groupes de recherche, 300 chercheurs dont 157 thésards, l'activité de recherche de l'école qui a maintenant plus de quinze ans a connu un développement accéléré.

Recherche et enseignement sont imbriqués très intimement : élèves, chercheurs et enseignants-chercheurs travaillent ensemble et participent ainsi à l'effort de recherche national.

## La formation continue

Premier opérateur de formation continue de grandes écoles d'ingénieurs, l'Ecole des Ponts forme environ 5 000 stagiaires par an lors de 200 sessions et journées d'études. Elle offre également des possibilités de formation "sur mesure" en proposant des formations spécifiques à la demande des entreprises.

## L'évolution des métiers

La formation pluridisciplinaire dispensée aujourd'hui aux Ponts permet aux élèves de trouver des débouchés dans tous les secteurs de l'économie.

## Débouchés : statistiques 1996

(n'incluant pas les ingénieurs du corps des Ponts et Chaussées)

27 % industrie

23 % BTP

16 % services urbains et transports

14 % ingénierie, conseil

8 % administration

8 % banque, assurance, finance

2 % informatique

2 % divers





# L'ECOLE NATIONALE DES SCIENCES GEOGRAPHIQUES



De gauche à droite : MM. Poulit, Gayssoit, Richard et Chirac.

## Un enseignement à la carte

Sont enseignées à l'ENSG toutes les disciplines qui interviennent dans l'équipement géographique et cartographique d'un pays, appelées sciences de l'information géographique : géodésie, topographie, photogrammétrie, télédétection, cartographie topographique et thématique assistée par ordinateur (géomatique) et les systèmes d'informations géographiques (SIG).

S'y ajoute un enseignement complémentaire portant sur les mathématiques et la physique, les sciences de la Terre, la gestion, le management et, bien sûr, l'informatique. De plus, les futurs ingénieurs reçoivent une large information sur les domaines d'utilisation de ces données géographiques, comme l'urbanisme, le cadastre, l'agriculture...

L'enseignement théorique est largement complété par des stages pratiques sur le terrain et dans des entreprises, lors de stages pluridisciplinaires et de filières de spécialisation.

## Cycles d'études

– 3<sup>e</sup> cycle : préparation de thèses de doctorat, DEA (Diplôme d'Etudes Approfondies) et DESS (Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées) en collaboration avec des établissements français.

– Ingénieurs géographes (2 ans d'études) : recrutés à la sortie de l'Ecole Polytechnique, des Ecoles Normales Supérieures (section sciences) et sur concours interne.

– Ingénieurs des travaux géographiques et cartographiques de l'Etat (3 ans d'études) : recrutés par concours (niveau classes préparatoires scientifiques) et sur concours interne.

– Géomètres (2 ans d'études) : recrutés par concours (niveau baccalauréat scientifique).

– Dessinateurs cartographes (2 ans d'études) : recrutés par concours (niveau seconde).

## La formation continue

L'ENSG assure la formation professionnelle continue du personnel de l'Institut Géographique National (IGN) et de personnes extérieures.

Ces actions de formation vont de la simple initiation à la reconversion et au recyclage dans les techniques nouvelles, en passant par la réalisation de stages dans des organismes spécialisés.

L'ENSG organise, en formation continue, des stages centrés sur les techniques IGN et les systèmes d'informations géographiques. Dans ces domaines, les enseignements peuvent être conçus sur mesure, à la demande des personnes extérieures. L'ENSG mène en effet une politique d'ouverture accrue vers l'extérieur et propose des formations adaptées, en direction de cadres territoriaux, urbanistes, géomètres..., gestionnaires de réseaux, utilisateurs de bases de données géographiques, et des actions d'échanges à l'échelle européenne et internationale.

– 1 000 agents IGN en formation continue (6 000 jours/an, 60 modules spécifiques),

– 250 stagiaires non IGN en formation technique externe.



MM. Poulit, Chirac et Denegre.



# EXPOSE DE M. PIERRE RICHARD

Monsieur le Président de la République,  
Messieurs les ministres,  
Messieurs les préfets,  
Monsieur le président du Conseil régional,  
Monsieur le président du Conseil général,  
Mesdames et Messieurs les parlementaires,  
Mesdames et Messieurs les Enseignants et les Elèves,  
Mesdames, Messieurs,

C'est avec une immense gratitude, Monsieur le Président de la République, que nous vous accueillons aujourd'hui. En participant à la célébration du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et en inaugurant les nouveaux locaux communs à cette Ecole et à l'Ecole Nationale des Sciences Géographiques, vous honorez les 25 000 ingénieurs que notre pays forme chaque année, et qui sont l'un des fers de lance de la force économique de la France.

Reconnus dans le monde entier pour leurs qualités scientifiques, leur esprit d'entreprise et leur créativité, ces ingénieurs sont aujourd'hui présents dans tous les domaines : l'industrie

comme la banque, l'électronique comme les travaux publics, la recherche comme la gestion. Partout les ingénieurs contribuent au rayonnement de la France et au bien-être des Français !

Mais, sans doute peu enclins à se faire valoir, habitués au travail d'équipe, méfiants devant les médias, ils n'ont guère l'habitude de se trouver sous les feux de la rampe. Ils apprécient donc au plus haut point, Monsieur le Président de la République, l'honneur que vous leur faites aujourd'hui de consacrer quelques instants à deux des établissements qui les forment, et en homme de terrain, ils font leur ce précepte du Président Pompidou selon lequel : "rien ne

s'accomplit que dans la durée, rien ne s'acquiert que par la patience, tout se perd par la turbulence".

Si la palette des formations et des parcours d'ingénieurs en France est large, des Grandes Ecoles à l'Université, je voudrais revenir ici, sur la spécificité de l'une des plus vieilles maisons d'ingénieurs, leur doyenne, cette Ecole des Ponts et Chaussées fondée en 1747 par un Arrêt du Conseil du Roi.

Cela fait deux cent cinquante ans...

Deux cent cinquante années, et non des moindres, où l'Ecole s'est trouvée au cœur de la révolution technique, depuis le ciment de Vicat jusqu'au béton précontraint de Freyssinet. Deux cent cinquante ans qui ont







vu les Ponts et Chaussées apporter une contribution majeure à l'équipement de la France et de nombreux autres pays, en matière de routes et de ports, de canaux et d'aéroports, de voies ferrées, d'ouvrages d'art, de transports d'énergie dont le pont de Normandie, le TGV et le Stade de France sont les plus récents exemples.

Qu'il me soit permis, par la même occasion, d'évoquer ici l'histoire, tout aussi riche, de l'Institut Géographique National et de son Ecole.

L'œuvre des ingénieurs géographes est marquée par des réalisations bien connues, comme la carte de l'Etat-Major au 19<sup>e</sup> siècle et plus près de nous la carte topographique de la France au 25 000<sup>e</sup> et les cartes issues du satellite français Spot. Trois siècles d'une tradition scientifique de haut niveau, qui a donné notamment à la France et au monde la définition du mètre comme fraction du méridien terrestre.

Le passé de l'Ecole des Ponts est un magnifique héritage mais un héritage exigeant. Le monde change autour de nous, suscitant de nouveaux besoins et de nouveaux comportements. Ces locaux neufs, splendide cadeau d'anniversaire pour l'Ecole des Ponts, sont à mes yeux le signe des mutations nécessaires dans lesquelles elle n'a pas craint de s'engager depuis une vingtaine d'années.

### **Les mutations**

Je voudrais saluer d'abord, signe des temps, la part croissante des femmes chez les ingénieurs des Ponts, ce qui marque l'ouverture remarquable de cette maison dans un domaine de tradition masculine et qui l'honore.

Je voudrais rappeler ensuite l'effort consacré au développement de la formation continue, à la mise en place de centres de recherche qui sont des foyers de jeunes docteurs, à la création de formations spécialisées telles que les mastères, ou notre fameux MIB (Master in International Business) aujourd'hui considéré comme l'un des meilleurs d'Europe.

Je voudrais souligner enfin la volonté affirmée d'ouverture internationale de l'école, bien au-delà du seul cercle de la francophonie. Cette ouverture se veut réciproque : il s'agit de former nos élèves à l'international et d'accueillir des étudiants étrangers. 30 % des élèves nous viennent aujourd'hui de plus de 50 pays. (Par-delà la tradition française séculaire d'ouverture de l'enseignement aux étrangers), cette politique ne peut que servir les intérêts de la nation et promouvoir l'excellence française à l'étranger. Quelques exemples : le nouvel aéroport d'Osaka conçu par l'un des nôtres, la présence de l'Ecole des Ponts à Shanghai lors de votre visite officielle de mai dernier.

### **Les nouveaux locaux**

L'Ecole a ainsi su continuer de former des ingénieurs dignes de leurs aînés. Mais ce dynamisme se heurtait à une contrainte physique majeure, l'exiguïté et la vétusté des locaux de la rue des Saints-Pères. Cette contrainte nous a incités, dès 1983, à concevoir ce projet de nouveaux locaux à Marne-la-Vallée, en partenariat avec l'IGN. Les premiers crédits débloqués en 1988 nous conduisent près de quatorze ans plus tard dans ces locaux spacieux et fonctionnels où nous sommes aujourd'hui très heureux de nous installer et de vous accueillir (Monsieur le Président de la République). Il ne manque qu'un gymnase, équipement indispensable pour la formation des jeunes. Nous espérons qu'il verra bien tôt le jour.

Je tiens ici, au nom de tous, à remercier ceux qui ont assuré le financement de l'opération, l'Etat bien entendu et le Conseil régional d'Ile-de-France. Je salue à cet égard le ministre de l'Equipement, M. Jean-Claude Gayssot et rappelle que le ministère de l'Equipement a, dès le départ, soutenu ce projet avec beaucoup de détermination. Un grand merci à vos prédécesseurs et à vos administrations, Monsieur le ministre ; je suis persuadé que nous continuerons à trouver auprès de vous tout l'appui dont l'Ecole a besoin.



# DISCOURS DE MONSIEUR JACQUES CHIRAC

*Président de la République*



Monsieur le Président de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées,  
Messieurs les Ministres,  
Mesdames, Messieurs,

L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées est une institution vénérable, par son ancienneté et par sa notoriété.

En même temps, elle est jeune, vivante, dynamique, en prise directe sur le monde, et pleinement insérée

dans notre enseignement supérieur. Les nouveaux locaux que j'ai le plaisir d'inaugurer aujourd'hui et que votre Ecole partage avec la remarquable Ecole Nationale des Sciences Géographiques, témoignent de cette alliance, subtile et réussie, entre tra-

dition et novation, entre fidélité à tout ce qui fait votre identité et volonté d'ouverture.

Ces nouveaux espaces, qui ont été "portés" par l'Etat, l'Institut Géographique National et le Conseil Régional d'Ile-de-France, et que nous



devons au talent des architectes, MM. Chaix et Morel, sont le signe de l'esprit résolument moderne qui anime l'une de nos plus anciennes maisons d'ingénieurs.

L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées peut être légitimement fière de son histoire. Fondée il y a deux cent cinquante ans par votre illustre ancien, Jean-Rodolphe Peronnet, première des grandes écoles d'ingénieurs civils du monde, elle fête cette année un quart de millénaire voué à l'excellence. Dans notre paysage éducatif, elle est emblématique de ces "grandes écoles", spécialité bien française, qui inspire admiration, fascination, et parfois, il faut le dire, un peu d'agacement.

Dans votre cas, si l'admiration est justifiée, l'agacement n'a pas lieu d'être. Vous avez su, en vous remettant en question, et en vous tournant constamment vers l'avenir, rendre caduques les critiques que l'on aime faire aux grandes écoles. Et je salue à cet égard la tâche accomplie par les directeurs ici présents.

Ainsi, on leur reprochait un côté "hexagonal", qui nuisait à leur notoriété à l'extérieur de nos frontières. Vous, au contraire, vous avez développé un système d'échanges fructueux avec l'étranger et vous avez conclu plus de soixante accords de coopération avec des universités, qui vont jusqu'à un système novateur et très intéressant de double diplôme avec des facultés allemandes, espagnoles ou italiennes. Cette politique d'ouverture ne se limite pas aux frontières de l'Europe. Je pense, notamment et entre autres, aux liens qui vous unissent à l'Université de Tongji à Shanghai.

Dans ces conditions, la présence, dans ces murs, de près de trois cents étudiants étrangers n'est pas étonnante, non plus que la place importante faite, dans votre enseignement, à la maîtrise des langues, ou la participation d'élèves à des chantiers étrangers à l'occasion de stages. C'est le signe d'un état d'esprit qui fait partie de votre culture.

On a pu aussi reprocher à nos grandes écoles d'être isolées au sein de notre enseignement supérieur. Cela n'est plus d'actualité. Vous avez su d'abord vous regrouper, depuis cinq

ans, avec huit autres établissements prestigieux comme les Mines ou les Télécom, formant ainsi le "G.E.I. Paris", qui est un MIT parisien, capable de rivaliser avec les grandes universités américaines. Vous avez ensuite multiplié les accords avec le monde universitaire. Je pense notamment aux Universités de Marne-la-Vallée, Créteil, Paris VI et Paris VII, montrant de façon éclatante que les grandes écoles et les universités ne sont pas antagonistes mais complémentaires.

En synergie avec l'enseignement supérieur, vous êtes naturellement, est-il besoin de le préciser, en synergie avec les entreprises. Votre Ecole se signale par un va-et-vient incessant entre les enseignants, les chercheurs de vos laboratoires, et les praticiens de ces techniques qui sont dans les bureaux d'études ou dans les entreprises. Parler, à propos de vos étudiants, de contacts ou d'expériences dans le monde de l'entreprise est trop peu. Il faut plutôt parler de constante coopération et d'imbrication féconde.

Rien d'étonnant à ce que votre Ecole soit au cœur de la Cité Descartes, tout entière dédiée aux sciences et aux technologies du futur, et qui donne le sentiment de pénétrer de plain-pied dans le siècle prochain. Cette réalisation, portée par la clairvoyance et l'énergie de quelques-uns – et je souhaite, à cette occasion, saluer tout particulièrement Jean Poulit, nouveau Directeur de l'Institut Géographique National, et véritable père de la Cité Descartes – est à mes yeux un modèle pour notre système de formation et de recherche.

La Cité Descartes à Marne-la-Vallée, c'est d'abord une chance pour le développement concerté et harmonieux de l'Ile-de-France.

La Cité Descartes, c'est aussi, pour l'Ecole des Ponts, la proximité, ou plutôt la complicité avec l'Ecole Nationale des Sciences Géographiques, lointaine héritière de "l'Ecole topographique" de la Révolution et de "l'Ecole de Géographes et d'Aérostiers" du Directoire, établissement de très haut niveau qui jouit d'une excellente réputation, formant des spécialistes reconnus et attendus.

La création de cette véritable cité

scientifique est une chance. Implanter sur un même site de nombreux instituts de recherche, c'est permettre une meilleure intégration des formations. C'est multiplier des échanges fructueux entre des étudiants, des chercheurs, des professeurs venus d'horizons très variés. C'est favoriser la curiosité intellectuelle et l'ouverture d'esprit. C'est contribuer au dynamisme et à la créativité des instituts de formation et de recherche comme des entreprises partenaires. Car la Cité Descartes n'a pas seulement vocation à être un lieu d'enseignement. Elle est aussi un lieu de prospective, une fenêtre ouverte sur l'avenir.

Les villes du futur, qui se construisent aujourd'hui, doivent être des lieux de vie et d'échanges harmonieux. Tel est l'enjeu de la réflexion pluridisciplinaire sur les sciences de la ville et sur leurs implications économiques, qui sera mené ici.

La construction des villes constitue un marché en plein essor qui recèle des potentialités de développement extraordinaire pour nos entreprises. La France jouit en effet en matière d'urbanisme d'un savoir-faire indiscuté.

Nul doute que les chercheurs et les futurs ingénieurs rassemblés au sein de la Cité Descartes sauront exploiter et enrichir ce savoir-faire, pour en tirer le meilleur, avec le soutien des entreprises et des universités étrangères qui ont participé à la création de la Cité Internationale des Sciences de la Ville.

Je tiens d'ailleurs à saluer leurs représentants. Leur présence est plus qu'un témoignage d'amitié. Elle est gage d'ouverture aux réalités internationales et économiques. Une ouverture qui constitue pour des écoles d'ingénieurs telles que les vôtres, pour un centre de recherche tel que celui de Marne-la-Vallée, la clef de l'avenir.

L'Ecole des Ponts et Chaussées s'est dotée de bâtiments à la mesure de son ambition. Il appartient désormais à chacun d'entre vous de l'incarner. Vous avez tout en main pour le faire. D'abord, la tradition d'excellence des ingénieurs français, qui savent allier la rigueur et l'abstraction propres à des scientifiques de haut niveau, à l'imagination et à la créativité.



Permettez-moi de rendre hommage à tous les grands ingénieurs sortis de votre Ecole et qui ont tant apporté à la France et au monde. Parmi eux, hier, Albert Caquot et ses travaux sur la résistance des matériaux, Eugène Freyssinet, un Corrèzien, inventeur



Albert Caquot (1881-1976)



Eugène Freyssinet (1879-1962)

du béton précontraint. Aujourd'hui, ceux qui, mettant au point les calculs de dynamique de structures les plus avancés, ont permis la réalisation du Pont de Normandie, et tant d'autres. Comme vous l'avez rappelé, Monsieur le Président, ce sont les ingénieurs

du corps des Ponts et Chaussées qui, depuis 1716, ont la charge de ce qui deviendra au 20<sup>e</sup> siècle l'aménagement du territoire : routes, canaux, ports, puis chemins de fer, aéroports, autoroutes.

Mais les ingénieurs jouent aussi un rôle de premier plan au sein des grandes entreprises françaises, privées ou publiques. Vous serez nombreux à exercer des fonctions d'encadrement et de direction, fonctions auxquelles vous devez vous préparer dès maintenant.

Pour prendre votre place là où se crée la richesse de la France, vous disposez des meilleurs atouts, et d'abord celui d'une formation polyvalente, donnée par une Ecole qui a compris que l'innovation technique la plus performante n'est rien si elle n'est pas accompagnée et mise en valeur.

La compétitivité réside désormais dans la complémentarité des talents. Pour faire aboutir un projet, il faut réunir les compétences d'ingénieurs, de chercheurs, de commerciaux, de juristes, de financiers et de gestionnaires.

Le succès d'un pays ne tient plus uniquement à sa capacité d'invention. Il repose surtout sur son aptitude à mobiliser les intelligences pour créer et diffuser des produits et des services nouveaux.

Il importe d'avoir des idées, mais il importe encore davantage de les faire vivre. La fonction de l'ingénieur consiste à mettre une intelligence au service d'une action. C'est une tâche exigeante, et c'est celle que nous attendons de vous.

Pour être présente sur les marchés les plus porteurs, la France a besoin d'un vivier de professionnels compétents et créatifs. Elle a besoin de scientifiques de haut niveau, prêts à se remettre sans cesse en cause, à adapter leurs comportements et leurs sujets d'études à un monde changeant.

Nous le savons, les technologies de l'information sont à la source d'une révolution comparable à la révolution industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle. Notre pays ne pourra réussir sa mutation vers la société de l'information et du savoir sans le concours actif de ses ingénieurs.

L'Ecole des Ponts et l'Ecole des

Sciences Géographiques le savent bien, elles qui maîtrisent parfaitement les systèmes d'informations géographiques et la modélisation des projets pour les insérer au mieux dans leur environnement.

Un monde régi par l'information et la communication est en effet un monde qui a besoin d'infrastructures performantes. Et ce besoin ne peut que croître.

Il faut donc appliquer les nouvelles technologies à l'aménagement du territoire, à la conception et à l'organisation des ensembles urbains. Les métiers traditionnels des travaux publics et du bâtiment y trouveront de nouveaux débouchés et de nouveaux défis à relever.

L'adaptation est le maître mot.

Même si les dimensions de la France ne sauraient être comparées à celles des Etats-Unis ou de la Chine, je suis convaincu que nos qualités nous permettront de nous maintenir au tout premier rang, si nous savons valoriser cette souplesse et cette réactivité qui sont aujourd'hui la clef du développement économique.

Un développement économique marqué par la mondialisation de la production et des échanges qui crée un contexte inédit de forte concurrence. Ne nous trompons pas, nous ne percevons encore que les prémices d'un bouleversement de grande ampleur. Aucun secteur de l'économie ne sera épargné. De nouvelles activités se créent. De nouveaux besoins apparaissent. De nouveaux produits, de nouveaux services voient le jour. C'est une chance formidable pour la croissance de demain.

La mondialisation conforte notre développement et fait émerger de nouvelles zones de croissance. C'est donc aussi une chance pour l'emploi pour peu que nous prenions les bonnes voies, en sortant d'un conservatisme qui trop souvent nous bride. Nos vieilles nations industrialisées ont des handicaps à surmonter. Elles sont pénalisées, et c'est vrai pour la France, par le coût et l'ampleur des charges, mais aussi par une insuffisante incitation au travail et à l'effort. Dans le monde de demain, rien ne sera donné, tout devra être conquis. C'est par la qualité de notre système de formation, le talent de nos artisans, paysans, salariés, ingénieurs



et la bonne santé de nos entreprises que nous créerons une France plus riche et plus forte, ce qui est mon objectif, ce qui doit être notre objectif à tous.

Il ne s'agit pas d'assister nos entreprises. Elles ne nous le demandent pas. Il s'agit de les mettre sur la même ligne de départ que leurs homologues européennes et faire en sorte que l'entreprise française, c'est-à-dire nos emplois, ne soient pas pénalisés. Il serait très grave de prendre la direction contraire avec le risque de perdre nos talents qui choisiraient l'étranger, aujourd'hui si proche. Ne l'oublions pas, nous vivons dans un monde ouvert.

Voyons plus loin. Déjà la croissance française résulte, pour une large part, de nos performances sur les marchés extérieurs. Nous sommes le quatrième exportateur mondial, le deuxième pour l'agriculture et les services et le premier par habitant pour le génie civil. Mais ne nous reposons pas sur nos lauriers. Allons chercher la croissance là où elle est. Soyons davantage présents sur les grands marchés de demain, en Asie, en Europe de l'Est, en Amérique Latine. N'hésitez pas, vous qui êtes jeunes, à élargir vos horizons, pour mieux comprendre ce qu'est la vie, pour mieux servir notre pays.



Mesdames, Messieurs,

Les règles du jeu économique ont subi au cours des dernières années de profondes modifications. Sachons discerner dans ces bouleversements une chance inédite pour notre pays. La chance d'un nouvel essor.

Il dépend de chacun d'entre nous que la France soit à la hauteur du défi qui lui est lancé, qui est d'abord et avant tout le défi de l'éducation. Nos établissements de formation, avec au premier rang nos grandes écoles qui forment 25 000 ingénieurs par an, sont une de nos cartes maî-

tresses dans un monde qui change. Vous tous, qui avez les talents et les ambitions de la jeunesse, vous êtes dépositaires de notre avenir. Vous saurez, j'en suis sûr, donner à la France le rôle éminent auquel elle peut prétendre. Nous vous faisons confiance. ■



**JEUDI 30 ET VENDREDI 31 OCTOBRE 1997**

# MAROC

**L'**Amicale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées du Maroc, qui rassemble 250 anciens élèves de l'Ecole et qui est ainsi la plus large communauté étrangère, a organisé, à l'occasion du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole, un Colloque International sur le thème "Infrastructures de base : Moteur de la compétitivité économique et du développement régional". Ce colloque s'est déroulé à Rabat les 30 et 31 octobre 1997. Il a été précédé, du 24 au 29 octobre d'un voyage mémorable dans le sud marocain dont Jacques Bourdillon rend compte ci-après.

**SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTE LE ROI HASSAN II**

**L'Amicale des Ingénieurs  
des Ponts et Chaussées au Maroc**

*organise avec le concours de*

**l'Association pour la Célébration du 250<sup>ème</sup>  
anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de Paris**

**un colloque international  
sur le thème :**



**INFRASTRUCTURES DE BASE :  
MOTEUR DE LA COMPETITIVITE  
ECONOMIQUE ET DU  
DEVELOPPEMENT REGIONAL**

**Rabat, 30 et 31 octobre 1997**

Le colloque a été ouvert par Chafik Benmoussa, président de l'Amicale dont on lira l'allocation ; on a entendu ensuite Abdelaziz Meziane, ministre des Travaux Publics (entre autres portefeuilles) et Driss Benhima, X Mines et ministre de l'Energie (entre autres). Ce dernier a fait l'éloge des Ingénieurs des Ponts et a signalé avec humour et une pointe de jalousie, qu'ils étaient l'objet de la Sollicitude Royale. Jean-Pierre Pronost et Jacques Lagardère ont évoqué l'amitié qui liait l'association des anciens élèves à l'Amicale et l'internationalisation de l'Ecole.

Les débats ont été subdivisés en quatre panels au cours desquels sont intervenus de hautes personnalités marocaines et quelques anciens élèves français, Emile Quinet, Jacques Bourdillon, Paul-Louis Girardot notamment. La séance de clôture a été marquée par une brillante conférence de M. Abdellatif Filali, Premier ministre, ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération, sur le thème : "La Méditerranée occidentale, espace de prospérité : du discours à la réalité". Avec leur délicatesse coutumière, nos amis marocains m'ont laissé la "vedette américaine" et donc le soin de conclure. J'ai évoqué les charmes du voyage auquel j'ai participé, la profondeur et l'intérêt des débats ; j'ai repris la remarque du ministre de l'Energie en notant que nous, Ingénieurs des Ponts français, nous aurions aussi besoin de la sollicitude de nos gouvernants et j'ai conclu, comme il est d'usage, par un message au Roi Hassan II, reproduit ci-dessous.

**Henri Cyna**



# MAROC 1997

## Le Ouissam Alaouite conféré à l'ENPC Le voyage de l'amitié Le colloque de la compétitivité

1997 : année du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées a été marquée par de nombreuses manifestations. L'ENPC rayonne sur une cinquantaine de pays qui lui envoient des élèves, qui participent à la Formation Continue, au Mib ou au Collège des Ingénieurs. L'un de ces pays mérite une mention exceptionnelle, il s'agit du Maroc : l'Amicale des Anciens Elèves Marocains compte près de 250 adhérents, chiffre très largement supérieur à tous ceux des autres amicales étrangères. Faut-il ajouter qu'au sein de cette amicale, l'on trouve certes des fonctionnaires de l'équipement et des transports, mais aussi des ministres, des banquiers, des entrepreneurs, des chefs d'entreprises, des hommes d'affaires, des gouverneurs, des ingénieurs-conseils.

Cette Amicale particulièrement dynamique organise de nombreuses manifestations, parmi lesquelles, il faut mentionner le Colloque International des 30 et 31 octobre 1997 à Rabat sur le thème : "infrastructures de base ; moteur de la compétitivité économique et du développement régional" à l'occasion du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

A l'occasion de ce colloque un voyage de 9 jours a été organisé pour permettre aux camarades venus de France pour la première fois de faire connaissance avec ce merveilleux pays, et à ceux qui avaient servi autrefois au Maroc d'y faire une sorte de pèlerinage, de retrouver des amis, des sites, des paysages, de revenir en quelque sorte sur le théâtre de leurs exploits passés.

### La remise du Ouissam Alaouite à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

Le jeudi 23 octobre, veille de notre départ pour le Maroc, avait eu lieu à Marne-la-Vallée, en présence de



Jean-Claude Gayssot, ministre de l'Equipement, et de Pierre Richard, président du Conseil d'administration, l'inauguration par Jacques Chirac des nouveaux bâtiments de l'Ecole.

Le même jour, la nouvelle salle du Conseil d'administration aura servi à la remise des insignes du Ouissam Alaouite à l'ENPC, en la personne de son directeur Jacques Lagardère par le ministre des Travaux Publics du Maroc Abdelaziz Meziane Belfkih, en présence de l'ambassadeur Mohammed Berrada, et d'une importante délégation marocaine comprenant Chakib Ben Moussa, président de l'Amicale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées du Maroc et secrétaire général de la Primature, Mustapha Faris, ancien ministre et président de la BMCI, Jilali Chafikh, vice-président de l'Amicale et secrétaire général de la SNED, Larbi Bencheikh, directeur de l'Ecole Hassania, Mohammed Boussaïd, directeur de Cabinet du ministre et Mustapha Bakouri, directeur de la Sonadac.

### Le voyage de l'amitié

Dans l'avion de Royal Air Maroc qui

nous conduisait à Marrakech, je feuilletais dans le *RAM Magazine* un dossier consacré à "l'eau, enjeu du XXI<sup>e</sup> siècle", "l'eau, ce bien que le Maroc chérit". Que de souvenirs pour l'ancien fournisseur de l'Office National des Irrigations que je suis ! Je me rappelais avoir contribué dans les années 60 à la construction du barrage de Méchra Klilla sur la Moulouya et je lisais qu'aujourd'hui, avec la mise en eau du barrage d'El Wahda, sur l'oued Ouargha inauguré en mars 97 par Sa Majesté Hassan II "le pays du million d'hectares irrigables dispose désormais de 97 barrages d'une capacité de stockage de 14 milliards de m<sup>3</sup> contre 2,3 au milieu des années 60". Que de chemin parcouru en 30 ans !!! Les 97 barrages, Agadir reconstruite, l'infrastructure hôtelière, un système de transports d'excellente qualité sur lequel je reviendrai.

Ce voyage de neuf jours aura été riche et bien rempli : deux jours à Marrakech avec Mustapha et Christiane Faris Abdellak et Khedda Boussaïd, Zouhair et Wafae Souissi : plaisir de se retrouver au bord de la pis-





*Mustapha Faris et Mme Cyna.*

cine de la Mamounia, de découvrir ou de revoir la Koutoubia, la place Djémaa et F'na, la Ménara, les tombeaux des Saadiens, le jardin Majorelle avec ses bambous, yuccas et nénuphars, la palmeraie... cinq jours de périple de Marrakech à Meknès en compagnie de Laurence et Ahmed Lasky et de Mustapha Chakir Alaoui via Ouarzate Tinerhir, Erfoud et Fès, par les cols du Haut et Moyen Atlas (Tichka, Talrhemt et Zad)... Enfin deux jours à Rabat : c'est là qu'ont eu lieu les vraies retrouvailles à travers les dîners et réceptions auxquels nous étions conviés, et aussi grâce au Colloque international. Nous y avons visité d'autres jardins : le Chellah, ses cyprès et ses cigognes, les Oudayas ses daturas et son thé à la menthe, nous avons pu flâner rue des Consuls, admirer la Tour Hassan et le mausolée de Mohammed V.

On est toujours subjugué par la beauté des sites du sud marocain : les palmeraies du Draa, du Dades, du Todra et du Ziz, la sévère architecture des villages berbères, kasbas, agadirs et ksours. On n'a pas toujours la possibilité d'assister au lever du soleil sur les dunes d'Erfoud. C'est ce que nous avons avant de repartir vers le nord par les gorges du Ziz, la haute Moulouya, pour arriver de nuit à Fès. Nous avons eu toute une journée pour parcourir la vieille ville. Plaisir de flâner à travers les souks (hélas fermés pour cause de grève), les médersas, les fondouks, les vieilles maisons, d'admirer la vue plongeante sur Fès el bali, du Bordj sud ou des tombeaux mérinides.

Mais, au-delà de la beauté des paysages et des villes marocaines, il y a les hommes : à Fès (comme à Marrakech et à Rabat d'ailleurs) nous nous sommes vraiment sentis "chez nous" et nous avons pu échanger très longuement avec Mohammed Fassi Fehri Gouverneur de la Médina (un camarade des ponts de la promo 71). En fait, tout au long du voyage, grâce à un cours d'histoire, d'histoire de l'art et d'histoire des religions prodigués par nos excellentes guides, nous avons découvert ou redécouvert les Marocains d'hier et d'aujourd'hui. Nous avons mieux compris l'émergence de cette brillante civilisation hispano-mauresque à partir d'un métissage culturel entre l'andalou et le kairouannais sur un vieux fond berbère : c'est déjà vrai pour l'architecture et la décoration de la période almohade, et peut-être enco-



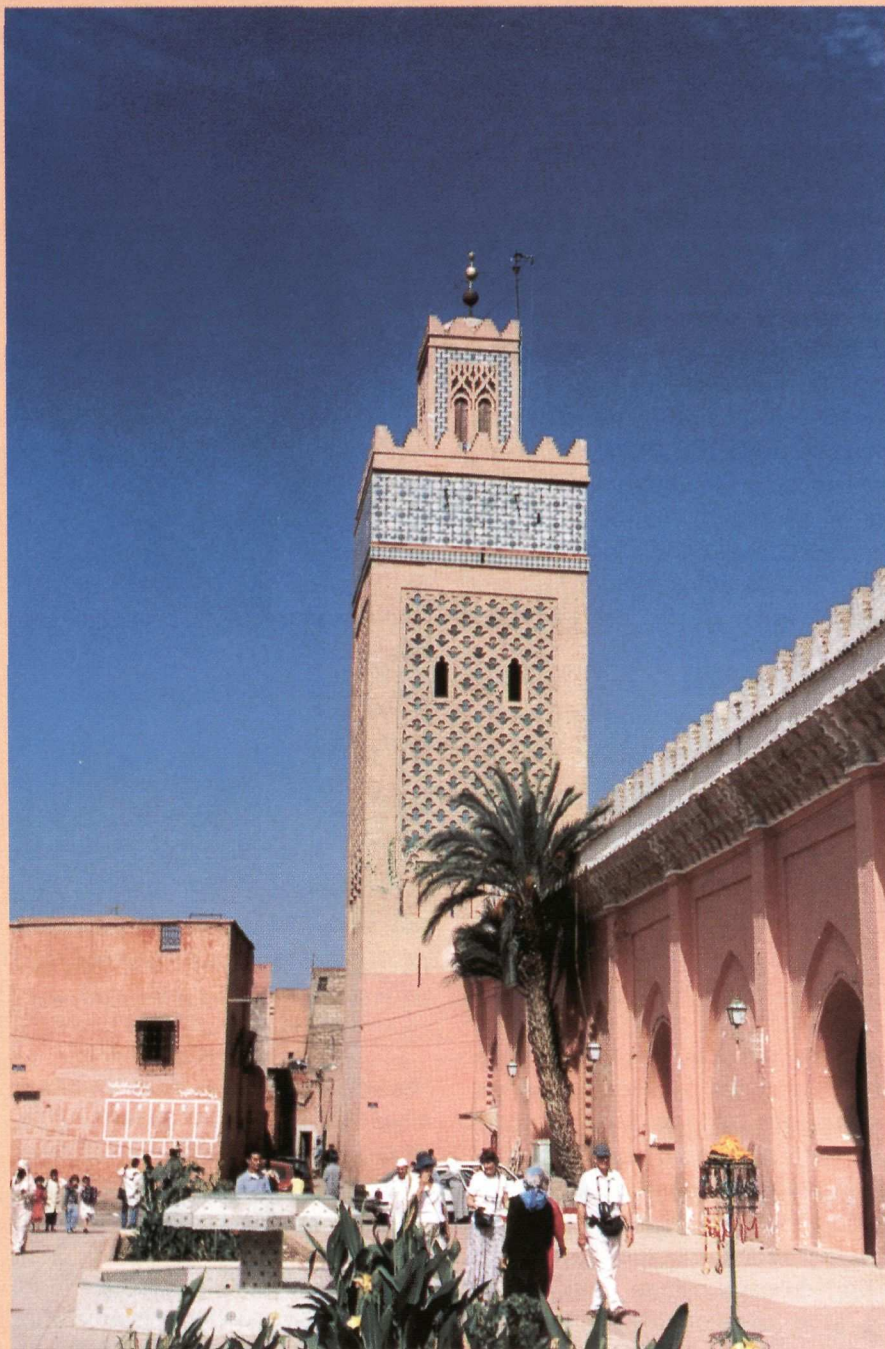
*De gauche à droite : MM. Mohammed Fassi Fehri, Bourdillon et Cyna.*

re plus pour les apports mérinides et saadiens, et pour finir tout se retrouvera dans un véritable chef-d'œuvre d'architecture religieuse du 20<sup>e</sup> siècle : la magnifique mosquée de Casablanca.

Le métissage culturel implique la tolérance et l'ouverture sur les autres. Nous pensons avoir trouvé ces vertus chez les Marocains d'aujourd'hui : la nouvelle société qu'ils construisent est, à tous les niveaux : politique, économique technique et culturelle, une société de dialogue et d'efficacité, et nous sommes heureux de penser que notre chère Ecole des Ponts y aura modestement contribué (au moins dans les domaines technique et économique). Nous avons retrouvé un Islam plus tolérant, en dialogue avec les autres religions (héritage de l'Espagne des 3 religions ?), mais également entreprenant et bâtisseur. La femme marocaine, nous a-t-il semblé, est en train d'accéder à une plus grande autonomie. On nous a beaucoup parlé de la réforme des institutions et de la prochaine élection d'une nou-







velle Assemblée nationale dans laquelle l'alternance, chère aux régimes parlementaires occidentaux, deviendrait possible.

#### **Le colloque international de Rabat**

Que dire de ce colloque dont les actes seront publiés, et dont la très remarquable synthèse fut faite par M. Ben Ali : dépassement de la technocratie, pas d'états d'âme dans la recherche de la compétitivité et de l'efficacité.

- Il a été **conçu comme un échange** dans le cadre de relations internationales avec des participations venues d'Espagne et de France : un "ancien" prestigieux, Raymond Aubrac, le directeur du plan métropolitain de Barcelone, M. Serratoso, le directeur de l'ENPC, Jacques Lagardère et deux de ses prédécesseurs André Pasquet et André Thiébault, sans oublier un représentant de la Datar.
- Il a montré **l'efficacité et la grande ouverture de l'élite politique** du Maroc : neuf ministres et anciens ministres (y compris le Premier) ont largement contribué au succès de la manifestation par leur compétence, et leur sens de l'Etat.
- Il s'est développé dans une **ambiance chaleureuse et teintée d'émotion** en présence d'Henri Cyna, président du Comité d'Organisation du 250<sup>e</sup> anniversaire et de Chakib Benmoussa, président de l'Amicale marocaine : **souvenirs d'une période de coopération exceptionnellement féconde** sym-







*Lever du soleil dans les dunes de Meezuga*



*Marrakech*

bolisée par la Route de l'unité, l'Office des Irrigations, la reconstruction d'Agadir. La plupart des ingénieurs français et marocains qui avaient contribué à ces grands travaux étaient présents au colloque. C'étaient les années 60, les premières du règne d'Hassan II,

**Mais ce passé déjà nous échappe :** les plus jeunes se sont déjà emparés des leviers de commande et continuent d'organiser la croissance dans un contexte plus libéral et dans le cadre de la mondialisation.

Sur le fond, il m'a semblé que le colloque a révélé :

- Une **triple conviction** de l'intelligentsia marocaine : la conviction que les infrastructures peuvent contribuer puissamment au développement économique (ce fut le message de Mohammed Kabbaj), à la compétitivité des entreprises (ce fut le messa-

ge de D. Benhima) et au développement régional (message de M. Lahmidi). En France, nous aurions eu des contradicteurs sur ces 3 propositions !!!

- Une **quadruple volonté** de cette même intelligentsia : une volonté farouche de **développement et de structuration de l'espace par les infrastructures** de base, conçues pour fonctionner en réseau, une volonté **d'ouverture sur le monde méditerranéen** : lien fixe, gazoduc, autoroute transmaghrébine notamment vers le nord symbolisée par la participation de la France et de l'Espagne (à cet égard, on trouve dans l'exposé du Premier ministre des éléments d'une très grande richesse), une volonté de prendre en compte de **l'aspect "régional"** dans une perspective d'aménagement du territoire, enfin la volonté de prendre en

compte les **besoins des générations futures** (idée du développement durable, l'accent étant mis sur le développement plutôt que sur la durabilité).

- Enfin, **l'acceptation réaliste des évolutions normales et naturelles** que l'on constate aujourd'hui dans le monde à propos des modes de réalisation : recours au système de la concession, et, si nécessaire au financement privé, ce fut l'objet de la quatrième table ronde présidée par une femme, brillante journaliste marocaine, Farida Moha.

Avant la clôture du colloque, notre camarade Henri Cyna, président du comité du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées a tenu à lire aux participants un message de remerciements que l'ensemble des participants français a tenu à adresser à Sa Majesté Hassan II.



Sous le Haut Patronage de SA MAJESTE LE ROI

# COLLOQUE INTERNATIONAL

Infrastructures de base : Moteur de la Compétitivité  
Economique et du Développement Régional

*Rabat, 30 et 31 octobre 1997*

**Allocution de M. Chakib BENMOUSSA**

*Président de l'Amicale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées du Maroc*

## SEANCE D'OUVERTURE





Messieurs les Ministres,  
Mesdames et Messieurs,

C'est un grand honneur pour l'Amicale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées d'organiser aujourd'hui, sous le Haut Patronage de SA MAJESTE LE ROI, ce colloque. La décision de SA MAJESTE d'accorder son Haut Patronage à cette manifestation est pour nous un immense privilège et une source de fierté parce qu'elle est interprétée comme un encouragement pour toute la communauté des ingénieurs, à contribuer aux débats qui concernent le développement de notre pays et renforce notre mobilisation et notre détermination à participer activement à l'œuvre d'édification du Maroc du XXI<sup>e</sup> siècle. Avant d'aborder le thème de notre colloque, permettez-moi de souhaiter la bienvenue à tous les participants étrangers et nationaux qui ont accepté de consacrer beaucoup de leur temps pour être présents aujourd'hui avec nous. Le nombre et la qualité des participants laissent présager des échanges et des débats de haut niveau qui seront suivis avec attention. Cette année coïncide avec le 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de Paris ; à ce titre, l'Association pour la Célébration du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'ENPC a bien voulu inscrire notre colloque parmi les manifestations culturelles et scientifiques qui ont été organisées à cette occasion en France et à l'étranger.

Depuis l'indépendance, l'ENPC a fortement contribué à la formation des cadres de notre pays et cela, en accueillant chaque année plusieurs élèves marocains et en développant sa coopération technique avec des écoles marocaines de formation d'ingénieurs.

Ainsi le groupe d'anciens élèves représenté par notre Amicale constitue, en dehors de la France, celui qui compte le plus grand nombre d'ingénieurs des Ponts et Chaussées.

C'est en témoignage de l'implication de l'ENPC dans la promotion des formations scientifiques et techniques de haut niveau au Maroc que SA MAJESTE LE ROI a décidé de lui décerner l'insigne du Ouissam Alaouite de l'Ordre d'Officier. Cette

distinction vient d'être remise lors de la cérémonie d'inauguration, par le Président de la République Française, du nouveau site de l'ENPC à Marne-la-Vallée.

Une importante délégation d'anciens élèves est venue de France pour participer aux travaux de notre colloque. Nombre d'entre eux connaissent bien le Maroc, soit pour y avoir longtemps séjourné et travaillé, soit pour avoir développé des relations d'amitié et de coopération avec notre pays. Au nom de tous les membres de notre Amicale, qu'ils soient remerciés de leur déplacement.

Mesdames et Messieurs,

A l'instar des colloques sur "l'eau : gestion de la rareté" ou "l'administration au service du développement" organisés par l'Amicale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, ces dernières années, cette manifestation est l'occasion d'un débat approfondi sur un sujet d'intérêt national. Le choix du thème de ce colloque est dicté par trois grandes considérations :

1 - Le phénomène de mondialisation auquel on assiste est en train de bouleverser nos approches classiques. En effet :

- les flux internationaux d'investissement ont, ces dernières années, énormément augmenté tout en devenant très volatils. Attirer et stabiliser même une infime partie de ces flux représente un enjeu fondamental pour la croissance économique d'un pays,
- l'ouverture des marchés a créé un environnement beaucoup plus concurrentiel, caractérisé par un démantèlement tarifaire et par une réduction des subventions directes aux opérateurs et le développement par les Etats de nouvelles formes de soutien,
- la dérégulation des services d'infrastructure dans beaucoup de pays du monde, exerce de très fortes pressions pour la révision des réglementations nationales. C'est le cas des télécommunications, des transports aériens avec les conventions de "ciel ouvert", des transports maritimes et terrestres ou des fournitures d'énergie.

2 - De nombreux regroupements régionaux sont constitués ou sont en cours de constitution (Amérique du

Sud, Amérique du Nord, Asie, Union Européenne...). Ces mouvements d'intégration régionale permettent de créer un cadre de développement plus harmonieux, plus équilibré et plus durable. Il s'agit d'une forme de régulation et de réaction aux effets de la mondialisation. Pour sa part, le Maroc, malgré les difficultés de l'Union du Maghreb Arabe ou les aléas des relations avec l'Union Européenne a depuis longtemps opté pour une intégration structurelle. C'est ainsi que de nombreuses infrastructures réalisées ou projetées reflètent cette volonté d'intégration : gazoduc, connexion électrique, projet d'autoroute de l'unité maghrébine, projet de train maghrébin à grande vitesse, projet de liaison fixe à travers le détroit Gibraltar...

3 - La troisième considération est liée à la réhabilitation, au niveau de nombreuses instances internationales, du rôle de l'Etat pour limiter les effets pervers d'une croissance basée uniquement sur les forces du marché, comme les phénomènes d'exclusion et de marginalisation ou les effets sur l'environnement. Ainsi, l'intervention de l'Etat est-elle évoquée pour :

- éviter une polarisation du territoire autour de quelques grandes métropoles, et assurer une répartition plus harmonieuse de la population et une meilleure structuration de l'espace,
- renforcer la réalisation des infrastructures de réseau comme moyen de favoriser la cohésion sociale, la circulation des hommes et des idées et l'élargissement du marché,
- mettre en place des services universels qui assurent un lien minimal entre les citoyens et limitent le développement d'une société à deux vitesses,
- favoriser la prise en compte de l'environnement dans toutes nos stratégies de développement.

Dans ce contexte, il apparaît clair que la problématique des infrastructures de base se pose en termes différents. Elle pose au fond la question du rôle de l'Etat. Quatre axes de réflexion sont proposés dans le cadre de ce colloque pour faire avancer le débat sur le sujet :

### **I - Infrastructure et développement**

Dans une période de mutations rapides où de nombreuses incerti-



tudes pèsent sur l'avenir, deux invariants se retrouvent dans les stratégies menées par les Etats qui ont réussi. Il s'agit de l'investissement dans les ressources humaines en termes de développement de capacités d'innovation, d'initiatives et d'adaptation et de l'investissement dans les infrastructures de base qui accélère la transformation de la société et permet de disposer des atouts pour une croissance ultérieure plus rapide.

L'exemple américain de l'implication du vice-président Al Gore dans le développement des autoroutes de l'information est édifiant.

L'objectif du premier panel est justement de réfléchir sur les effets de l'infrastructure de base sur la croissance économique et sur le développement humain durable.

## **II - L'infrastructure, facteur de compétitivité économique**

La notion de compétitivité n'est plus limitée à la seule entreprise qui doit se restructurer pour améliorer sa productivité mais est devenue aujourd'hui un concept global qui intègre l'environnement institutionnel, juridique, économique... L'offre d'infrastructure sur le plan physique (construction de routes, de ports, d'aéroports ou de fibres optiques...) n'est plus un critère de performance. C'est autour de la notion de services que se situent les enjeux. Cette approche implique une révolution dans les mentalités. A titre d'exemples, les considérations liées à l'intégration des modes de transport, à la création de plates-formes multimodales, au service de porte-à-porte, à l'interconnexion des réseaux, à l'interopérabilité sont devenues fondamentales. La qualité et le coût des services d'infrastructures sont des facteurs déterminants de la compétitivité d'une économie ; cela pose, bien sûr, le problème de l'efficacité de gestion des monopoles, de la transparence dans l'allocation des coûts et des péréquations tarifaires en fonction des différents segments de clientèle. Le second panel a pour objectif de débattre de ces questions.

## **III - L'infrastructure et le développement régional**

Les schémas régionaux d'aménage-

ment du territoire ont pour objectif de favoriser le développement de pôles urbains régionaux et la multiplication des villes moyennes. Ils permettent d'identifier les atouts de chaque zone et les stratégies à mettre en place pour créer une dynamique favorisant le développement de pôles d'activités spécifiques. Dans ce sens, la réalisation des infrastructures de base, réseau de transport, réseau de communication, réseau d'énergie ou d'eau et services associés doit être intégrée à ces stratégies régionales. La mise en place de ces réseaux et le branchement des citoyens sur ces réseaux permettent, par ailleurs, de favoriser une plus forte cohésion sociale et un fort sentiment d'appartenance à une même communauté.

Au-delà des principes généraux ci-dessus énoncés, deux points nécessitent une attention particulière au cours de ce troisième panel :

- Dans un contexte général de décentralisation et de renforcement des pouvoirs des collectivités locales, quel mécanisme d'intervention de l'Etat mettre en place pour garantir la cohérence de l'ensemble : contractualisation, incitation ?...

- La politique de développement des infrastructures régionales et locales pose le problème de son financement. Le financement direct par l'utilisateur concerné est souvent insuffisant ; il faut donc trouver les moyens adéquats pour assurer une redistribution dans un cadre de solidarité territoriale (région riche vers région pauvre), de solidarité entre couches sociales (contribuables, ou usagers riches vers usagers plus pauvres) ou de solidarité entre générations (déficit budgétaire à financer par les emprunts qui seront remboursés par les générations futures).

## **IV - Le financement et la gestion de l'infrastructure**

Le débat sur les modes publics ou privés de réalisation, de financement et de gestion de l'infrastructure a énormément évolué au cours des dernières années. Aujourd'hui, il est acquis qu'il revient à l'Etat de définir clairement sa stratégie d'équipement du pays ; d'établir les règles du jeu et de financement des différents projets, en fonction de leur rentabilité financière, économique ou sociale ;

et d'arrêter les modes de régulation de chaque type d'opération. Ensuite, dans chaque situation, il doit être possible d'envisager une gestion par le privé, une gestion par le public ou souvent un partenariat public-privé. Une approche pragmatique où l'Etat joue son rôle de stratège, d'impulsion et de régulation, mais ne devient opérateur que lorsqu'il n'y a pas de solution adéquate pour le privé, paraît devoir être privilégiée. Le sujet du quatrième panel, qui a déjà été longuement traité lors de la table ronde organisée en décembre dernier par notre Amicale, sera surtout l'occasion d'illustrer ces concepts

Mesdames et Messieurs,

Nous avons tenu à organiser, en marge de ce colloque, une exposition sur les modes de transport et l'intégration régionale. Cette exposition est une illustration du rôle des infrastructures de transport dans le renforcement de la compétitivité de notre économie et dans la structuration et l'unification du territoire.

Elle montre l'effort accompli depuis l'indépendance pour équiper le pays, mais aussi les défis qui restent à relever pour affronter le siècle à venir. Elle a un objectif pédagogique et de sensibilisation puisqu'elle est conçue pour être itinérante et pour être présentée dans plusieurs chefs-lieux de région.

Mesdames et Messieurs,

Je voudrais avant de conclure, adresser les remerciements de notre Association à M. le Premier ministre, pour le soutien qu'il nous a accordé et pour sa participation effective aux travaux de ce colloque. Comme je voudrais remercier MM. les ministres et secrétaires d'Etat, pour avoir accepté de participer à la séance d'ouverture de ce colloque et aux travaux de certaines tables rondes. Je suis convaincu que leur contribution enrichira les débats et permettra de bénéficier de leur riche expérience. Permettez-moi, enfin, d'adresser les plus vifs remerciements de notre Amicale à tous les organismes, sociétés et personnes qui nous ont apporté leur soutien matériel et moral et ont permis l'organisation de cette manifestation et de l'exposition qui lui est associée.



# Message à la Haute Attention de SA MAJESTE LE ROI HASSAN II

Au nom des anciens élèves français de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées participant au Colloque International "Infrastructure de base : Moteur de la Compétitivité Economique et du Développement Régional" organisé par l'Amicale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées du Maroc, sous le Haut Patronage de Votre Majesté, j'ai l'insigne honneur de vous exprimer nos plus chaleureux remerciements pour la qualité de l'accueil et la qualité des débats auxquels nous avons participé.

Tout au long de ce colloque nous avons trouvé un souci constant de votre Gouvernement, de la communauté des ingénieurs, des opérateurs économiques et de la société civile, à relever les défis du XXI<sup>e</sup> siècle et l'intérêt porté par le Maroc aux services d'infrastructure, pour permettre de soutenir la concurrence internationale, mais aussi un développement régional harmonieux, assurant une meilleure répartition des hommes et des activités à travers le territoire en évitant les phénomènes de marginalisation que connaissent beaucoup de pays.

De nombreux hauts cadres qui ont participé, à l'indé-

pendance, aux lancements de grands projets ont constaté, lors du voyage qu'ils ont fait dans plusieurs villes du Royaume, le développement fulgurant qu'a connu le pays depuis cette période sous votre conduite éclairée.

Nous souhaitons vous exprimer toute notre gratitude pour la décoration du Ouissam Alaouite de l'Ordre d'Officier décernée à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, à l'occasion de l'inauguration de son nouveau site, par le Président de la République Française. Cette sollicitude royale nous conforte dans le renforcement de la coopération de l'Ecole des Ponts et Chaussées avec les Ecoles Marocaines d'Ingénieurs pour la promotion d'une formation scientifique de haut niveau et dans le développement des relations particulières qui nous lient à la communauté des ingénieurs du Maroc.

**Henri Cyna**

*Président de l'Association pour la célébration  
du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale  
des Ponts et Chaussées*



VENDREDI 7 NOVEMBRE 1997

# LE GALA DES ELEVES



Le programme des festivités était en effet impressionnant : au cœur de l'événement, le grand hall de l'école s'est transformé en discothèque géante avec un show lumineux et laser grandiose. Le succès de cette discothèque était tel qu'elle n'a pas désempilé de toute la soirée, donnant la mesure du rythme du gala.

Plus bas, dans la salle polyvalente, se sont produits deux groupes de rock français très en vogue et très connus pour leurs performances sur scène : *No Man's Land* et *Louise Attaque* qui ont drainé plusieurs centaines de personnes dans l'espace concert de l'école, alors que d'autres, à quelques pas de là, ont assisté aux deux projections en avant-première du film *Rien à perdre*, avec

Tim Robbins et Martin Lawrence, dans le grand amphithéâtre Cauchy détourné de sa fonction première pour faire office de salle de cinéma. Le restaurant, quant à lui, a accueilli six DJ réputés dans le monde de la musique Techno, dont le mondialement connu DJ Gusto qui a fait le déplacement exprès de New York pour mixer ses morceaux devant une assistance déchaînée et ravie.

Ce n'est pas tout : disséminés un peu partout dans les salles de cours de l'école, sur quatre niveaux, il y avait seize bars à thèmes et restaurants recréant des ambiances aussi diverses que celle de l'Orient et de ses saveurs, ou celle des chantiers restituée par le bar BTP où l'on pouvait boire du vin rouge tout en dégustant des sandwichs au camembert ou au saucisson, entouré par une décoration chantier. Il y avait aussi, pour ne citer qu'eux, des bars de rock indépendant et de rock français, un bar sur le thème de la guerre du feu, une rhumerie avec une surf-machine, un tremplin rock, un bar Feria, un *Ricard*, un espace jazz-champagne, un cybercafé... Tous

**L**e vendredi 7 novembre 1997, et pour une nuit, les nouveaux locaux de l'école se sont métamorphosés pour accueillir les quelque 2 000 personnes (étudiants de région parisienne, anciens des Ponts et partenaires de l'événement) venues célébrer les 250 ans des Ponts dans une ambiance de feu.

ces bars ont eu un grand succès et étaient encore pleins vers 5 heures du matin...

Notons pour finir qu'à 20 heures, c'est-à-dire une heure et demie avant l'ouverture au public de la manifestation, a eu lieu un cocktail "prestige" où étaient conviés des membres de l'administration et des anciens des Ponts, sans compter tous les partenaires qui ont apporté leur contribution, financière ou en nature.

L'éventail des activités proposées était donc vaste et tout s'est très bien déroulé. Il faut dire que tout le monde avait participé à la préparation de la soirée. L'équipe Gala travaillait depuis plus d'un an à l'élaboration et à la mise en œuvre du projet, et toutes les promos présentes à Marne-la-Vallée ont mis la main à la pâte pour contribuer à la réussite de la soirée, notamment pour la publicité (affichage, préventes) et pour la mise en place proprement dite (tenue des bars et des vestiaires, montage...).

Les personnes présentes se souviendront donc longtemps de ce Gala qui a fêté dignement les 250 ans des Ponts dans le milieu étudiant. ■



**JEUDI 11 DECEMBRE 1997**

# LA COMMÉMORATION DU 250<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE DE L'ENPC AU LIBAN

Colloque

L'environnement et la ville

1747 1997

250 ans  
ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSEES



Jeudi 11 décembre 1997

A l'Ordre des Ingénieurs et des Architectes de Beyrouth

**L**orsqu'au cours d'un premier voyage des anciens élèves, en mai 1995, fut évoquée la commémoration du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole, en l'année 1997, la réaction spontanée de nos hôtes libanais fut de dire : "Nous souhaitons y être associés !"



Eux qui se considèrent, à juste titre, comme des ambassadeurs de l'Ecole ne pouvaient imaginer et admettre que cet événement fut uniquement franco-français.

Dans Beyrouth, balafée par les affreux stigmates d'une guerre civile interminable, c'était un défi et l'expression de l'espoir indestructible des Libanais en un avenir meilleur et enfin plus harmonieux, de leur foi et de leur amour d'un pays si doux et si cruel, tout à la fois recru d'histoire et d'épreuves et en même temps si jeune et si neuf.

Absorbés par les tâches si exigeantes de la reconstruction, alors que les difficultés économiques nées des difficultés de la paix au Proche-Orient compliquent leur action, nos camarades ont brillamment gagné leur pari.

Tous doivent être chaleureusement félicités pour cette réussite avec une mention spéciale à son inlassable initiateur et organisateur, Toufic Aris (78).

Confrontés à un défi urbain et environnemental exceptionnel, nos camarades ont intitulé leur colloque : "L'environnement et la ville".

La date retenue pour cette manifestation était également un pari risqué, puisqu'elle était en concurrence avec deux autres colloques portant sur des thèmes stratégiques, chers au cœur des Libanais :

- la politique de sauvegarde du patrimoine culturel,
- la gestion du patrimoine foncier.

Eh bien, le pari a été gagné !

La belle salle de réunions de l'élégant immeuble de l'Ordre des Ingénieurs et Architectes du Liban était pleine ! S'il n'y avait pas eu des examens ce jour-là à l'ESIB, on aurait refusé du monde !

D'éminentes personnalités ont honoré ce colloque de leur présence et notamment, aux côtés de M. Daniel Jouanneau, ambassadeur de France :

- M. Akram Chehayeb, ministre de l'Environnement,
- le représentant du Général Emile Lahoud, commandant de l'armée libanaise,
- M. Assem Salam, président de l'Ordre,
- le vice-recteur de l'université Saint-Joseph.



De gauche à droite : Toufic Aris ('78), Antoine Meouchy ('63), Mohamad Fawaz ('59), Hervé Dupont (IPC 74), Mustapha Fawaz ('64).

Bien entendu, la presse et la télévision étaient là. L'événement a donc été "couvert" !



A gauche, Daniel Jouanneau, ambassadeur de France.

Il revenait à Mohamad Fawaz (59), président du Conseil Exécutif des Grands Projets et président du groupe géographique "Liban" de l'Association, d'introduire le colloque en rappelant les grandes dates qui ont marqué notre quart de millénaire. Nous en avons beaucoup appris sur notre vieille maison en vingt minutes.

Mustapha Fawaz (64), urbaniste, avait la délicate mission de faire le point de l'urbanisme depuis 40 ans et de proposer des solutions, dans un pays meurtri par une explosion urbaine exceptionnelle, conséquence directe de l'affaiblissement de l'Etat et de la guerre civile.

On ne peut pas dire qu'il ait parlé la langue de bois. Les décideurs politiques et économiques se sont vu rappeler leurs responsabilités : sacralisation de la propriété privée, "cannibalisation du domaine public, culture de la "régularisation" des contraventions d'urbanisme par des amendes dérisoires.

Il en a appelé à la cessation de l'état de "guerre à la nature" et à la prise de conscience citoyenne.

C'est évidemment un préalable, mais nous ne pouvons nous empêcher de nous poser la question suivante : que peuvent faire la France et l'Europe pour aider le Liban à



Adel Khoury ('54) - Maquette de la reconstruction, centre de Beyrouth.



se doter des outils de base de l'urbanisme ? Il n'y a pas de plans topographiques et cadastraux à jour et à échelles convenables, pas de statistiques économiques, démographiques et sociales.

Il revenait à Hervé Dupont (PC 73), directeur de l'aménagement de SOLIDERE, l'aménageur-constructeur en charge de la reconstruction du centre de Beyrouth, de décrire cette énorme opération (coût des VRD 625 M dollars 1994).



*Ancien Hôtel de Ville en rénovation - Beyrouth.*

La problématique et les contraintes du projet étaient comparées aux opérations de reconstruction et d'aménagement des quarante dernières années en France.

Comme son prédécesseur, Hervé Dupont a pris des positions fermes sur des sujets sensibles tels que la priorité à donner aux transports publics urbains et l'indispensable protection du patrimoine et de l'environnement.

Antoine Meouchy (63), consultant en environnement et génie urbain et secrétaire du groupe "Liban" a clôturé ce colloque en abordant le problème du traitement des déchets solides, sujet qui a revêtu une terrible acuité pendant la guerre civile, puisque la ville de Beyrouth a produit 5 M d'ordures ménagères pendant cette période. Elles ont été entassées sur le littoral et, après traitement seront utilisées comme matériaux de remblaiement.

Après avoir évoqué les différentes techniques de traitement et leur cadre réglementaire et financier dans les pays industriels, notre camarade a exposé les choix du Liban en ce domaine.

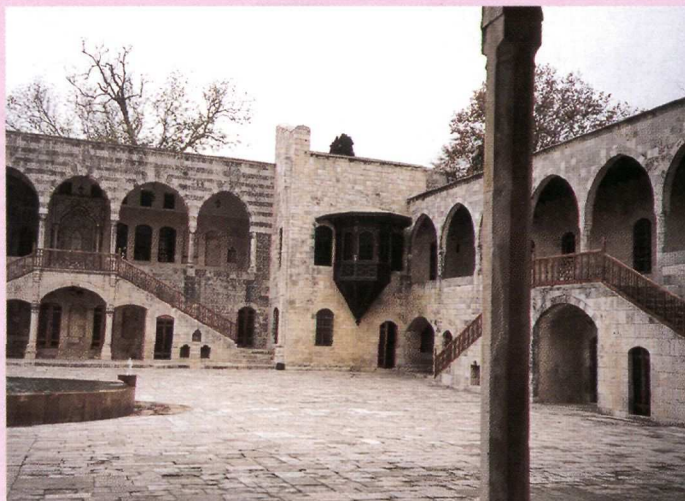
Excellente organisation, qualité des communications, assistance de choix, nos camarades libanais ont contribué au rayonnement international de l'Ecole au Proche-Orient, dans Beyrouth renaissante.

Le manque de temps n'a pas permis aux camarades syriens de Damas et d'Alep d'assister à ce colloque qui aura mobilisé toutes les générations de diplômés libanais :

- Joseph Naggear (X 27, Civ 31), ancien ministre, toujours alerte, avait tenu à être présent,
- Alexandre Taleb (98) l'était aussi,
- Adel Houry et Antoine Salame (54) ont pu connaître leurs jeunes et moins jeunes camarades, car il y eut peu

d'empêchés comme Antoine Jabre en mission dans le Golfe.

Il est bien vrai, pour reprendre l'heureuse formule de Toufic Aris que "construire un pont, c'est rapprocher les hommes".



*Beit ed Dine - Le palais du vice-sultan devenu musée national.*

Ajoutons pour terminer que notre délégation a reçu un accueil exceptionnel, inoubliable.

Nous avons également eu le plaisir de constater qu'en environ deux ans, Beyrouth avait pansé de nombreuses plaies. La plus symbolique n'est-elle pas la réouverture du Musée, le 25 novembre dernier, où nous avons pu admirer des pièces d'une qualité exceptionnelle ?



*A droite : Michel Lescail ('54) et Claude Huot ('61)*

Le Musée, qui abrite le patrimoine commun des Libanais, fut pendant les heures les plus sombres de la guerre, l'unique sanglant point de passage entre les quartiers à prédominance chrétienne et ceux à prédominance musulmane.

Au Liban, la mort et la haine n'auront pas le dernier mot !

Michel Lescail (54)  
et Claude Huot (61)



**ANNEE 1997**

# EXPOSITIONS OU MANIFESTATIONS REALISEES EN PROVINCE

*par Serge ADAM, ICPC 69*

## “Les expositions parallèles”

**C'**est en 1996 que le président de “l'Association pour la célébration du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées”, Henri Cyna, a lancé l'idée que des départements français, des régions, des organismes importants, où les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont nombreux, et même des pays étrangers pourraient organiser des manifestations (appelées expositions parallèles) pour célébrer l'événement, à leur façon.

L'année calendaire terminée, nous estimons utile de faire le point de ce qui a été fait, dans le domaine des régions ou des départements français.

## **Dans le département des Ardennes**

C'est dès la fin de 1996 que la DDE des Ardennes a eu l'idée de célébrer le 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole des Ponts et Chaussées par une exposition. Celle-ci a pu se tenir du 25 octobre au 16 novembre 1997, dans un local du Conseil général du département, magnifiquement situé, en centre ville. Intitulée “des Ponts et

Chaussées à l'Equipement”, cette exposition a montré l'évolution du service public depuis 4 siècles, la naissance des Ponts et Chaussées, la création de l'Ecole et l'évolution de celle-ci, les plus célèbres de ses Ingénieurs, et les grandes réalisations actuelles nationales, régionales et départementales.

Parmi les ingénieurs célèbres, une place particulière a été donnée à Auguste Choisy (1841-1909), né dans la région (à Vitry-le-François) et dont le 1<sup>er</sup> poste, de 1867 à 1874, était dans les Ardennes, à Rethel. Ayant ensuite exploré l'Asie Mineure, il est connu pour ses publications, “l'Art de bâtir chez les Romains”,



"l'Art de bâtir chez les Byzantins" et une traduction commentée de Vitruve, architecte romain.

Mais une place plus importante a naturellement été faite à Albert Caquot (1881-1976), né à Vouziers (comme Hippolyte Taine) un des plus grands ingénieurs du XX<sup>e</sup> siècle, d'ailleurs cité par le Président de la République, le 23 octobre, lors de l'inauguration de l'Ecole, à Marne-la-Vallée. Esprit universel, ayant œuvré activement dans le domaine de l'Aéronautique, et dans celui des Ouvrages d'Art (Pont de la Caille, pont du Sautet, pont de Douzère, barrages de la Roche-qui-boit et de la Girotte, et bien d'autres) il s'intéressa aussi bien à la technique routière, qu'à l'assainissement et l'alimentation en eau potable. Désintéressé (abandonnant ses droits d'inventeur pour le "ballon Caquot") il fut reconnu par tous comme un précurseur.

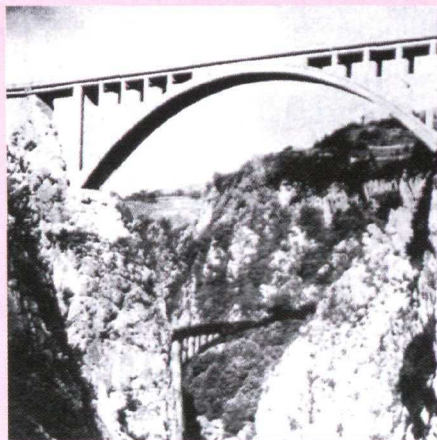


Albert Caquot.

- Initiateur des ponts à haubans, avec celui de Douzère-Mondragon, en 1952,
- Véritable créateur des appuis d'ouvrages d'Art "à rouleaux",
- Initiateur également de la Mécanique des Sols moderne, et créateur de la "courbe intrinsèque".

Décoré des plus hautes distinctions en France et à l'étranger, d'une très grande vitalité, il a

œuvré jusqu'à 95 ans, notamment pour le projet d'usine marémotrice de la baie du Mont-Saint-Michel. L'Ecole l'a d'ailleurs reconnu comme l'un de ses plus grands, en donnant son nom à l'amphithéâtre, rue des Saints-Pères, où plusieurs milliers d'élèves sont passés.



Pont de la Caille, sur le ravin des Ussets, Haute-Savoie. Arc en béton (sans armatures longitudinales) de 137,50 m de portée, sur un ravin de 150 m de profondeur.

Il est à noter que les documents présentés venaient en partie des archives fournies par Mme Kérisel (fille d'Albert Caquot) et de M. Jean Kérisel. A l'inauguration de l'exposition, le 24 octobre, M. Thierry Kérisel (petit-fils d'Albert Caquot), Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, ainsi que plusieurs membres de la famille Caquot étaient présents.

Par ailleurs, l'exposition a montré également "l'Art de l'Ingénieur" dans ses réalisations actuelles, en France, puis les ouvrages importants construits dans le département des Ardennes, qui, selon le Directeur Départemental, Lucien Touzery "illustrent la grande diversité des techniques utilisables". Celui-ci a également rappelé le grand projet, en cours de réalisation dans les Ardennes, l'A 34 reliant l'A 4 à Reims à la frontière Belge.

En conclusion, il convient de reconnaître que cette exposition, présentée pendant trois semaines, se voulant didactique, visitée d'ailleurs par de nombreux enfants des écoles, a eu un grand succès : 1 500 personnes l'ont visitée. Nul doute qu'elle pourra, en partie, être réutilisée, dans d'autres occasions, et que dans le pays d'Arthur Rimbaud, aussi bien les documents des fonds anciens de l'Ecole, de l'IGN, des Archives Départementales, du Centre Georges Pompidou ou de l'IFA, que les présentations des réalisations locales, seront toujours appréciés à leur juste valeur.

## L'inauguration de l'Exposition



De gauche à droite : MM. le directeur Caizergues, maire adjoint de Charleville-Mézières, Géraud, secrétaire général de la Préfecture, Marquet, conseiller général, Touzery, directeur départemental de l'Équipement des Ardennes, Duczynski, conseiller régional, Adam, ICPC (ER, ardennais), représentant H. Cyna, et Caquot, petit-neveu d'Albert Caquot. (photo DDE 08)



## Dans le département de l'Orne

C'est ce département qui a vu naître Jean-Rodolphe Perronet, aussi, tout naturellement, la Direction Départementale de l'Équipement a voulu proposer au public de découvrir l'histoire de l'école qu'il a dirigée pendant 47 ans !

8 panneaux ont présenté, du mois de juin jusqu'à la fin du mois d'août :

- la France aménagée,
- l'École des Ponts et son fondateur,
- les Routes, de la voie romaine à l'autoroute,
- les Ponts, du pont du Gard au pont de Normandie,
- les écluses, les canaux et les ports,
- la voie ferrée,
- le XX<sup>e</sup> siècle, de la reconstruction à l'aménagement du territoire,
- l'Ingénieur moderne.

Plusieurs milliers de personnes ont découvert cette exposition, soit intentionnellement, soit à l'occasion d'un passage, puisqu'elle était mise en place dans le hall d'accueil de la cité administrative.

Jean-Rodolphe Perronet architecte, ingénieur, inventeur et administrateur de talent a laissé son empreinte à Alençon, où il a exercé pendant dix ans, dessinant même et y faisant construire le clocher de l'église Notre-Dame.

L'idée directrice était de présenter les différents types de travaux, en

suivant la démarche historique, et en mettant en valeur les grands noms alençonnais et ornaïs, notamment pour les réalisations locales. La DDE a eu le mérite de faire une recherche historique auprès des Archives Départementales et de l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Illustrée de dessins aquarellés du 18<sup>e</sup> siècle, de nombreuses photos et d'une galerie de portraits, elle a mis en valeur le travail des hommes et femmes qui, au cours de ces deux siècles

et demi ont "aménagé" le territoire. Le Directeur Départemental Thierry Duclaux, a également voulu "montrer que l'exemple des grands hommes, dont les travaux ont influé sur l'ensemble des services de province... nous montre qu'il y a toujours un moyen, une idée à découvrir".

Il convient de saluer cette initiative et la réussite de cette exposition, qui peut être réutilisée par l'Éducation Nationale dans les écoles, dans les mairies, voire par des Associations.

### Le Pont Neuf d'Alençon



*Conçu par l'ingénieur de Cessart (1719-1806), alors ingénieur en chef à Alençon (de 1767 à 1776), cet ouvrage, situé en centre-ville d'Alençon, existe encore !*

## Dans le département des Bouches-du-Rhône

A l'initiative de leur jeune président, les camarades du groupe "Provence" ont souhaité célébrer de façon originale le 250<sup>e</sup> anniversaire de leur école. Ils ont parfaitement réussi même si le programme de la manifestation semblait, en première analyse, quelque peu baroque.

Était-il possible et intéressant de raconter les 250 ans de l'École Nationale des Ponts et Chaussées avec des médailles ? Notre camarade, André Gauthiez (55) en était convaincu, mais les béotiens que nous sommes pour la plupart d'entre nous, pouvaient en douter.

En numismate avisé, il n'avait pas manqué de relever que dans le fond documentaire et historique de notre école figure une collection de médailles. Il a souhaité la voir, ce qui a permis d'en prendre des photographies diapositives.

Souligner les événements marquants de l'aménagement du territoire, et partant de l'industrie du bâtiment et des travaux publics, ainsi que de l'École des Ponts et Chaussées, en projetant des diapositives de médailles, voici une méthode pédagogique originale.

Nos anciens saluaient leurs réalisa-

tions marquantes en frappant des médailles, nous l'avions quelque peu oublié.

Parmi les médailles les plus remarquables, on ne peut passer sous silence le discours emphatique d'une médaille de 1809, à l'apogée du 1<sup>er</sup> empire, où, non content de dicter sa loi à l'Europe, Bonaparte la dictait aussi à la nature (canalisation des Bouches-du-Rhône) !

Dans un registre plus intime, cette médaille frappée en l'honneur d'Albert Caquot, à l'initiative des professeurs et des élèves de l'École !

Par ailleurs, est-ce qu'un public d'in-



généralistes ou de décideurs politiques provençaux pouvait être intéressé par l'évocation d'un ingénieur d'origine normande, disparu très prématurément, et n'ayant pratiquement pas réalisé d'ouvrages en Provence-Côte d'Azur, à l'exception de l'Aérodrome de Nice-Côte d'Azur (cloutage du remblai de la piste) ?

La réponse, aux yeux des participants ne fait pas de doute. Henri Gonin (55) qui fut, avec André Gauthiez, le compagnon de Louis Ménard (55) dans les groupes de projet du cursus de formation de l'école, en a fait la démonstration convaincante avec beaucoup d'émotion.

Louis Ménard avait fait partager sa foi en la mécanique des Sols, et en son invention, à ses camarades de projet. Tous trois ont fait leur carrière dans cette discipline !

Henri Gonin a retracé la carrière météorique et prolifique de cet ingénieur inventif.

Parmi les 13 camarades présents, trois ou quatre autres avaient croisé Ménard dans leur vie professionnelle ou universitaire. La discussion, à l'issue de l'exposé d'Henri Gonin, a donc été très vivante et pleine d'anec-



Réunion tenue à Martigues, le 25 novembre 1997.

notes drôles, éclairant de multiples facettes de la personnalité de Louis Ménard, qui a été stoïque devant un verdict médical malheureusement sans appel.

Nous avons regretté que la santé défaillante de Michel Gambin, compagnon de route de Louis Ménard, le retienne loin de Martigues, où se déroulait la cérémonie.

D'importantes personnalités locales avaient donné leur accord de princi-

pe pour assister à cette réunion ; la Mairie de Martigues avait offert sa salle des fêtes. Le prestige de l'école reste grand auprès des décideurs politiques. Quel dommage que nos camarades n'aient pas été plus nombreux ! Les jeunes auraient aimé cette manifestation. Ils auraient vu qu'il y a encore une place pour l'aventure à l'école des Ponts et Chaussées.

C. Huot

## Dans la région Languedoc-Roussillon

### Le 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole des Ponts et Chaussées, célébré à l'occasion d'une visite de chantier des travaux de l'autoroute A 75.

Le samedi 18 octobre 1997, 40 ingénieurs (corpsards et civils) et 10 épouses se sont retrouvés à Clermont-l'Hérault dans les locaux de la subdivision Etudes et Travaux A 75 de la DDE de l'Hérault pour commencer une journée technico-touristique consacrée aux travaux achevés, ou en cours, ou en projet pour construire l'autoroute A 75 de Millau à la mer.

Sous la conduite du camarade Fourlon de la DRE du Languedoc-Roussillon, les camarades Festor et Laget de la DDE 34 nous ont présenté les travaux qui restent à réaliser pour permettre les raccordements de l'A 75 à Béziers et Montpellier.

Un rappel a été fait, aussi, des grosses difficultés rencontrées pour les percements des tunnels du Pas de l'Escalette au-dessus de Lodève en 1995 et 1996.

Un car nous a emmenés à La Couvertoirade à "l'Auberge du Père Roussel". Au cours du repas amical qui nous a été servi, chacun a pu évoquer les années passées dans la "Vieille Ecole" de la rue des Saints-Pères.

De là, le car et des estafettes de la DDE 12 nous ont conduits à un point de vue sur la falaise au-dessus du Tarn à l'aval de Millau d'où nous avons pu admirer le site du futur Viaduc de Millau.

Une conférence technique faite par le camarade Caffort de la DDE 12 et M. Gillet de l'Arrondissement Interdépartemental des Ouvrages d'Art et

une exposition nous ont permis d'apprécier tout le travail d'études et de reconnaissances réalisé par les divers services de l'Equipement (DRE/LR, DDE 12, AIOA, LCPC/Paris) pour mettre au point le projet de franchissement du Tarn à l'aval de Millau, qui sera le dernier grand ouvrage de l'A 75.

Avec la présentation des vidéos des 5 projets retenus après un concours international, chacun a pu comprendre les arguments techniques qui ont fait choisir la solution haute (au niveau des plateaux du Larzac et des Causses) et aussi la solution de l'équipe Architecte + BET de Norman Forster qui a la préférence des décideurs.

Mais les ingénieurs étant sensibles aux problèmes de coûts, il nous a été précisé que le projet est estimé à



2 milliards de francs. Chacun a réalisé qu'en période de restrictions budgétaires, les choses n'étaient pas faciles pour les responsables de ces futurs travaux, même si la solution d'un pont à péage n'est pas à écarter. Un apéritif amical servi dans les futurs bureaux du Service Travaux du Viaduc, a permis à chacun de remercier les organisateurs de cette journée : la DRE/LR, la DDE 34, la DDE 12, l'AIOA et les camarades parisiens venus tout exprès pour nous.

Les camarades,  
Jean-Pierre Foulon  
et Albert Saureil



18 octobre 1997 - Célébration du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

## Dans la région Midi-Pyrénées



Michel Gistau (80') et Marie-Hélène Astric (78').



C'est le 10 octobre 1997 qu'à l'initiative de Michel Gistau, délégué régional de l'AAENPC en Midi-Pyrénées, une soirée exceptionnelle a été organisée, à l'occasion de la célébration du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Eco-

le Nationale des Ponts et Chaussées. Et, c'est une vingtaine de camarades (plus de la moitié de l'effectif régional) qui se sont retrouvés, avec leurs conjoints, à la Cité de l'Espace, récemment inaugurée à Toulouse.

Après une très intéressante visite guidée, la tête dans les étoiles, ils se sont rassemblés autour d'un buffet bien terrestre, pour évoquer leurs souvenirs communs, jusqu'à une heure très avancée de la nuit.

## Conclusion

Les comptes rendus des réunions, expositions et manifestations relatées ci-dessus montrent que certains ont désiré (et réussi), célébrer le 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole des Ponts et Chaussées. Nous savons que d'autres ont eu cette intention, mais qu'elle n'a pu se concrétiser. Nous pensons qu'il n'est jamais trop tard pour

bien faire, et que pour fêter un quart de millénaire, on n'est plus à quelques mois près ! C'est ainsi qu'il serait naturellement possible à certains services, à l'occasion d'une réunion, d'une inauguration, de réutiliser une partie de tout ce qui a été dit ou fait, en 1997, pour présenter l'Ecole, ses grands Ingénieurs, les

réalisations les plus marquantes nationales et locales. Enfin, il ne serait pas étonnant que nous ayons oublié une manifestation, du fait qu'elle ne nous aurait pas été communiquée. Nous demandons à nos camarades qui voudraient se manifester sur ce point d'écrire à la rédaction du PCM.



# 1747-1997

## UNE ANNEE POUR 250 ANS



Jean Poulit  
Président de l'AIPC

Jean-Pierre Pronost  
Président de l'AAENPC

*En concluant ce numéro exceptionnel de PCM Le Pont consacré au 250<sup>e</sup> anniversaire de l'ENPC, nous voudrions adresser nos très chaleureux remerciements au président Henri Cyna qui a conduit et animé l'ensemble des opérations avec une exemplaire fidélité à la cause des "Ponts et Chaussées", donnant ainsi à chacun la fierté d'appartenance à son Ecole.*

*Soulignons tout d'abord que si les manifestations ont débuté en février 1997, leur préparation aura été initiée dès l'année 1995.*

*C'est au printemps 1996 que le comité d'organisation, composé de personnalités et de responsables opérationnels, a établi le programme qui s'est déroulé tout au long de cette année 1997.*

*Le dévouement et l'engagement de tous ont contribué de façon déterminante à la réussite de cette célébration qui aura permis à notre Ecole de mieux se faire connaître et à la communauté des Ponts de se retrouver collectivement autour de moments forts.*

*Nos manifestations ont été de qualité, nos fêtes conviviales et nos publications et expositions de haute tenue.*

*Souhaitons que les jeunes promos d'aujourd'hui soient au prochain rendez-vous, celui des 300 ans !*



# ASCO-TP

## ASSOCIATION POUR LA CONNAISSANCE DES TRAVAUX PUBLICS "METIERS, HISTOIRE, ACTUALITES"

### POUR UN NOUVEAU MUSEE DES TRAVAUX PUBLICS

**L**es plus anciens d'entre nous s'en souviennent sans doute, il a existé, place d'Iéna, à Paris, un musée des Travaux Publics. Ce musée, dont le bâtiment avait été réalisé par l'architecte Auguste Perret, avait ouvert ses portes en 1937. Diverses maquettes, dioramas et animations, montrant les réalisations françaises en matière de Travaux Publics, avaient été préparés pour ce musée.



*Cintre de construction du viaduc de Bellegarde (Ain) construit en 1911.*

Malheureusement, le besoin de loger après la guerre l'Assemblée de l'Union Française, joint à la faible fréquentation du musée à l'époque, ont amené les pouvoirs publics à le fermer. Après la disparition de l'Assem-

blée de l'Union Française, c'est le Conseil Economique et social qui a pris sa suite, et il s'y trouve toujours. Les collections du musée, complétées par celles provenant de l'Ecole des Ponts et Chaussées, ont été

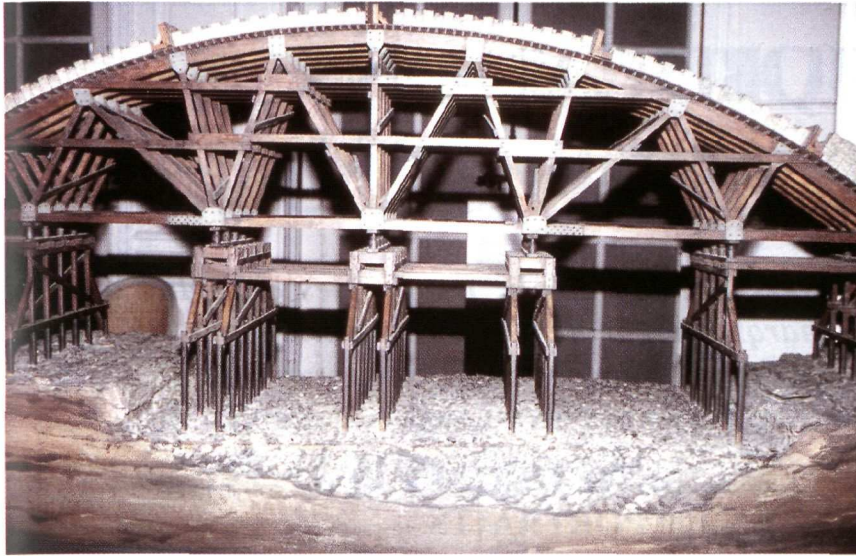
stockées d'abord dans un local dépendant du Port Autonome de Paris, puis, lorsque celui-ci a voulu récupérer ce local, dans un sous-sol de La Défense.

Jean Millier, alors président de l'EPAD, a pris conscience de l'intérêt de ces collections et s'est ému de leur état très dégradé. Il a donc créé une association, ASPAM-TP, pour le sauvetage de ces maquettes, ou de ce qui en restait. Grâce à son action, secondé efficacement par Jean Mesqui, elles ont pu être inventoriées, plusieurs réparées, et exposées lors d'une exposition qui s'est déroulée en 1991 à La Défense.

Mais il n'existe toujours pas de lieu permanent où elles puissent être vues. Et tout ce qui a été fait depuis 40 ans en matière de Travaux Publics ne peut être exposé et mis en valeur.

C'est pourquoi, après que Henri Cyna ait assumé quelques années la présidence d'ASPAM-TP, il a été





Cintre du Pont Antoinette 1882-1884, avec figuration de la pose des pierres. Maquette en bois avec éléments métalliques, 2,31 x 0,50 x 0,9 m. Ministère de l'Équipement, Paris.

décidé, en novembre dernier, de transformer celle-ci pour pouvoir mieux œuvrer à la réalisation d'un nouveau Musée des Travaux Publics.

**Association pour la Connaissance des Travaux Publics, "Métiers, Histoire, Actualités"**, est donc le nouveau nom de l'association, et son nouveau sigle est désormais "ASCO-TP".

Son objet est désormais : "le développement de la connaissance des métiers, de l'histoire et de l'actualité des Travaux Publics ainsi que de la valorisation des Territoires".

Ses moyens d'actions sont : "en principal, la réalisation d'un Musée des Travaux Publics et de la valorisation des Territoires, puis, une fois celui-ci réalisé, la contribution à son exploitation, à son rayonnement et à son développement. Ils sont aussi l'organisation et l'animation de conférences, colloques, séminaires, expositions, relatifs aux Travaux Publics et à la valorisation des Territoires".

Son ambition est de faire mieux connaître le passé et le présent des Travaux Publics, leurs métiers, les techniques qu'ils utilisent, les ouvrages réalisés dont de nombreux sont aussi des œuvres d'art, ainsi que les capacités des bureaux d'ingénierie et des entreprises.

Le nouveau Conseil d'administration, présidé par Jean-Pierre Maillant, comprend actuellement 4 personnes physiques : Henri Cyna et Jean Mesqui, anciens responsables de

ASPAM-TP, Hervé Lainé et, comme personnes morales : l'ENPC, l'AAENPC, l'ASFA et la FNTP. Le représentant de celle-ci, Paul Razel, est vice-président de l'association.

Un Comité de Patronage est en cours de constitution. Jean Berthier a accepté d'en assurer la présidence ; nous avons demandé à Monsieur le ministre de l'Équipement d'en accepter la présidence d'honneur.

Si l'outil administratif est désormais constitué, il faut maintenant agir, en faisant connaître le projet, en élaborant le programme du futur mu-

sée, en organisant et/ou en participant à des expositions, des colloques, etc.

Ce futur Musée, ou plutôt "Espace-TP", devra être un lieu vivant, pédagogique et interactif, montrant les maquettes anciennes ou récentes, et utilisant toutes les ressources de la muséographie moderne.

Déjà des contacts sont pris pour des articles, pour la participation à une exposition prévue par ailleurs. Un bulletin est envisagé, pour tenir les membres au courant de notre action. Il faudrait aussi poursuivre la remise en état des anciennes maquettes, recenser tout ce qui peut exister comme maquettes, photos, audiovisuels, CD-Rom, etc., concernant les ouvrages de Travaux Publics réalisés depuis 40 ans sous la direction des multiples maîtres d'ouvrage français, par ou avec la participation des bureaux d'ingénierie et des entreprises françaises. Le musée devrait aussi montrer des éléments des principales réalisations étrangères.

Vaste programme, suivant une formule célèbre ; et les difficultés ne manqueront pas. Pour pouvoir progresser, nous avons besoin de votre soutien, de votre adhésion, et de financements. Nous souhaitons donc que vous soyez nombreux à nous rejoindre.

D'avance, l'association et ses administrateurs vous en remercient. ■

### BULLETIN D'ADHESION

Je désire devenir membre de l'association.

Je vous prie de trouver ci-joint ma cotisation pour l'année 1998.

#### Personnes physiques :

Membre actif : 200 F

Membre bienfaiteur : au moins 500 F

#### Personnes morales :

Membre actif : 4 000 F

Membre bienfaiteur : au moins 10 000 F

Ci-joint chèque de

F, à l'ordre de "ASCO-TP", à envoyer à l'association.

NOM..... Prénom.....

Société.....

Adresse.....

.....

.....

..... Téléphone.....

Fax..... E-mail.....

Je souhaite recevoir un reçu fiscal.

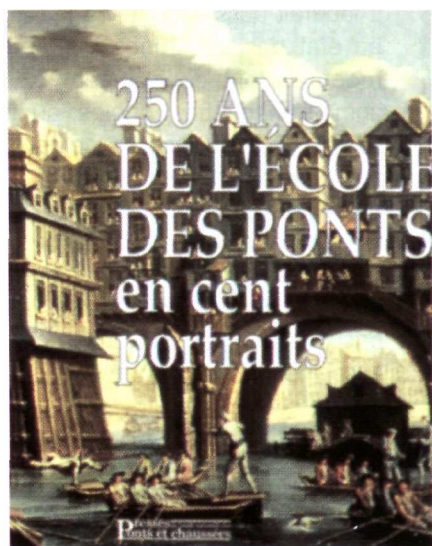
**Rappel :** les cotisations aux associations d'intérêt général sont déductibles :

- pour les personnes physiques du revenu imposable dans la limite de 1,75 % de celui-ci,
- pour les personnes morales du bénéfice imposable dans la limite de % du CA.



# LES PUBLICATIONS DU 250<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE

**A** l'occasion du 250<sup>e</sup> anniversaire de l'Ecole, les Presses ont édité deux Beaux Livres destinés à marquer dignement cet événement.



## □ 250 ANS DE L'ECOLE DES PONTS EN 100 PORTRAITS

Cet ouvrage, richement illustré, raconte, à travers la vie et l'œuvre de quelques-uns des ingénieurs éminents issus de l'Ecole, l'histoire vivante de ce qu'est et ce que fut l'Ecole des Ponts et Chaussées qui les a formés.

Réalisé par l'équipe du Centre de documentation contemporaine et historique de l'ENPC, ce livre vous apporte enfin tout ce que vous avez toujours voulu connaître sur l'Ecole des Ponts et Chaussées sans savoir où le trouver !

*Sous la direction de Guy CORONIO - Broché, 224 pages, 18 x 24 cm - 272 illustrations dont 75 en couleurs - Prix : 290 F.*

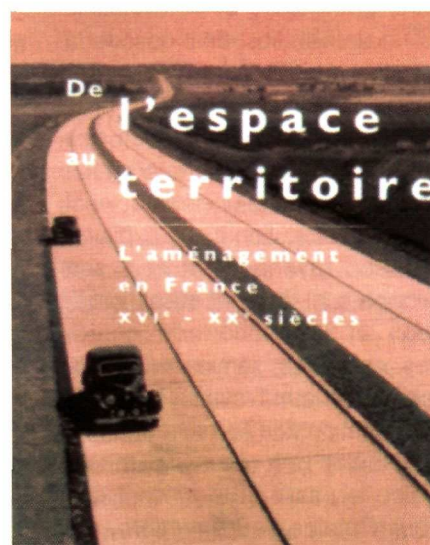
## □ DE L'ESPACE AU TERRITOIRE L'aménagement en France XVI<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles

Ce magnifique ouvrage accompagne et prolonge l'exposition "La vie aménagée" organisée sur le même thème à l'Hôtel de Rohan au printemps 1997.

Dans cette histoire de l'aménagement du territoire, de la Renaissance à nos jours, les auteurs présentent de manière originale et passionnante le rôle des hommes, et notamment des ingénieurs, dans la transformation de l'espace en territoire.

Un livre indispensable à vous procurer si vous n'avez pas eu la chance de visiter l'exposition !

*M. DESPORTES et A. PICON - Relié sous jaquette - 224 pages, 21 x 29,7 cm x 95 - Illustrations N et B et couleurs - Prix : 390 F.*



Deux ouvrages à vous procurer à la **librairie des Presses de l'Ecole des Ponts** nouvellement (ré)installée au 28, rue des Saints-Pères.



**Presses** de l'école nationale des  
**Ponts et chaussées**

28, rue des Saints-Pères, 75343 Paris Cedex 07  
Tél. 01 44 58 27 40 - Fax 01 44 58 27 44  
e-mail : dominique.dangvanthu@paris.enpc.fr



# LA BOUTIQUE

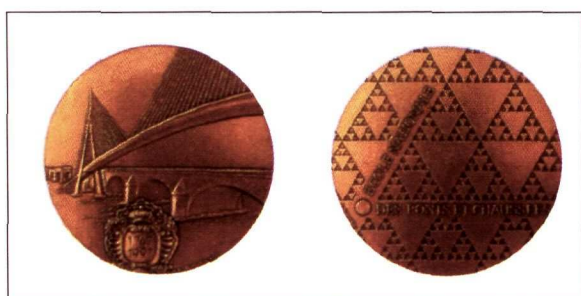
## DU 250<sup>e</sup> ANNIVERSAIRE

**U**n foulard de soie et deux médailles en bronze (médaille du 250<sup>e</sup> médaille J.-R. Perronet). L'auteur de ces trois œuvres nous raconte le cheminement, les recherches et les choix qui l'ont conduit pour la composition de ces réalisations.

Lorsqu'on étudie la réalisation d'une médaille ou d'un foulard pour une administration, une société ou une institution, il faut souvent déployer des trésors d'imagination pour créer une image forte à partir d'éléments inconsistants, c'est à l'artiste d'inventer, d'imaginer, de concevoir.

Dans le cas des Ponts et Chaussées, je me suis trouvé dans une situation inverse : comment réaliser des médailles ou un foulard sans se perdre dans les trésors du fonds ancien de l'école, en choisissant un sujet représentatif entre mille, en intégrant les composantes modernes et d'avenir à un passé d'une grande richesse.

### La médaille du 250<sup>e</sup> anniversaire



J'ai donc pris mes crayons et proposé des projets variés à la direction de l'école, à M. Cyna et à son équipe du 250<sup>e</sup> anniversaire. Une idée a retenu l'attention de mes interlocuteurs : la déclinaison en fractale du logo de l'école. L'idée a également plu à Benoît Mandelbrot, le père de la théorie des fractales à qui j'ai offert la cravate du 250<sup>e</sup> anniversaire décorée avec ce motif.

Ce motif a également été frappé sur l'une des faces de la médaille du 250<sup>e</sup> avec la mention du nom de l'école, donnant une idée d'espace et d'ouverture dont il résulte une image positive des multiples vocations de l'école, de son dynamisme et de sa modernité.

Après avoir examiné plusieurs projets pour l'autre face de cette médaille, il a semblé que le mariage des ponts d'Orléans – le pont royal a été construit au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, selon les principes novateurs de Perronet, au moment de la création de l'École – et du Pont de Normandie constituait un heureux raccourci des deux siècles et demi de l'histoire de l'École des Ponts et Chaussées. Un raccourci également de la géographie de la France puisque ces deux ponts enjambent respectivement la Loire et la Seine, les deux fleuves dont les bassins sont exclusivement, ou presque, français.

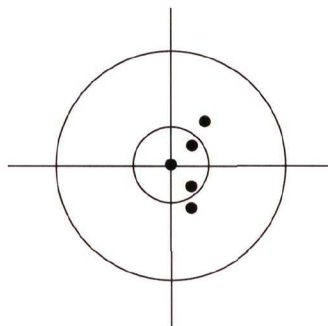
### C'est d'ailleurs la même idée qui est à l'origine de la composition du foulard.

Nous partions cette fois-ci du carré pour arriver au triangle du logo de l'école. La transition est réalisée par une composition circulaire des machines de chantier dont le fonds ancien m'a fourni les dessins. Elles sont traitées en demi-teinte de manière à permettre aux motifs central et latéraux de bien se détacher.

Quatre côtés donc, quatre ponts, quatre époques, les quatre grands fleuves français, quatre coins également qui outre les colon-



# DIRECTEURS D'ENTREPRISES DIRECTEURS DE LA COMMUNICATION



## VOTRE CIBLE LES DECIDEURS ISSUS DES GRANDES ECOLES

POLYTECHNICIENS - CENTRALIENS  
INGÉNIEURS DES PONTS-ET-CHAUSSÉES  
INGÉNIEURS DES TÉLÉCOMMUNICATIONS  
INGÉNIEURS SUP-AÉRO - SAINT-CYRIENS  
INGÉNIEURS DE L'ÉQUIPEMENT

# **Ofersop**

É D I T E U R

Régisseur exclusif de Publicité  
Annuaire et Revues  
des Grandes Ecoles



# Les réseaux du génie urbain

La SADE, première entreprise en France dans sa spécialité met au service des collectivités et des entreprises son savoir-faire dans les domaines suivants du génie urbain

- eau potable et irrigation
- assainissement
- tuyauteries industrielles
- stations de pompage et d'épuration
- forages et captages
- travaux souterrains et fondations spéciales
- réseaux câblés
- gestion et exploitation de services publics

La SADE, 25 directions régionales et filiales à l'étranger  
"Les atouts conjugués d'une grande entreprise  
et d'établissements régionaux permanents"

sade



Sade - 28, rue de La Baume - Paris 8<sup>e</sup> - 75379 Paris Cedex 08  
Tél. : 01 40 75 99 11 - Télécopie : 01 40 75 07 10



# Fragile



Fabriquer un bon produit nécessite d'avoir une bonne matière première. Or la qualité de l'eau, telle qu'on la trouve dans la nature, se dégrade rapidement sous l'effet conjugué de la pollution agricole, industrielle et humaine. Mais restaurer le milieu naturel prendra de longues années. En attendant, il faut produire de l'eau potable. C'est ce que fait le Groupe Générale des Eaux en développant sans cesse de nouvelles techniques de filtration et de désinfection de l'eau. Après avoir introduit l'usage de l'ozone pour désinfecter l'eau et réduire ainsi les quantités de chlore utilisées, le Groupe a tiré parti des avancées de la biologie pour accélérer les processus de décantation et de filtration. La dénitrification comme la déferrisation sont devenues possibles. Aucune étape du cycle de l'eau n'est oubliée. Le nettoyage et le traitement des eaux usées ont fait des progrès considérables. Les nouvelles usines de dépollution conçues par le Groupe Générale des Eaux sont compactes et inodores. L'eau qui en sort est débarrassée à 95 % de ses matières en suspension et tout risque de toxicité pour l'environnement peut être éliminé. Avec les efforts de tous, l'eau dénaturée doit pouvoir retrouver les qualités de l'eau naturelle.

*L'eau mérite la qualité.*



52, rue d'Anjou 75008 Paris  
Tél.: 01 49 24 49 24