

PONTS  
et  
CHAUSSEES  
et  
MINES

# PCMM



# MAIRES ET INGENIEURS DES PONTS



## **Le sigle de l'eau propre.**

Fondé en 1933, l'Omnium d'Assainissement est spécialisé dans les techniques d'hygiène publique. Son activité, dans le domaine du traitement des eaux, porte sur l'étude et la réalisation d'installations d'épuration d'eaux résiduaires : urbaines, industrielles et mixtes. Elle porte également sur la conception et la réalisation d'installations de traitement d'ordures ménagères et de déchets industriels.

Disposant de procédés et de techniques de pointe et d'une solide expérience confirmée par l'exploitation de nombreuses installations, l'O.D.A. est apte à affronter tous les problèmes de traitement d'effluents et de boues résiduaires quelles que soient leur importance et leur complexité. Ses références en France et à l'Etranger le placent au premier rang des spécialistes européens.



mensuel  
28, rue des Saints-Pères  
Paris-7<sup>e</sup>

**Directeur de la publication :**  
René MAYER,  
Président de l'Association

**Rédacteur en chef :**  
Philippe AUSSOURD,  
Ingénieur  
des Ponts et Chaussées

**Assistante de rédaction :**  
Brigitte LEFEBVRE DU PREY

**Promotion et  
Administration :**  
Secrétariat du P.C.M. :  
28, rue des Saints-Pères  
Paris-7<sup>e</sup>

Bulletin de l'Association profes-  
sionnelle des Ingénieurs des  
Ponts et Chaussées et des Mines,  
avec la collaboration de l'Asso-  
ciation des Anciens Elèves de  
l'Ecole des Ponts et Chaussées,  
28, rue des Saints-Pères, Paris-7<sup>e</sup>  
Tél. 260.25.33  
260.27.44

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

**Publicité :**  
Responsable de la publicité :  
Jean FROCHOT  
Société Pyc-Editions :  
254, rue de Vaugirard  
Paris-15<sup>e</sup>  
Tél. 532-27-19

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

Dépôt légal 1<sup>er</sup> trim. 1976  
N° 4325  
Commission Paritaire n° 55.306

IMPRIMERIE MODERNE  
U.S.H.A.  
Aurillac

# sommaire

## dossier

---

Table ronde .....	13
« Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les collectivités locales »	
Allocution de M. Robert GALLEY .....	28
Ministre de l'Equipe-ment	
Résultats de l'enquête questionnaire sur les relations entre I.P.C. et Collectivités Locales .....	33

## rubriques

---

Qualité de la vie .....	40
Mouvements .....	42

---

Couverture : Michel LECONTE  
Maquette : Monique CARALLI

# BCEOM

BUREAU CENTRAL D'ETUDES  
POUR LES EQUIPEMENTS D'OUTRE MER

Siège : 15, Square Max Hymans - 75741 PARIS CEDEX 15  
Tél. 566-93-39 - Télex 250618 F -









## AGENCE FRANCE NORD ET EST

60, rue Eugène Hugo - 54000 NANCY  
Tél. (28) 28-20-00

## AGENCE FRANCE SUD

259, avenue de Meigüeil - B.P. 21 - 34280 LA GRANDE MOTTE  
Tél. (67) 56-90-40 - Télex 490692

Le BCEOM est une société française d'ingénierie indépendante de tout groupe industriel ou d'entreprises dont les compétences s'exercent dans les domaines suivants :

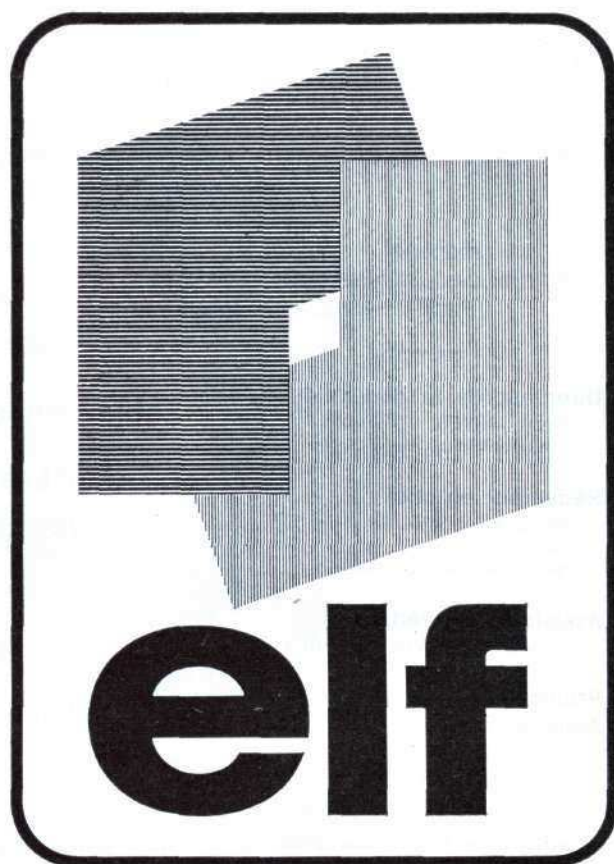
-  TRANSPORTS ET ECONOMIE
-  ROUTES AUTOROUTES, AERODROMES ET OUVRAGES D'ART
-  PORTS ET VOIES NAVIGABLES
-  EQUIPEMENT ET DEVELOPPEMENT URBAINS
-  ENVIRONNEMENT CONTROLE DES EAUX ET AGRICULTURE
-  DEVELOPPEMENT REGIONAL

Le BCEOM traite depuis les problèmes les plus généraux : approches économiques et financières, aménagements intégrés, jusqu'aux problèmes les plus spécifiques ouvrages spéciaux, techniques avancées.

Le BCEOM intervient pour le compte des collectivités locales, les administrations départementales et régionales, les services centraux des ministères. Il travaille également à la demande des établissements publics ou privés.

Les agences du BCEOM représentent la société civile INGEROUTE dans les régions suivantes.

- Lorraine, Alsace, Champagne-Ardennes, plus le département de Haute-Saône : **Agence de l'Est**
- Languedoc-Roussillon : **Agence du Languedoc-Roussillon**



## RECHERCHE

et

## PRODUCTION

7, rue Nélaton - 75739 PARIS Cedex 15

Tél. : 578-61-00

## RAFFINAGE

et

## DISTRIBUTION

12, rue J.-Nicot - 75340 PARIS Cedex 07

Tél. : 555-91-91



# La Sécurité Incendie vous préoccupe. Comptez sur nous.

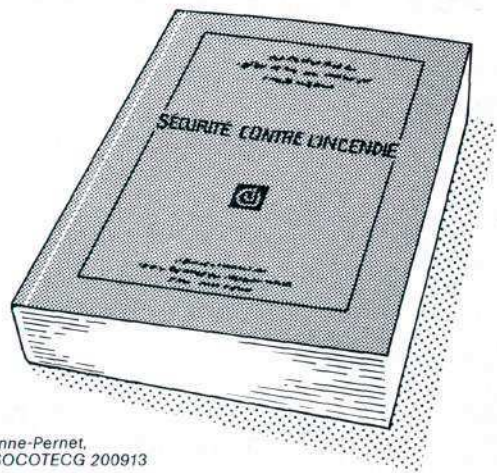
La prévention contre l'incendie est de plus en plus à l'ordre du jour. La complexité des réglementations et l'obligation faite par les pouvoirs publics de procéder à des vérifications et des contrôles, tant avant que pendant et après la construction, conduisent les constructeurs à faire appel à un organisme spécialisé.

La SOCOTEC met à votre disposition ses équipes d'ingénieurs, **réparties dans ses 110 agences**. Leur intervention se fait à tous les niveaux (avant-projet, exécution des travaux, mise en service) dans les domaines définis par les différentes réglementations.

Le potentiel technique – 950 ingénieurs et techniciens – et l'expérience accumulée depuis plus de 40 ans par la SOCOTEC sont pour vous plus qu'une garantie.

Nous sommes à votre disposition pour

résoudre un problème où seules comptent la compétence et la connaissance : la sécurité incendie.



SOCOTEC Direction Commerciale 17, place Étienne-Pernet,  
75738 Paris Cedex 15 Tél. : 842.64.00 – Téléc. : SOCOTECG 200913

## Le feu : il vaut mieux prévenir que guérir.



plaisir retrouvé  
grâce  
à la  
compagnie  
générale des eaux

Centre régional de Lyon :  
75, rue Cuvier  
69455 LYON Cédex 03



# Parcmètres Kienzle, la 1<sup>ère</sup> marque européenne.



En choisissant Kienzle, vous bénéficiez d'une grande fiabilité acquise par 20 années d'expérience, d'une souplesse d'adaptation aux changements de tarif ou de temps maximum, grâce à son dispositif universel de réglage.



Indicazioni  
e informazioni  
sulle tariffe  
e sui servizi

**Kienzle, c'est plus de 200 000 Parcmètres en service.**

Sté d'Appareils Kienzle France, 8, av. Gay-Lussac, Z.I. 91380 Chilly-Mazarin. Tél. 909 74-44. Télex 690423 F.

# DES COMPACTEURS QUI COMPACTENT



# ALBARET



\* l'eau...  
c'est la vie!

- Adduction et distribution d'eau potable.
- Réseaux d'assainissement.
- Eaux agricoles et industrielles.
- Captages, forages et sondages.
- Traitement de l'eau potable.
- Génie civil et ouvrages spéciaux.
- Fonçages horizontaux.
- Entretien et gestion des réseaux.
- Pipe-lines et feeders.

sade



Compagnie générale  
de travaux d'hydraulique

28, rue de La Baume, 75364 Paris Cedex 08  
"téléphone : 359.61.10

ES



# LES PROCÉDES SIGMA

CONSTRUCTION INDUSTRIALISÉE  
DE LOGEMENTS

- Technique tridimensionnelle
- Isolations thermique et phonique exceptionnelles
- Qualité constante du fait de l'industrialisation
- Prix de revient compétitifs

## LES PROCÉDES SIGMA

Lauréats du concours international de la Maison Individuelle (1970), des concours Innovation (1973 et 1974) et Jeu de Construction. 3 000 logements exécutés.

6, RUE DE TEHERAN, 75008 PARIS • TEL. 622.03.70 ■ 1, RUE BOLLAERT, 62303 LENS • TEL. (21) 28.16.90



GRUPE DES CHARBONNAGES DE FRANCE

RE 020



# A. F. T. R. P.

## AGENCE FONCIERE ET TECHNIQUE DE LA REGION PARISIENNE

OPÉRATIONS FONCIÈRES  
POUR LE COMPTE DES SERVICES PUBLICS  
ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES  
AMÉNAGEMENT DE ZONES D'HABITATION  
ET DE ZONES D'ACTIVITÉS

195, RUE DE BERCY — 75582 PARIS CEDEX 12 — TÉL. 345.40.41

routes ∴ autoroutes ∴ aérodromes  
voirie urbaine ∴ lotissements ∴ z.u.p.  
infrastructures industrielles (usines nouvelles)  
équipements collectifs (lycées ∴ hôpitaux ∴ etc.)  
aménagements sportifs  
(circuits automobiles ∴ stades ∴ etc.)  
ouvrages maritimes et fluviaux  
(canaux ∴ digues ∴ etc.)



société  
chimique  
de la route



1 AVENUE MORANE SAULNIER  
78 140 VELIZY VILLACOUBLAY  
BOITE POSTALE N°21  
TELEPHONE: 946 96 60



**gestion  
de services  
de distribution  
d'eau potable  
et d'assainissement**



**COMPAGNIE DES EAUX ET DE L'OZONE**  
procédés M.P. OTTO

4, rue du Général-Foy - 75008 PARIS  
522 - 78 - 90

## **Entreprise GAGNERAUD Père et Fils**

S.A. au Capital de 30 000 000 F

Fondée en 1886

7 et 9, rue Auguste-Maquet, **PARIS (16<sup>e</sup>)**

Tél. : 288.07.76 et la suite

TRAVAUX PUBLICS - TERRASSEMENTS - BÉTON ARMÉ  
BATIMENT - CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES - VIABILITE  
ASSAINISSEMENT - TRAVAUX SOUTERRAINS - CARRIÈRES  
BALLAST - PRODUITS ROUTIERS - ROUTES - ENROBÉS



**PARIS** (Seine)

**MARSEILLE, FOS-SUR-MER** (Bouches-du-Rhône)

**VALENCIENNES, DENAIN, MAUBEUGE, DUNKERQUE** (Nord)

**LE HAVRE** (Seine-Maritime) - **MANTES** (Yvelines)



## L'ENTREPRISE INDUSTRIELLE

Entreprises électriques et travaux de génie civil      Siège social 29, rue de Rome. 75008 Paris  
Téléphone 387 50 90,

Look

## NATIONAL CHEMSEARCH FRANCE

«A votre service»

La plus grande gamme  
de produits spéciaux  
pour l'entretien  
de vos sols, salles de sport,  
écoles, hôpitaux, moteurs,  
machines, terrains divers

•  
Nos spécialistes  
sont à votre disposition  
•

**CONSULTEZ - NOUS :**

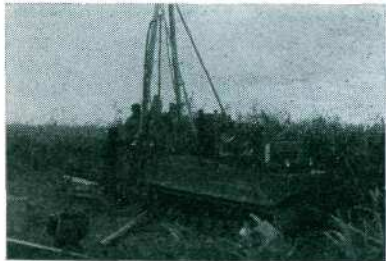
Zone Industrielle  
**77160 PROVINS**  
Téléphone : 400.12.23

# FONDASOL

### AVIGNON :

290, rue des Galoubets  
84140 AVIGNON-Montfavet  
B.P. 54 (84005) Avignon  
Tél. : (90) 31.23.96 (lignes gr.)  
Télex : 431 999 FONDASOL MTFAV

**BUREAU D'ÉTUDES DE SOLS  
ET FONDATIONS  
SONDAGES - ESSAIS DE SOLS**



*Sondages en zone marécageuse*

**METZ :** 1, rue des Couteliers  
57000 METZ-BORNY  
Tél. : (87) 75.41.82 (2 l. gr.)  
Télex : 860 695 FONDASOL METZ

**CHALON-SUR-SAONE :**  
19, rue Saint-Georges  
71100 CHALON-SUR-SAONE  
Tél. : (85) 48.45.60  
Télex : 800 368 FONDASOL CHALN

**PARIS :** 5 bis, rue du Louvre  
75001 PARIS - Tél. : 260.21.43 - 44  
Télex : 670 230 FONDASOL PARIS

**NANTES :** 76, avenue de la Morlière  
44700 ORVAULT - Tél. : (40) 76.12.12



# JEAN LEFEBVRE

TRAVAUX ROUTIERS • TRAVAUX PUBLICS  
TERRASSEMENT • ASSAINISSEMENT • VIABILITE  
ENROBAGE DE TOUS MATERIAUX  
BETONS BITUMINEUX • TERRAINS DE SPORTS  
SOLS INDUSTRIELS : PROCÉDE SALVIACIM

S.A. AU CAPITAL DE 36 135 000 F • 11, BD JEAN-MERMOZ  
92202 NEUILLY-SUR-SEINE • TEL. 747.54.00

AMÉNAGEMENTS HYDROÉLECTRIQUES  
CENTRALES NUCLÉAIRES - CENTRALES THERMIQUES  
CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES  
TRAVAUX DE PORTS - ROUTES - OUVRAGES D'ART  
BÉTON PRÉCONTRAIT - CANALISATIONS POUR FLUIDES  
CANALISATIONS ÉLECTRIQUES - PIPE-LINES

Groupe

**G T M**

## Société des Grands Travaux de Marseille

61, avenue Jules-Quentin - NANTERRE (Hauts-de-Seine)  
Tél. : (1) 769.62.40  
Télex : GTMNTER 690 515 F

# SFEDTP

SOCIÉTÉ FRANÇAISE  
D'ENTREPRISE DE DRAGAGES  
ET DE TRAVAUX PUBLICS

Tour Eve - Quartier Villon,  
1, place du Sud - 92800 PUTEAUX  
Tél. : 776.42.16



Travaux à la Mer  
Dragages et Terrassements  
Aménagements Hydro-Electriques  
Barrages et Canaux - Routes  
Ouvrages d'art  
Assainissement et Adduction d'eau  
Fondations Spéciales  
Bâtiments et Usines

**SYNDICAT  
NATIONAL  
DU  
BÉTON ARMÉ  
ET DES  
TECHNIQUES  
INDUSTRIALISÉES**

9, rue La Pérouse  
75784 PARIS CEDEX 16  
Téléphone : 720.10.20

## ENTREPRISE

# BOURDIN & CHAUSSE

S.A. au Capital de 21 000 000 F

**NANTES :**

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

**PARIS :**


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

**TERRASSEMENTS  
ROUTES  
ASSAINISSEMENT  
RÉSEAUX EAU et GAZ  
GÉNIE CIVIL  
SOLS SPORTIFS**

**CHARBON**

**COKE**

**ELECTRICITE**

**HOUILLERES** 

**BASSIN DE LORRAINE**

**SAUR**

**société  
d'aménagement  
urbain et rural**

—conception,  
installation, entretien, et  
exploitation de services  
de production  
et distribution d'eau potable,  
d'irrigation et d'assainissement

—exploitation des services de  
traitement d'ordures  
ménagères.

5, rue de Talleyrand 75007 PARIS  
tél. : 551.55.79

**DIRECTIONS RÉGIONALES**  
angoulême - annonay  
cahors - chalon-sur-saône  
compiègne - la rochelle  
la roche-sur-yon - pont-l'évêque  
pau - vannes.

**SODEN**  
Société de Distribution d'Eau de Nîmes

**SODECI**  
Société de Distribution d'Eau  
de la Côte-d'Ivoire (Abidjan)

**SAUR-DAKAR** - (Sénégal)

**SAUR-AFRIQUE**  
Études et Missions à l'étranger - Paris

SAUR PUBLIC - 668

# la lyonnaise des eaux

une société de services  
au service  
des collectivités locales



- une structure décentralisée mettant partout en France, un interlocuteur responsable face aux élus locaux.
- une infrastructure puissante regroupant laboratoires, centre de calcul et bureaux d'études.
- 3.000 spécialistes de l'eau, de l'assainissement et des ordures ménagères prêts à étudier tous les problèmes des collectivités pour aider à les résoudre.

société lyonnaise  
des eaux et de l'éclairage  
45 rue cortambert  
75769 paris cedex 16  
téléphone : 870 13 02

# les ingénieurs des ponts et chaussées et les collectivités locales

Plus de la moitié des Ingénieurs des Ponts et Chaussées exercent leurs fonctions en province au contact étroit des collectivités locales ; leurs missions ne cessent d'évoluer et de croître au fur et à mesure des changements de la société.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'estiment de plus en plus concernés par la décentralisation à l'ordre du jour de la politique gouvernementale.

Ils souhaitent connaître ce que les maires attendent d'eux.

C'est pour répondre à ces trois préoccupations que le syndicat autonome des Ingénieurs des Ponts et Chaussées a lancé une enquête et organisé cette table ronde.

L'expérience et la connaissance qu'ont les Ingénieurs des Ponts et Chaussées des problèmes locaux les autorisent à apporter leur point de vue dans l'évolution qui se dessine des relations de l'Etat avec les collectivités locales.

Ils souhaitent que la table ronde soit le point de départ d'une concertation plus générale et plus approfondie avec tous les partenaires concernés et leurs représentants.

La décentralisation ne signifie pas l'affaiblissement des services locaux de l'Etat, mais le renforcement de ceux des collectivités locales, car en effet l'équilibre est nécessaire à

tout dialogue: les deux interlocuteurs en présence doivent être majeurs et disposer des moyens propres à exercer cette majorité.

Les décisions qui intéressent l'Équipement du territoire et du cadre de vie concernent tous les Français.

Elles doivent concilier la volonté nationale et la volonté locale.

Dans le monde en changement où nous vivons, les structures et les règles doivent s'assouplir en s'ouvrant au dialogue quotidien et à la responsabilité des hommes.

## Ont participé à la table ronde :

**Président : M. JOSSE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Maire de Saintes**

**M. GOURTOVOY, Maire de Montboucher-sur-Jabron (Drôme) (1)**

**M. DESCOURS-DESACRES, Sénateur-Maire d'Ouilly-le-Vicomte, Président de la deuxième commission de l'Association des Maires de France**

**M. DUBEDOUT, Député-Maire de Grenoble**

**M. PFLIMLIN, Ancien Président du Conseil, Président de la communauté urbaine de Strasbourg**

**M. PINTAT, Sénateur-Maire de Souillac (Gironde)**

**M. RAYBAUD, Sénateur-Maire de Levens (Alpes-Maritimes)**

**M. GAUDEL, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Chef du service technique de la Direction des collectivités locales, Ministère de l'Intérieur**

**M. TANZI, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Départemental des Alpes-Maritimes, Président du Syndicat des Ingénieurs des Ponts et Chaussées (SAIPC)**

**M. GRANGE, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Départemental de l'Eure, Secrétaire Général du Comité des Usagers du Ministère de l'Équipement**

**M. FREBAULT, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Agence d'agglomération de Toulouse**

**M. MAYER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Institut Géographique National (IGN), Président du PCM**

## CLOTURE DE LA SESSION

**M. GALLEY, Ministre de l'Équipement**

**M. BOLOTTE, Préfet, Directeur Général des collectivités locales, représentant le Ministre d'État, Ministre de l'Intérieur**

(1) Membre du Comité Directeur de l'Association des Maires de France, représentant M. POHER, Président du Sénat, Président de l'Association des Maires de France.

## **Avertissement**

Par suite de la richesse des débats, il n'a pas été possible de les publier dans leur intégralité, les principales interventions ont donc été regroupées en 5 thèmes :

- 1 – Qui décide ? Qui est responsable ?
- 2 – Le souci d'économie et les finances locales.
- 3 – La structure des collectivités locales.
- 4 – Les tâches anciennes et les missions nouvelles des Ingénieurs des Ponts.
- 5 – L'assistance technique des collectivités locales.

Ce classement peut parfois paraître artificiel, que les intervenants veillent bien ne pas en tenir rigueur à la rédaction.

# qui décide ? qui est responsable ?

### **M. Pflimlin :**

Il y a une chose qui m'a frappé dans les réponses que vous avez reçues, c'est qu'un certain nombre de mes collègues ont déclaré que les Ingénieurs des Ponts essaient d'imposer leur volonté. Alors, nous rencontrons là un grand problème, qui est celui de la réalité du pouvoir de décision.

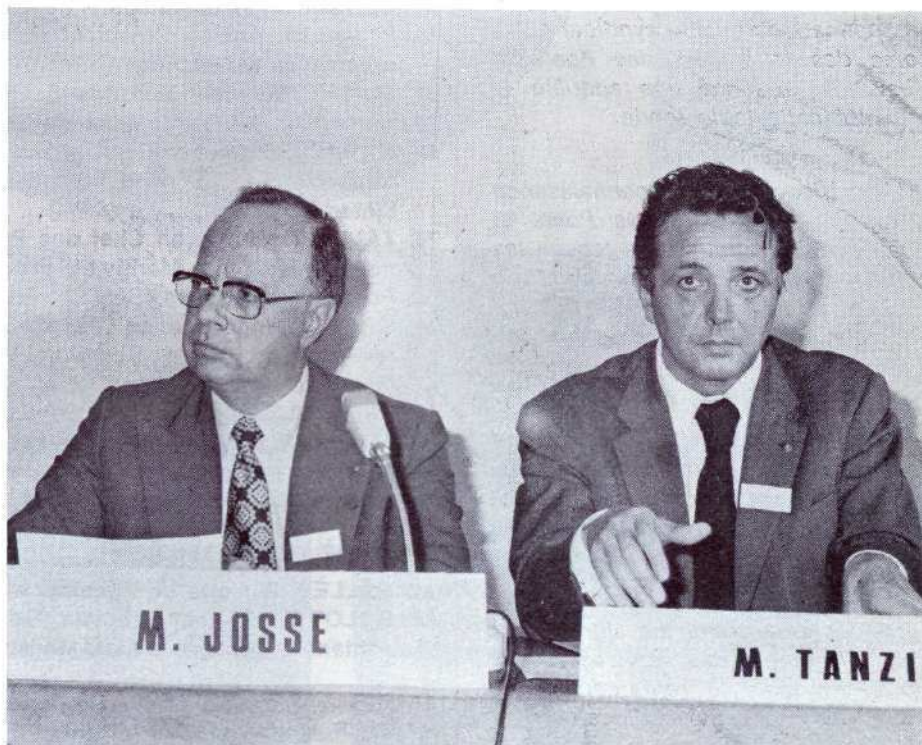
C'est un problème qui a l'air extrêmement complexe. Il est complexe à tous les niveaux : au niveau des villes, au niveau des départements, et même au niveau du gouvernement.

Il est toujours extrêmement difficile de savoir qui finalement décide, et ce n'est pas la seule lecture du texte, ce ne sont pas seulement les règles au sens juridique du mot qui permettent de dire clairement pour telle affaire si le pouvoir de décision appartient à un tel. La décision, très souvent, se prend à l'amont de l'acte juridique officiel qui la consacre et la concrétise.

J'ai entendu avec beaucoup d'intérêt M. Grange nous dire tout à l'heure que nous sommes les seigneurs, que nous décidons, que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont à notre service ; c'est un langage agréable à entendre, mais enfin il ne correspond peut-être pas tout à fait à la réalité.

MM. Josse et Tanzi

(Photo OROP)





Lorsque M. Grange cite comme exemple les 45 % de participation au coût des autoroutes de dégagement, je me demande s'il ne pratique pas l'humour noir, car son exemple me conduit à dire que ces fonds de concours de 45 % sont sans aucune base légale et que c'est en réalité l'exemple le plus frappant et le plus scandaleux du transfert de charges opéré par l'Etat au détriment des Collectivités Publiques Locales.

Alors quand on vient nous dire : « Mais vous avez le droit de refuser les 45 %, et il ne se passera rien, donc vous êtes les maîtres de la décision », cher M. Grange, est-ce que vous vous moquez de nous ?

#### **M. Grange :**

M. le Président, en fait, cela veut dire que le tracé ne peut en aucun cas être imposé, c'est la seule chose que je voulais dire, et que par conséquent, si vous souhaitez que ce tracé-là soit adopté au lieu de celui-là, eh bien, à tous les coups vous avez satisfaction. Parce qu'il n'en est pas possible autrement. Cela veut dire que le Directeur Départemental de l'Équipement ne peut pas vous imposer son tracé, vous êtes forts pour décider, même de ce qui normalement relève d'abord de l'Etat.

#### **M. Pflimlin :**

Lorsqu'il s'agit de voie de communication, il serait anormal qu'un maire même de très grande ville ait le dernier mot, alors voyez-vous je ne me plains pas du fait que nous n'ayons pas le dernier mot, mais n'affirmez pas que nous l'avons. Il serait fâcheux que nous l'eussions.

Mais, par contre, je pense que l'Etat devrait renoncer à nous demander sous forme de fonds de concours des participations extrêmement onéreuses à des équipements qui sont essentiellement de caractère national.

#### **M. Pintat :**

Il y a un autre point que je voudrais traiter : tout à l'heure, l'un des orateurs a dit : « Mais où est la réalité du pouvoir de décision ? » et je crois que cela est important. A mon sens,



**M. Pintat**

(Photo OROP)

la réalité du pouvoir de décision n'est pas tellement entre les mains des élus locaux, ni même entre celles des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; la réalité du pouvoir est entre les mains des services financiers. Car les soucis des maires — si vous les écoutez, dans les différents congrès d'élus locaux, congrès des maires auxquels j'ai pu assister — les soucis des maires sont financiers. Bien entendu, ils voudraient avoir davantage de ressources, c'est évident et d'ailleurs tout à fait normal. Mais également les soucis des maires sont dirigés actuellement contre le régime des subventions. M. Pflimlin a dit deux mots et je voudrais reprendre certains éléments de son intervention ;

car par le régime et par le biais des subventions, à l'heure actuelle, les maires et les conseils municipaux sont dessaisis de leur pouvoir de gestion et de leur pouvoir de décision. Car il est bien évident que c'est dans l'ordre où l'on peut obtenir telle ou telle subvention que l'on réalise tel ou tel programme d'équipement communal ou départemental, de sorte que le véritable pouvoir de décision, en l'occurrence, appartient à ceux qui déterminent l'ordre de sortie de ces programmes.

Ceci vous amène à comprendre pourquoi l'ensemble des maires, les municipalités, sont extrêmement favorables à la politique de la subvention globale. Et ce serait d'ailleurs

une façon intelligente et simple de résoudre le problème énervant de la T.V.A. dont nous avons beaucoup parlé. Il est bien évident, pour beaucoup de raisons, qu'il est impossible de supprimer la T.V.A. C'est une revendication facile mais démagogique. Par contre, créer un fonds d'équipement des communes à partir des crédits collectés par la T.V.A. pour faire une subvention globale d'équipement, telle serait une solution intelligente pour résoudre les problèmes d'équipement des communes et, à ce moment-là, les communes et municipalités auront l'impression qu'elles sont vraiment leur maître d'œuvre, qu'elles peuvent choisir leur orientation, leur politique et leur vie en un mot, et je crois que la dévolution d'une subvention globale d'équipement viendrait simplifier beaucoup les relations entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les municipalités. Voilà les quelques mots que je voulais vous dire.

#### **M. Mayer :**

Je voudrais dire que nous sommes peut-être ici en partie victimes d'une utopie : celle suivant laquelle existerait une solution optimale. Je voudrais dire que l'aménagement est forcément un lieu de conflit où s'affrontent des forces différentes dont les intérêts ne sont pas réductibles les uns aux autres. Et je ne veux pas désigner seulement par là l'affrontation entre intérêt public et intérêt privé. Je veux parler aussi de différents niveaux d'intérêt public ou d'intérêt général. L'homme, le même citoyen n'a pas forcément le même comportement en tant qu'europeen, que citoyen français ou que citadin d'une ville ou d'une commune déterminée.

Pour être plus explicite encore, je vais prendre un exemple concret et simple qui est celui d'un équipement linéaire qui va d'un point A à un point B : une route. Si vous demandez au Ministre de l'Équipement ou au directeur des Routes quelle est la route la plus importante en Provence-Côte d'Azur, ils vous répondront forcément : « C'est Paris-Nice, c'est la liaison internationale, c'est elle que nous avons inscrite au schéma d'aménagement national, c'est elle que nous traitons en autoroute ». Si vous demandez au Préfet de région Pro-

vence-Côte d'Azur, au Chef du Service régional de l'Équipement, au Président de l'Assemblée régionale, ils vous diront : « Il y a deux grandes villes dans cette région ; on n'utilise pas leur complémentarité, les liaisons sont très mauvaises alors qu'il pourrait y avoir là un potentiel extraordinaire : la route la plus importante en Provence-Côte d'Azur c'est évidemment Marseille-Nice ». Si vous demandez au Président du Conseil Général du Var, il vous répondra : « Mais voyons, c'est évident : dans cette région on construit neuf maisons sur dix sur le littoral. Il y a à l'intérieur un potentiel inutilisé considérable ; la véritable mise en valeur de cette région passe par la mise en œuvre de liaisons qui vont du littoral vers l'intérieur pour mettre en valeur cet intérieur ; et c'est du reste pour cela que le Conseil général du Var met ses crédits sur Draguignan-Toulon ». Si vous demandez au Maire de Carqueiranne, il vous dira : « Provence-Côte d'Azur, vous n'y songez pas, c'est une région littorale ; toute l'Europe y vient pour prendre des vacances au bord de la mer et telle est sa raison d'être : la route la plus importante c'est la corniche du bord du littoral ». Et voilà quatre raisons également rationnelles qui se réfèrent également à l'intérêt général et qui sont pourtant parfaitement discordantes.

#### **M. Mayet :**

Je souhaitais évoquer un point qui trouve sa source dans la question 10 de l'enquête. Pourquoi des réactions des élus nous amèneraient-elles à considérer que la fonction traditionnelle et ancienne, celle des Ponts et Chaussées, ne soulève pas de problème ? Par contre, on soulève considérablement la responsabilité de l'urbanisme, disons du permis de construire. D'où la réaction des élus qui disent : « Eh bien, dans une proportion assez importante, nous prendrions volontiers la responsabilité du permis de construire ». C'est une question, à certains égards, actuelle puisque des décrets de 1973 ont permis que les Collectivités d'une certaine dimension technique assument la responsabilité de l'instruction des permis, mais je me permets de le dire au nom de l'État car la décision prise est une décision d'État que le Maire prend comme Magistrat municipal.

Je serais tenté de poser aux élus la question suivante : « Est-ce que cette tendance, cette réaction que nous voyons à la question 10 pourrait signifier que les élus locaux de Collectivités d'un certain niveau sont prêts à assumer au nom de la commune cette responsabilité et tout ce qui se trouve derrière ; je pense notamment à tous les aspects contentieux et tout ce qui se trouve devant, parce que c'est appliquer dans tout cela la définition des dispositions d'urbanisme dans les plans d'occupation des sols.

#### **M. Josse :**

Je m'étais interdit, en ma qualité de président de séance, de participer personnellement au débat, mais je vais donner mon opinion de Maire sur ce point.

Personnellement, je ne revendique pas un pouvoir communal pour le permis de construire. C'est bien le Maire en tant qu'agent du pouvoir central qui prendrait la décision, mais au lieu de signer comme dans nos communes un document tout préparé par les services de l'Équipement sur lesquels il n'a qu'à devoir apposer son « gri-gri » sans pouvoir changer une virgule, je pense que tout au moins pour un certain nombre de communes qui ont quelques services, grâce auxquels le Maire a les possibilités de s'entourer localement d'avis techniques, il pourrait prendre la responsabilité de délivrer le permis de construire, le Préfet ayant toujours le droit de veto et le droit d'opposition. On renverserait en quelque sorte la mécanique : l'initiative serait prise par le représentant de la Collectivité et le Préfet, représentant de l'État au niveau supérieur, ayant toujours son pouvoir hiérarchique que nous ne lui contestons pas. Cela dit, c'est une opinion personnelle ; je ne sais pas si c'est celle de mes collègues.

#### **M. Pflimlin :**

Oui, ce que vous venez de dire, Monsieur le Président, éclaire bien le débat. Il ne s'agit pas d'un pouvoir arbitraire, il s'agirait d'un pouvoir exercé dans le cadre d'un document d'urbanisme.

Notez bien que dans les pays voisins du nôtre, le droit d'accorder le



(Photo OROP)

permis de construire appartient aux Maires, du moins aux Maires des villes sans aucune restriction. Le système que nous connaissons en France est propre à notre pays. Les libertés communales sont beaucoup plus développées dans des pays comme la Suisse, comme la République Fédérale d'Allemagne, comme les pays scandinaves, je me tromperai peut-être en disant la Grande-Bretagne, mais je crois que c'est le cas aussi, encore que le système communal britannique soit tellement différent du nôtre que les comparaisons sont difficiles à faire.

Mais cette sorte de méfiance à l'égard du pouvoir local est vraiment propre à la France parce que nous sommes un vieux pays janséniste, que nous pensons que la nature humaine est corrompue et que seule la grâce d'Etat, en donnant au mot « Etat » les deux sens qu'il peut posséder, permet de nous protéger contre ce risque de corruption et je comprends bien que ce qu'il y a de sous-

jaçant dans ce débat c'est que vous êtes, Messieurs les fonctionnaires d'Etat, convaincus qu'en réalité vous êtes seuls vraiment conscients de l'intérêt général et que nous sommes nous, quelque puisse être notre bonne volonté, des gens qui ne considèrent les choses que sous l'angle local, qui sont soumis à des pressions locales, qui ont des soucis électoraux et que c'est seulement dans la mesure exacte où le pouvoir de décision appartient aux fonctionnaires de l'Etat que l'intérêt général sera servi. Enfin, il en est ainsi, c'est la psychologie française, c'est la doctrine de l'Etat français depuis des siècles, qui a survécu à tous les changements de régime.

Cela dit, je voudrais dire ceci : je crois que la doctrine française est sage dans une certaine mesure car en effet nous sommes tous faillibles. Il m'arrive de dire, et là encore vous observerez mon manque de modes-

tie, que je ne me méfie pas de moi-même, mais que je me méfie de mes successeurs. C'est pourquoi je pense qu'il faut que les barrières soient posées.

#### **M. Maisse :**

Je voudrais aussi verser à ce débat une information, ne serait-ce que pour éclairer Monsieur le Président PFLIMLIN : lorsque le Ministre nous a réunis le mois dernier, il nous a posé très précisément cette question portant sur l'instruction du permis de construire par la commune ; sur la centaine que nous étions, je crois qu'il ne s'est élevé qu'une seule voix émettant quelques réserves à l'égard d'une décentralisation beaucoup plus poussée que maintenant du permis de construire. Les Directions départementales, on peut dire à 99 %, sont favorables à aller beaucoup plus loin que maintenant dans cette voie.

# souci d'économie et finances locales

## M. Descours-Desacres :

« Comment un service qui va contrôler l'emploi des deniers publics sur le plan des subventions de l'Etat comme sur le plan des apports et de l'autofinancement des Collectivités, peut être en même temps le service qui met au point des programmes ? ». D'autant plus qu'il faut reconnaître que souvent vous, Ingénieurs des Ponts, avez le souci d'une certaine perfection, ce qui est louable, dans l'exécution du travail, mais ce qui peut entraîner des coûts de travaux importants ; or, et je me place là au niveau des petites communes où l'on se débrouille, si je puis dire, en ayant recours à tel ami qui, pour rendre service, mettra du matériel à la disposition de la commune dans des conditions plus avantageuses, etc., nombre de nos collègues, dans les petites communes, citent des cas où des devis leur ont été fournis par les Ponts et Chaussées pour des travaux donnés, qu'ils ont pu réaliser à un coût incomparablement plus faible, mais correspondant à un projet moins ambitieux.

## M. Pflimlin :

Je vais aborder maintenant un sujet plus important, en me référant d'ailleurs à l'une des réponses qui a été mentionnée, mais qui n'a pas été commentée. C'est la question des économies.

Je crois que c'est l'affaire la plus importante : ce que l'on reproche souvent aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées, c'est de ne pas avoir suffisamment le souci de l'économie. C'est un défaut qui est l'envers d'une qualité, la qualité étant évidemment le souci de la perfection.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées pratiquent souvent un certain perfectionnisme, et bien que l'on ait raison de dire que l'on ne consacre jamais assez d'argent aux routes, je crois tout de même que l'on aurait pu faire de sérieuses économies, et que toute une série de figolages, de contournements, de carrefours savamment aménagés ont coûté extrêmement cher sans que l'avantage économique que l'on a pu en tirer justifie entièrement ces investissements. Mais allons plus loin, ceci n'étant qu'un aspect de détail.

Je me souviens d'avoir, il y a quelques années, assisté au Conseil de l'Europe à Strasbourg, à une table ronde des Maires Européens (il y avait des Maires Français, et de différents pays), et l'un des Maires présents a dit la chose suivante : « Je constate que dans tous nos budgets, qu'il s'agisse du budget de l'Etat ou du budget des villes ou des régions, une part excessive est consacrée aux investissements qui concernent l'automobile, ce qui a pour conséquence que les investissements consacrés à d'autres domaines tels que le domaine social, le domaine culturel, sont insuffisants. C'est l'automobile qui, dans nos sociétés actuelles, prend la part du lion ». Le Maire qui tenait ce propos était le Maire de Chamalières, que peut-être certains d'entre vous connaissent de nom !

Il s'agit de savoir si à l'époque où nous sommes, en 1975, à l'orée du 7<sup>e</sup> plan, il n'y a pas lieu de réexaminer de façon extrêmement attentive quelles peuvent être les responsabilités du Corps des Ponts et Chaussées au regard de la nécessité où nous sommes :

1) de pratiquer une politique d'économie,

2) en vertu de cette politique d'économie, de rétrécir, de limiter peut-être par une sélection plus rigoureuse les projets de construction de routes même lorsque ces routes sont réclamées à cor et à cri par un certain nombre d'élus locaux, car vous devez peut-être dans certains cas nous rappeler à la raison et nous le dire au nom de l'intérêt général, au nom de l'Etat qui représente finalement l'intérêt de tous les citoyens. Mais le volume des investissements qui peuvent être réalisés ne peut pas dépasser certaines limites, par conséquent, il faut faire un choix plus sévère que celui qui a été fait jusqu'à présent.

3) Il s'agit d'intégrer dans le raisonnement ces préoccupations qui sont caractéristiques de notre temps, celles de la protection de la nature, celles de la qualité de la vie.

## M. Descotes :

J'ai à côté de moi mon directeur départemental de l'équipement. Nous avons travaillé pendant un an à la cadence d'une demi-journée par semaine et nous avons fait un dossier d'agglomération qui est actuellement au Ministère. Ce dossier d'agglomération est suffisamment précis ; il a été fait suivant la volonté de la Collectivité en liaison avec les services de l'Equipement, les services techniques de la ville, les autres services y compris les transports, la S.N.C.F., etc... et ce dossier d'agglomération donne bien également, comme le

souhaitait Monsieur le Président Pflimlin, sa place aux piétons, aux cyclistes et surtout aux transports en commun. Mais là où le bât blesse, c'est que ce dossier d'agglomération arrive à une dépense qui va se chiffrer aux environs de 500 millions. Je vous dis tout de suite que la Collectivité ne sera pas capable de payer les 45%. Alors vous nous direz que nous ne savons pas choisir et que nous ne faisons pas état de notre choix. A cela je dis non. C'est l'Etat qui nous oblige à refuser et ce n'est pas nous qui refusons.

**M. Pintat :**

Je crois, Monsieur le Président (je

vais revenir à mon sujet favori) qu'il faut essentiellement revenir au problème financier pour comprendre ce choix des investissements. A l'heure actuelle, les derniers inventaires le montrent, deux tiers des équipements publics sont financés par les communes et les Collectivités Locales. Et parallèlement, ces communes ne reçoivent que 14% des ressources fiscales prélevées par le pays et qui plus est, les ressources fiscales prélevées par les communes sont imposées sur une matière statique, c'est-à-dire sur la propriété foncière, sur la propriété du sol, alors que les ressources de l'Etat sont beaucoup plus évolutives et sont basées sur la richesse du pays et sur les caractéristiques à évolution beaucoup

plus rapide, on peut faire des parallèles sur les ressources correspondantes qui sont délivrées dans d'autres pays. Par exemple aux Etats-Unis, les Collectivités Locales perçoivent 50% de la masse imposable.

En Allemagne, je crois que c'est même supérieur. Alors, je crois que si les communes avaient des ressources financières correspondant aux compétences que l'on voudrait bien leur donner, le problème de l'entrée des routes et autoroutes dans le périmètre des villes ne se poserait pas puisque si les communes avaient les moyens de faire ces travaux, c'est bien volontiers qu'elles le feraient.

## structure des collectivités locales

**M. Frébault :**

Le technicien de l'Administration met souvent en avant les problèmes de l'an 2000 ou de l'an 85, alors qu'évidemment l'Elu Local a tendance à accorder un poids que néglige parfois un peu l'Ingénieur, à ce qui est à plus court terme, ce qui est tout à fait normal. Disons que les structures politiques, le morcellement communal et d'autres facteurs font qu'il y a peut-être tendance au niveau des communes à un peu trop oublier le long terme, que c'est l'Etat qui est amené à le prendre en compte finalement et que l'Ingénieur est amené à défendre ce point de vue.

Il y a aussi cette opposition que l'on voit dans les grandes villes, notamment entre l'intérêt d'agglomération, l'intérêt des régions urbaines, et l'intérêt de chaque commune, qui ne vont pas toujours dans le même sens, chose normale, et lorsqu'il n'y a pas de communauté urbaine, lorsqu'il n'y

a pas de syndicat d'agglomération, (toutes les villes ne disposent pas de communauté urbaine) qui peut essayer de défendre une certaine cohérence d'agglomération régionale ?

Mais très souvent, ce sont les services de l'Etat ou les Ingénieurs qui travaillent sur ces problèmes d'agglomération.

Je pense que ces conflits entre intérêts généraux, intérêts plus locaux, entre long terme et court terme, pourraient être dépassés si nous travaillions dans un cadre différent, et je pense qu'il faudrait absolument que nous y réfléchissions : si par exemple le problème du regroupement communal progressait, si les structures dans lesquelles travaillent les Ingénieurs n'étaient pas forcément strictement les mêmes qu'actuellement, nous pourrions peut-être dépasser certaines incompréhensions ou diffi-

cultés de dialogue (je ne sais pas comment il faut appeler cela).

**M. Grange :**

La logique, ce serait que la Collectivité Locale puisse s'exprimer globalement sur un certain nombre de choses. Je crois qu'il y a une proposition qui a été faite à un certain moment, par les Maires de France précisément, qui était de créer des syndicats mixtes de Collectivités Locales où intervenaient, outre les Collectivités Locales intéressées, les Elus, les Chambres de Commerce, et les Chambres d'Agriculture (parce que l'on construit toujours sur les terrains des agriculteurs) ; ce syndicat mixte pouvait avoir une vocation pour l'urbanisme, pour la programmation, ce qui répond à un certain nombre de problèmes, et également pour l'aspect foncier, car on ne peut réaliser des choses que dans la mesure où on arrive à résoudre les problèmes fon-



M. Frébault

(Photo OROP)

ciers, prévoir les acquisitions foncières, les zones d'aménagement différées, etc...

Je pense que de telles formules seraient des formules intéressantes.

#### M. Pflimlin :

Je suis porté à croire que le rôle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées devrait être plus considérable en matière d'urbanisme. Je parle surtout des régions rurales qui évidemment ne disposent pas de services techniques. Je regrette d'ailleurs, soit dit entre parenthèses, que l'on ait abandonné un certain projet de réforme des Collectivités Locales qui prévoyait une Administration communale à deux niveaux. C'était à mon avis une idée plus judicieuse que celle de la fusion des communes qui n'a abouti qu'à des mécomptes. Et fusionner quelques petites communes rurales, à mon avis, n'aboutit à aucune économie si ce n'est simplement permettre au Ministre de l'Intérieur de dresser une espèce de tableau de chasse et d'annoncer que sur 36.000 communes on en a tué 10 ou 15.000 sans aucun intérêt économique et financier véritable.

En revanche, créer dans les régions rurales une Administration à deux niveaux, le niveau supérieur étant capable d'appréhender l'étage d'équipement et l'étage d'urbanisme, était une bonne idée mais elle a été abandonnée.

Et je m'empresse de vous dire que là encore nous sommes favorisés. Nous avons à Strasbourg une agence d'urbanisme qui est d'ailleurs toujours dirigée par un Ingénieur des Ponts et Chaussées et qui rend d'excellents services, mais il n'y a pas tellement d'agences d'urbanisme en France.

#### M. Beauvais :

Il faut que ce soit à travers des regroupements de Syndicats, de S.I. V.O.M. ou autres que l'on puisse mettre en place des structures qui, elles, permettront réellement de faire, même pour le secteur rural, les études d'urbanisme avec compétence et en collaboration avec l'Équipement.

# les tâches anciennes et les missions nouvelles des ingénieurs des ponts

## M. Raybaud :

Je m'excuse de cette mise au point, mais croyez bien, je le répète encore, les Maires n'attendent qu'une chose, c'est d'être aidés, non pas pour leur programmation, mais pour la mise au point de projets, car le Maire qui a un projet établi est beaucoup plus fort que le Maire qui a un projet en gestation, et n'est programmé que le projet qui est prêt.

## M. Pflimlin :

Il y a une connivence entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et la plupart des Elus locaux pour dépenser beaucoup et de plus en plus pour les routes, et ceci correspond non seulement à la tendance des Elus locaux, ceci correspond aussi à la tendance de nos populations. Lorsque je tiens dans ma ville des réunions de quartier, je le fais très souvent, je m'aperçois que les questions les plus souvent posées concernent les problèmes de circulation et de stationnement. Les Français de notre temps s'occupent infiniment plus de leur voiture automobile que de tout autre sujet, cela est bien connu, et l'on sait qu'il y a même des maris qui consacrent plus de soin à leur voiture qu'à leur épouse.

Alors il y a là une sorte de vaste complicité qui fait que l'on pousse à la dépense pour les routes et c'est là, Messieurs du Corps des Ponts, que vous avez une très grande responsabilité, car il faut se demander si le moment n'est pas venu de reconsidérer la hiérarchie des valeurs et les ordres de priorité, d'abord parce

que la situation financière où nous sommes, conduit l'Etat pour commencer, mais aussi les Collectivités Publiques Locales, à avoir un souci de rigueur dans l'établissement des budgets, et aussi parce que nous vivons dans une époque où un certain nombre de considérations comme celles de l'environnement, de la protection de la nature, tiennent une place de plus en plus considérable dans les préoccupations de nos populations, et je vais peut-être apparaître comme contradictoire, mais ce qui me frappe beaucoup, c'est que nous assistons actuellement, dans l'opinion publique, à deux courants qui souvent coexistent et s'entrecroisent.

D'une part, un courant qui est une sorte de prolongement du courant antérieur qui pousse à investir beaucoup pour les routes et d'autre part, un courant en sens contraire qui tente à susciter la protestation toutes les fois qu'un projet de construction de route ou d'autoroute gêne les habitants.

## M. Pintat :

Il y a en effet, à mon sens, deux catégories d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou plus exactement deux catégories de fonctions qu'ils occupent car on ne peut pas séparer ces hommes en deux catégories différentes.

— Il y a le service des Ponts et Chaussées chargé des équipements classiques et des travaux, disons le mot, d'ancien service des Ponts et Chaussées.

— Il y a aussi les services chargés de l'urbanisme, des permis de construire et en particulier le service que l'on appelle le G.E.P.

— En ce qui concerne les Ponts et Chaussées classiques, là sans aucun doute, et je pense que je serai l'interprète unanime de tous mes collègues, fleur massive très méritée et nous avons tous, les élus, quel que soit notre échelon, l'importance des communes, les meilleures relations avec les services des Ponts et Chaussées classiques où le dialogue est à la fois fécond et facile.

— Mes épines, je les réserverai sans hésitation pour les services chargés de l'urbanisme et des problèmes de la construction. Le G.E.P., disons le mot, apparaît à la plupart des élus des moyennes communes et des petites communes comme une technocratie lointaine et omnipotente. En particulier dans l'établissement des S.D.A.U. et des P.O.S., j'ai eu en ce qui me concerne, et je suis l'interprète de nombreux collègues, maires ou conseillers généraux de ma région, de nombreux combats à livrer et là nous avons eu vraiment l'impression, la sensation de ne pas être compris.

Peut-être est-ce un peu différent pour les grandes villes, en particulier celles qui ont la chance ou l'inconvénient, comme on voudra, de disposer des services du G.E.P.

Par contre dans les communes rurales éloignées et même dans les communes de moyenne importance comme celle que je représente, nous avons le sentiment de livrer des com-

bats de retardement avec ces organismes technocratiques.

En terminant, je voudrais qu'il n'ait pas de malentendu dans ma pensée vis-à-vis des Ingénieurs chargés du Groupe d'Etudes et de programmation, qui sont des Ingénieurs éminents et que je n'ai pas mis personnellement en cause, mais ce que je veux dire, c'est que les services du G.E.P. (et là je crois être l'interprète d'un grand nombre de mes collègues) donnent, vis-à-vis des Collectivités locales, l'impression d'être beaucoup plus un prolongement des services préfectoraux qu'un organisme de discussion et de concertation avec les Collectivités locales. Ce qu'il faut éviter avant tout c'est de donner l'impression que les services d'urbanisme, de construction et le G.E.P., en un mot, sont l'organisme d'exécution de la Préfecture.

#### M. Voinot :

J'ai l'impression que les épines nous sont réservées, dans la mesure où nous participons à quelque chose de beaucoup plus compliqué, pas seulement le permis de construire, mais tout ce qui est quelque chose consistant à aider à l'aménagement du territoire par l'intermédiaire des P.O.S., des S.D.A.U., etc...

Alors j'arrive tout simplement à me poser la question suivante : Qu'est-ce que les élus attendent de nous ? Attendent-ils essentiellement, pour nous donner des fleurs, que nous soyons précisément les techniciens d'exécution et rien d'autre ? Dans quelle mesure beaucoup d'entre nous ne souhaiterions-nous pas recevoir précisément ces fleurs, dans la mesure où nous sommes mouillés dans un domaine qui certes sort un petit peu de notre technique mais qui prouve que nous sommes capables de penser avec les élus et de faire de la véritable concertation avec eux ? »

#### M. Fève :

Je crois que nous sommes passés un peu vite sur un point qui a été évoqué dans le questionnaire : c'est la mobilité. Peut-être que là aussi nous allons trop loin dans la mobilité et qu'il faudrait que ces contacts per-



M. Voinot

(Photo OROP)

sonnels d'autrefois soient plus importants qu'ils ne le sont aujourd'hui en ce qui concerne le territoire.

En ce qui concerne le milieu ur-

#### M. Fève

(Photo OROP)



bain, je voudrais dire au Président Pflimlin que le reproche qu'il a fait aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées d'être très marqués par l'automobile (il l'a d'ailleurs corrigé en disant : nous sommes responsables conjointement) est un phénomène de civilisation et que nous évoluons. En tous cas, je puis témoigner qu'en ce qui concerne ma direction, qui évidemment est très marquée par cette affaire, nous faisons un effort considérable pour essayer de sortir de ce béton et de l'automobile et que les problèmes de transports actuellement sont abordés globalement entre les différentes administrations responsables pour faire la place des transports collectifs, pour faire la place des deux roues, pour faire la place des piétons.

Il y a un effort considérable pour répondre également au souci nouveau de l'environnement et ce qui se conçoit aujourd'hui n'a plus rien à voir avec ce qui se met en service aujourd'hui. Nous avons là une évolution qui se manifestera je crois, mais je reviens au problème d'urbanisme pour dire que l'Ingénieur, par ses études, pense beaucoup plus dans l'avenir que l'élu local et il y a là un point de rencontre difficile à trouver.



# L'assistance technique des collectivités locales

## M. Pintat :

L'évolution après la guerre a fait que les Maires, les Collectivités Locales sont devenus des entrepreneurs, des bâtisseurs, des industriels, et à ce moment-là il a bien fallu que les services techniques, les Ponts et Chaussées, la construction fusionnés par la suite dans la Direction Départementale de l'Équipement suivent l'évolution et assument leur rôle parallèlement avec les municipalités.

Ceci, à mon sens, explique la réponse à la première partie du questionnaire, où l'on constate que le besoin d'assistance technique est beaucoup plus ressenti par les petites communes, car les grosses communes par définition ont des moyens matériels certes insuffisants, mais tout de même plus importants que les petites ou moyennes communes, et ces moyens matériels permettent d'avoir des techniciens, des ingénieurs, des cadres qui suivent leurs problèmes de beaucoup plus près, tandis que les moyennes communes et surtout les petites communes sont dépourvues de moyens techniques ; d'où la nécessité pour elles de la collaboration avec les services techniques à leur disposition.

## M. Raybaud :

Je me permets de vous faire quelques observations à titre personnel en raison d'une expérience assez longue comme Maire et comme Président de Syndicat inter-communal. Je crois, en effet, que l'Ingénieur des Ponts et Chaussées est fonctionnaire d'Etat à la disposition des départements et des communes. C'était mon sentiment mais, depuis la réforme de votre administration, Messieurs les

Ingénieurs des Ponts et Chaussées, l'organisation territoriale a été modifiée, et l'Ingénieur d'arrondissement n'existe plus. Ce dernier n'existant plus, on a réformé aussi les subdivisions qui n'ont pas assez de titulaires, ce qui fait que le même subdivisionnaire d'antan, l'Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat qui était l'agent voyer que j'ai bien connu il y a 46 ans, au début de ma vie publique, cet agent voyer, ce subdivisionnaire n'est plus en contact avec ses Maires, et ce sont les conducteurs de travaux, les anciens chefs cantonniers qui ont l'attache avec le Maire.

Ceci n'a pas été profitable aux Collectivités Locales : le Maire connaît l'Ingénieur des Ponts et Chaussées et n'est pas encore habitué à cet Ingénieur des Ponts et Chaussées qui remplit le rôle d'urbaniste, qui parle de P.O.S., de S.D.A.U., cela n'est pas encore entré dans les mœurs de nos petites communes rurales et je pense que vous devriez améliorer votre action sur ce point, et je me permets d'avoir été peut-être un peu excessif, mais c'est dans le cadre de mon expérience que je vous ai parlé.

## M. Frébault :

Mais je rappelle que tout de même, il y a un certain nombre d'Ingénieurs des Ponts — peut-être cela va-t-il se développer — qui travaillent au service des Collectivités Locales, par exemple en tant que Directeur des Services Techniques, ou qui travaillent dans des organismes qui sont contrôlés majoritairement par les Collectivités Locales, tels que par exemple des Agences d'Urbanisme, des sociétés d'économie mixte, etc... et que le problème se pose dans des termes différents.

## M. Gourtovoy :

Vous êtes des techniciens, des techniciens hautement qualifiés, représentant les intérêts de l'Etat, ayant comme vous l'avez dit, une vision d'avenir, devant tenir compte d'un certain nombre d'impératifs, alors que nous, nous sommes boulangers, bouchers, médecins, ouvriers représentatifs de l'opinion moyenne de notre population, car nous sommes le pouvoir populaire et nous représentons des hommes avant de représenter un espace et, malheureusement, dans bien des cas, nous n'avons ni les qualités sur le plan de la formation, ni le temps nécessaire pour pouvoir être des interlocuteurs peut-être valables sur le plan technique vis-à-vis des techniciens que vous êtes.

Vous avez l'espace à aménager, vous avez le territoire de la commune en face de vous, vous avez le bitume et le béton, nous, nous avons les hommes et nous sommes représentatifs de ce qu'ils souhaitent, même s'ils sont dans l'erreur, nous sommes là pour représenter leurs erreurs, peut-être en étant les porteurs de ces erreurs, en assumant la responsabilité, étant sanctionnés à chaque élection par ceux que nous représentons ; vous, vous passez de département en département, vous suivez votre philosophie qui est souvent celle de l'Etat, et je crois que parfois il peut exister un hiatus entre les deux choses.

## M. Tanzi :

Je voudrais dire que notre syndicat est bien conscient de la perte de la présence territoriale qu'a constitué il y a une dizaine d'années la suppression des arrondissements territoriaux.



M. Pflimlin

(Photo OROP)

Il est bien certain que si nous voulons humaniser les rapports, il faut mettre des hommes, humaniser, cela veut dire faire jouer les hommes. Et il y a une dizaine d'années, nous avons assisté à ce que l'on appelait la fonctionnalisation des services, qui s'est traduite en réalité, à l'égard des Maires, par le fait qu'au lieu de trouver un homme de synthèse qui était le chef d'arrondissement territorial, qui était capable de tout appréhender sur son territoire, dans son domaine, alors que le Maire justement est un homme de synthèse, la fonctionnalisation a fait que le Maire ne trouve plus en face de lui l'homme de synthèse et qu'il est en difficulté pour dialoguer avec l'Administration.

Je crois que c'est là que se situe effectivement une des solutions au problème du contact et du dialogue entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Collectivités Locales ; il faut replacer, retrouver l'équivalent des Ingénieurs territoriaux, parce que non seulement il faut avoir des hommes de synthèse, mais il faut bien réfléchir au fait que la synthèse ne peut se faire qu'à haut niveau, et que par conséquent elle ne peut se

faire que pratiquement au niveau du Directeur ou de son représentant immédiat.

**M. Gourtovoy :**

Nous souhaitons que vous nous donniez toutes les orientations possibles, mais que vous nous laissiez le choix et que vous n'induisiez pas notre choix par des pressions mêmes indirectes et des moyens dont vous avez la disposition et dont nous avons parlé tout à l'heure. C'est tout.

**M. Pflimlin :**

Je voudrais rappeler que tout à l'heure j'ai déploré que les Directions départementales de l'Équipement ne soient pas mieux pourvues en personnels pour les tâches d'urbanisme de planification et de programmation.

Tout ce que nous pouvons souhaiter en tant que Maires, c'est qu'il y ait concertation et, mieux que la concertation : coopération sur ces différents plans.

Les agences d'urbanisme sont un bon exemple. L'agence d'urbanisme dont j'ai l'honneur d'être le Président, est en fait dirigée par un Ingénieur ; elle a été dirigée successivement par deux Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Il y a un Conseil d'Administration dans lequel siègent des fonctionnaires de l'État et des élus locaux et je crois pouvoir dire, et c'est infiniment plus le mérite des Directeurs que le mérite du Président que je suis, que c'est une parfaite réussite qui n'a été contestée absolument par personne.

Donc, en ce qui me concerne, je ne pense pas du tout que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées doivent être de simples exécutants, des techniciens de la construction des routes. Je pense au contraire qu'à l'époque où nous sommes, par les raisons que j'ai expliquées tout à l'heure et sur lesquelles je ne reviens pas, les problèmes d'aménagement du territoire, d'équilibre judicieux entre l'urbanisation et les zones agricoles de protection de la nature et de protection de l'environnement, où il s'agit véritablement de concevoir le devenir de chaque région en faisant entrer en ligne de compte toute une série d'éléments : les problèmes de peuplement humain, les problèmes de densité, les problèmes d'équipement, de routes, etc... n'étant qu'un élément parmi beaucoup d'autres, je crois sincèrement que les Ingénieurs du Corps des Ponts et leurs collègues d'autres origines qui font partie des Directions départementales de l'Équipement ont un rôle essentiel à jouer.

Tout ce que je souhaite, c'est que, bien entendu, ils ne prétendent pas le jouer tous seuls mais qu'il y ait, je dirai presque au niveau de la réflexion et non pas de la décision, symbiose entre les représentants des Collectivités Locales et les représentants de l'État.

## Compte rendu de M. le Président Josse pour M. le Ministre de l'Équipement

J'ai la tâche redoutable d'exposer devant vous, en quelques minutes, la synthèse des débats qui ont marqué cette réunion consacrée à certains problèmes des services de l'Équipement, entre des représentants qualifiés des municipalités et des représentants du S.A.I.P.C.. Le thème essentiel de nos débats, au fond, pouvait être centré à travers les relations entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Elus sur la dialectique qui peut exister entre la volonté nationale et la volonté locale. Cela ne veut pas dire, et c'est là, je crois, un des éléments que nous pouvons tirer de ces débats, que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont seulement les interprètes, les grands prêtres même, selon l'expression de l'un des participants de la volonté nationale, mais qu'ils veulent être aussi les interprètes et les auxiliaires de la volonté locale.

Bossuet avait rappelé déjà, que l'administration « est l'art de se rendre la vie commode et les hommes heureux », et je crois qu'à cette tâche les Ingénieurs des Ponts et Chaussées comme les Elus de part et d'autre sont tout attachés, et que la concertation entre les uns et les autres est dans la nature des choses, si l'on peut dire, mais il faut être deux et là aussi, c'est une des interventions qui je crois est remarquable, il faut que les deux soient maîtres, c'est donc là également l'un des thèmes de nos réflexions.

Parmi les tendances dégagées on a pu également remarquer que plus les communes sont grandes, plus les maires affirment leur autonomie, et je dirai même leur autonomie intellectuelle vis-à-vis des représentants des services de l'État, et notamment des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Parmi les grands thèmes qui ont



M. Josse

(Photo OROP)

été abordés au cours de la réunion de cet après-midi, on peut citer tout d'abord le double héritage des Directions Départementales de l'Équipement : la coexistence des anciennes attributions des services des travaux publics et de la construction. Et, en schématisant car il y a évidemment des nuances dans cela, on peut dire que dans l'ensemble les maires distribuent des roses pour ce qui concerne les attributions héritées des

travaux publics, et auraient plutôt tendance à distribuer des épines pour certaines attributions héritées du Ministère de la construction. Ce point mérite certainement d'être approfondi, et je vais simplement m'appesantir sur deux aspects de la question :

1) L'étude des documents d'urbanisme qui engage l'avenir des Collectivités Locales, d'une part,

2) L'attribution des permis de construire, qui est l'acte immédiat concernant les citoyens et traduisant en fait, vis-à-vis d'eux, les règles définies par les plans d'urbanisme d'autre part.

En ce qui concerne les documents d'urbanisme, des élus, et notamment Monsieur le Président Pflimlin, ont rappelé qu'il y avait néanmoins une certaine hiérarchie des préoccupations, et que les responsables des Collectivités Locales ne pouvaient pas ignorer l'intérêt majeur au niveau national que certains équipements dépassent le cadre de la Collectivité Locale, et par conséquent à ce titre la Collectivité Locale ne pouvait pas être seule responsable du document d'urbanisme. Mais d'un autre côté, les maires pensent que les services de l'Etat ne peuvent pas être non plus les seuls auteurs de ces documents d'urbanisme, et que ces documents devant être approuvés par une instance élue locale, il importe que, le responsable vis-à-vis de la population, le maire et ses conseillers municipaux puissent garder la haute main sur les études ; et à ce propos, une discussion s'est engagée sur le rôle des G.E.P., des Directions Départementales de l'Équipement, et deux observations ont été faites :

— D'une part, les maires souhaiteraient que les G.E.P. soient plus structurés et aient plus de moyens de façon à réduire les recours à des bureaux d'études qui sont souvent encore plus loin de leurs préoccupations que ne peuvent l'être les services de l'Équipement.

— Mais d'autre part ils ont également regretté que les Ingénieurs, les Techniciens en service dans les G.E.P. ne soient pas suffisamment préoccupés par la réalité locale, et ne soient pas suffisamment axés sur les difficultés de réalisation de certains travaux. A ce propos également, des digressions fort intéressantes ont été faites sur la capacité financière des Collectivités Locales ; mais nous avons pensé qu'il s'agissait là d'un problème tellement vaste qu'il ne pouvait pas être abordé utilement au cours de cette discussion.

En ce qui concerne les permis de construire, il s'est dégagé de la part

des participants une certaine tendance pour désirer accentuer la déconcentration dans ce sens, et que même jusqu'à un niveau relativement faible de population, le maire avec ses services et avec éventuellement les conseils locaux de représentants de l'Équipement, devait avoir qualité pour délivrer le permis de construire, mais en tant qu'agent du pouvoir central, donc soumis au contrôle hiérarchique du préfet et dans le cadre de plans d'urbanisme ou de plans d'occupation des sols approuvés. Les maires ne revendiquent pas là l'arbitraire, ils revendiquent simplement le pouvoir d'appliquer la loi qui est d'ailleurs le leur d'après plusieurs dispositions de la loi municipale.

Un autre élément qui maintenant ne touche plus les attributions des Directions Départementales de l'Équipement concernant l'urbanisme, est celui de la présence territoriale des Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui a été évoquée. Mes collègues, d'une façon générale, regrettent l'absence de l'interlocuteur capable de faire la synthèse à leur niveau. Comme ils l'ont fait remarquer, le maire est l'homme qui doit faire la synthèse et le coordinateur à son niveau, et il déplore de n'avoir pas en face de lui cet homme de synthèse qu'était l'ingénieur d'arrondissement territorial tel que nous l'avons connu il y a une dizaine d'années. Cela ne veut pas dire forcément qu'il faut revenir en arrière et rétablir a situation telle qu'elle était autrefois, mais cela montre Monsieur le Ministre, que ce problème de l'implantation territoriale d'ingénieurs d'un niveau suffisant pour prendre une vue synthétique des problèmes se pose avec acuité, et que certainement votre administration s'y trouve confrontée.

Des observations ont été faites également, mais elles aussi touchent aux finances locales, sur les subventions et les fonds de concours, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées en tant que tels ne sont peut-être pas directement concernés par ces problèmes et c'est pourquoi, dans cette vue synthétique que je trace rapidement devant vous, je ne m'y attarderai pas.

Je voudrais simplement, en terminant, Monsieur le Ministre, dire que nous avons suivi dans la journée d'aujourd'hui une méthode peut-être un peu nouvelle : nous sommes partis d'une enquête par sondage avec un certain nombre de questions posées à un échantillon de maires. On peut critiquer, comme toujours, la valeur représentative de l'échantillon, le caractère plus ou moins strict des questions posées qui enserré celui qui répond dans un cadre pré-établi.

Néanmoins, il s'est dégagé de cette enquête un certain nombre d'enseignements ; Monsieur Tanzi, Président du S.A.I.P.C., y fera allusion dans ses conclusions sur la position du Syndicat.

Je voulais simplement vous dire que nous avons aujourd'hui fait à la fois une œuvre de réflexion et de débat, mais réflexion et débat n'ont pas embrayé sur le vide mais sur les résultats concrets d'une enquête, ce qui donne peut-être une valeur supplémentaire aux quelques conclusions pratiques que je me suis efforcé de résumer devant vous, Monsieur le Ministre.

## **Offre d'emploi**

Société engineering cherche ingénieur haut niveau pour assurer la responsabilité de la conception et des études des ouvrages de génie civil (VRD - béton - charpente - bâtiments) liées à la réalisation d'ensembles industriels français et étrangers.

S'adresser Maurice Jorcin  
776.44.21 poste 54-68.

## **compte rendu de M. le Président Tanzi pour M. le Ministre de l'Équipement**

Eh bien, Monsieur le Ministre, je retire de notre séance de travail l'impression qu'au total, et on l'a dit d'ailleurs à plusieurs reprises au cours de la séance, il n'y a pas de conflits, et que sur l'essentiel, nous sommes bien d'accord, à la fois sur l'analyse qui a été faite par les participants et les conclusions pratiques que l'on peut en tirer.

Sur le plan de l'analyse, le Syndicat est bien conscient qu'un effort doit être fait dans le domaine de la présence territoriale ; vous savez d'ailleurs, Monsieur le Ministre, nous l'avons souligné auprès de vous, qu'il est bien certain qu'humaniser les rapports entre l'administration et les usagers représentés par les élus, c'est développer les contacts humains, ce qui revient à faire confiance aux hommes plutôt qu'aux structures et donc à multiplier les hommes sur le terrain.

Je crois que nous ne pouvons pas échapper à la logique de cette démonstration. Par conséquent, cela veut dire que l'effort de fonctionnalisation qui a été celui des années 60 environ, doit maintenant être complété par un effort territorial de manière à ce que les contacts soient permanents entre vos fonctionnaires, fonctionnaires de ce Ministère, et les élus, pour que au fur et à mesure du déroulement des études, les techniciens que nous sommes intégrons les préoccupations des élus, les préoccupations humaines, puisqu'ils représentent des hommes. Tout à l'heure, un orateur a bien mis en évidence la difficulté qu'il y a à concilier le gouvernement des hommes et le gouvernement des choses, mais le progrès essentiel qui peut être fait dans ce domaine, c'est justement d'assurer à chaque instant la confrontation de ces deux thèmes, et la nécessité de résoudre cette confrontation.

J'ai noté effectivement les difficultés actuelles qui se présentent dans le domaine de la prospective urbaine, dans le domaine des documents d'urbanisme. Monsieur le Président Pfimlin a mis en évidence ces difficultés. Je pense et nous pensons que dans le domaine des G.E.P., il y a peut-être un effort à faire pour que les Ingénieurs qui sont à la tête de ces G.E.P. aient fait l'apprentissage de la vie car l'urbanisme c'est la vie, et je pense que ceux qui sont amenés à dialoguer avec les Collectivités Locales dans le domaine de l'urbanisme doivent avoir suffisamment vécu : on peut imaginer, par exemple que les jeunes ingénieurs sortant de l'École fassent l'apprentissage de la vie dans les arrondissements territoriaux avant de faire partager à la fois leurs connaissances et leur expérience, et de pouvoir mieux comprendre les préoccupations des élus et des hommes à travers cette expérience qu'ils auront acquise au contact des problèmes concrets des Collectivités Locales en arrondissement ou en position territoriale.

Je tire aussi de cette séance de travail la conclusion que nous devons développer l'information réciproque entre les Collectivités Locales et l'Administration, et je pense qu'exprimer la volonté nationale, exprimer la volonté locale trouver les points d'accord entre ces deux volontés, cela revient dans un système de plus en plus évolutif, à faire circuler l'information de haut en bas et de bas en haut, faire circuler l'information pour faire partager la volonté nationale, faire circuler l'information pour faire partager la volonté locale et ainsi enrichir réciproquement les deux entités.

J'ai noté aussi que les problèmes se situaient de manière différente suivant l'importance des Collectivités.

Il n'en va pas de même pour les Collectivités petites qui n'ont pas les moyens de se doter de structures et de moyens d'études suffisants que pour les Collectivités importantes qui ont ces moyens. Il se dégage donc de la discussion ce qui avait déjà été dit il y a quelques années, la nécessité de regrouper d'une certaine façon les communes pour mettre en commun des moyens d'études, et ainsi permettre aux communes de dialoguer, comme l'a rappelé Monsieur Josse, de manière équilibrée avec les services de l'État.

En ce qui concerne les permis de construire, Monsieur le Ministre, notre Syndicat est favorable, vous le savez, à une certaine déconcentration, de manière à donner plus de pouvoir aux communes et permettre aux maires, aux élus, de délivrer directement ces permis de construire.

Voilà les points qui me paraissent importants dans ce qui a été dit cet après-midi. En ce qui concerne notre syndicat, j'ajouterai, pour terminer, qu'il considère que cette table ronde n'est pas un aboutissement, malgré la richesse de ses enseignements, mais un point de départ, pour établir une concertation non seulement au niveau local entre les hommes chargés à la fois d'assurer la représentation de la volonté nationale et de la volonté locale, mais sur un plan plus global, un appel à la concertation pour qu'ensemble, avec toutes les parties intéressées, fonctionnaires élus, fonctionnaires de Collectivités Locales, nous puissions apporter notre pierre à l'édifice qui est en train de se dessiner, de s'élaborer dans le sens des orientations récemment définies par le Gouvernement à la fois par la voix du Premier Ministre et par la voix du Ministre de l'Intérieur.

# allocution de M. Robert Galley

*Ministre de l'Équipement  
pour la clôture de la Journée d'Études  
organisée par le Syndicat autonome  
des Ingénieurs des Ponts et Chaussées  
le 11 juin 1975*

Je me trouve, par la géographie, placé dans une situation extrêmement confortable, à la fois du côté du Maire (le Maire de Troyes à côté de Monsieur le Maire de Saintes) et du côté de l'Etat (Monsieur Tanzi).

Je n'ai pas la prétention, après avoir passé quelques instants avec vous, de pouvoir philosopher sur tout ce que vous avez fait dans la journée. Ma première réflexion sera de dire comme l'un et l'autre, Monsieur Josse et Monsieur Tanzi, vous l'avez souligné, que c'est une tentative extrêmement heureuse qui est un bon point de départ et qui devra être poursuivie. Je félicite les organisateurs de cette réunion, c'est-à-dire le Syndicat présidé par notre ami Tanzi, et je remercie vivement Monsieur le Président Pflimlin et vous Monsieur le Sénateur, Messieurs les Maires et tous ceux qui ont bien voulu être des nôtres aujourd'hui et participer à cette table ronde. Je crois que vous y avez trouvé quelque intérêt.

Je crois que cette table ronde est l'exemple de ce qu'il convient de faire pour régler les problèmes de notre société dans laquelle nous sentons bien que les valeurs sont en train de changer.

Qui nous aurait dit, voici 15 ans, que l'on aurait attaché autant d'attention aux espaces verts ?

Qui se souvient des perspectives que l'on pouvait faire il y a 20 ans en matière d'équipements publics, pour des choses qui sont aujourd'hui réclamées par la quasi totalité de notre population ?

Il en résulte, du fait du développement des moyens d'information, que les Français de 1975 exigent, sur les affaires publiques, autant d'information que sur les produits qu'ils achètent au drugstore ou chez l'épicier. Ce désir d'information, ce désir de connaître les raisons de toute décision, sont une donnée tout à fait nouvelle dans notre vie d'aujourd'hui, tout particulièrement chez les jeunes. On ne s'accommode plus de la vérité révélée, de ce que j'appellerai la toute puissance du raisonnement et des décisions de l'Administration ; ce temps est révolu.

Il faut expliquer, il faut informer le public, il faut aller au public. Je l'ai déjà dit mais je profite de cette occasion pour le répéter, l'un des premiers devoirs des Directeurs départementaux est bien de s'assurer que les décisions prises, les orientations retenues, soient bien connues des élus et, au-delà des élus, bien connues des usagers et du grand public. Les pires sentiments de révolte peuvent, en effet, résulter d'une décision qui a été mal explicitée, mal comprise et dans laquelle la notion

d'intérêt général n'a pas été particulièrement mise en valeur.

D'un autre côté, j'ai l'impression que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne sont pas des fonctionnaires comme les autres. Ils sont les responsables du bouleversement, généralement heureux, du cadre de vie et, par là même, il est absolument indispensable, et ceci a été souligné, qu'ils se resserrent sur les collectivités locales, sur les élus. Ces derniers sont chargés de faire prévaloir ce qui constitue l'opinion générale et l'intérêt du public vu au sens de leurs administrés.

Quand nous discutons avec Monsieur le Président Pflimlin des problèmes autoroutiers, de desserte de la ville de Strasbourg et du département du Bas-Rhin, nous établissons le dialogue dans lequel j'apporte mes spécifications financières. Vous-même apportez la parole des usagers, de vos Alsaciens, de vos Strasbourgeois. De la confrontation de nos deux points de vue résulte la décision naturellement prise en commun dans ces conditions.

Toute forme d'isolement de notre Administration par rapport aux collectivités locales est une erreur majeure. C'est dans ce sens que nous pouvons, je crois, placer vos précédentes réflexions. Nous pouvons effectivement



MM. Galley et Tanzi

(Photo OROP)

penser que l'évolution des services techniques de nos villes, et là c'est le Maire qui parle, nous permet de plus en plus de prendre le relais de l'Administration des Ponts et Chaussées dans des domaines qui étaient traditionnellement les leurs. A l'inverse, je crois que les Administrations peuvent être les bienvenues lorsque les collectivités locales ont la nécessité de faire réaliser des travaux impopulaires, et d'en faire endosser la responsabilité par l'Administration.

Lorsque nous avons la chance insigne de pouvoir, en région parisienne, débattre du problème de la A 86, je ne suis pas absolument sûr qu'un Maire serait disposé à monter sur les barricades pour tel ou tel tracé. On

de trouver l'Etat et le Ministère de l'Equipement pour prendre position sur telle ou telle décision. Je veux ici vous montrer qu'il y a quelquefois des réalités concrètes qui peuvent se cacher sous les vocables les plus généraux.

En deuxième point, vous avez évoqué les permis de construire. C'est un problème que je connais, sur lequel je me suis penché et sur lequel j'ai dit dans notre enceinte que j'avais eu une vue erronée au départ. L'instruction des permis de construire doit être progressivement décentralisée et remise aux mains des collectivités. Je suis parfaitement d'accord sur cette sera peut-être un jour très satisfaisants conclusion. Néanmoins, j'adopterai

dans cette affaire, une démarche prudente. La réglementation du permis de construire est à l'heure actuelle, tellement complexe, tellement diffuse et tellement diversifiée, qu'il faut déjà, et je m'adresse aux Maires, des services techniques municipaux suffisamment étoffés et dotés de spécialistes, pour que nous puissions leur confier les choses sans qu'il y ait besoin, ensuite, de refaire le travail. Ceci serait naturellement tout à fait préjudiciable à l'intérêt recherché.

Monsieur le Maire de Strasbourg a tous les moyens de faire instruire les permis de construire dans sa ville. Par contre, je ne suis pas sûr que telle ou telle de nos villes qui s'est développée très vite en ait la capa-

# feu rouge...



# feu vert !



## avec le détecteur MK 15, les feux rouges deviennent toujours verts...

Fini les feux mal synchronisés et les attentes exaspérantes aux feux rouges dans les embouteillages.

Avec les détecteurs MK 15 à boucle magnétique, les feux de signalisation deviennent plus efficaces, plus « intelligents ».

Il n'est plus possible actuellement de concevoir une régulation du trafic sans un bon détecteur de véhicules à boucle magnétique.

Le MK 15 détecte avec précision les véhicules réellement présents à proximité d'un carrefour (y compris les bicyclettes). Notre département trafic et stationnement

met à la disposition des Municipalités et des Ponts-et-Chaussées une gamme complète de détecteurs de véhicules à boucle inductive (détecteurs directionnels, sélectifs ou portables). D'autres versions du MK 15 résolvent les problèmes de comptage dans les parkings, la fermeture des barrières automatiques, etc.



documentation sur demande à C.F.E.E., 90, rue Danton - 92300 Levallois - tél. 757.11.90

Nom \_\_\_\_\_

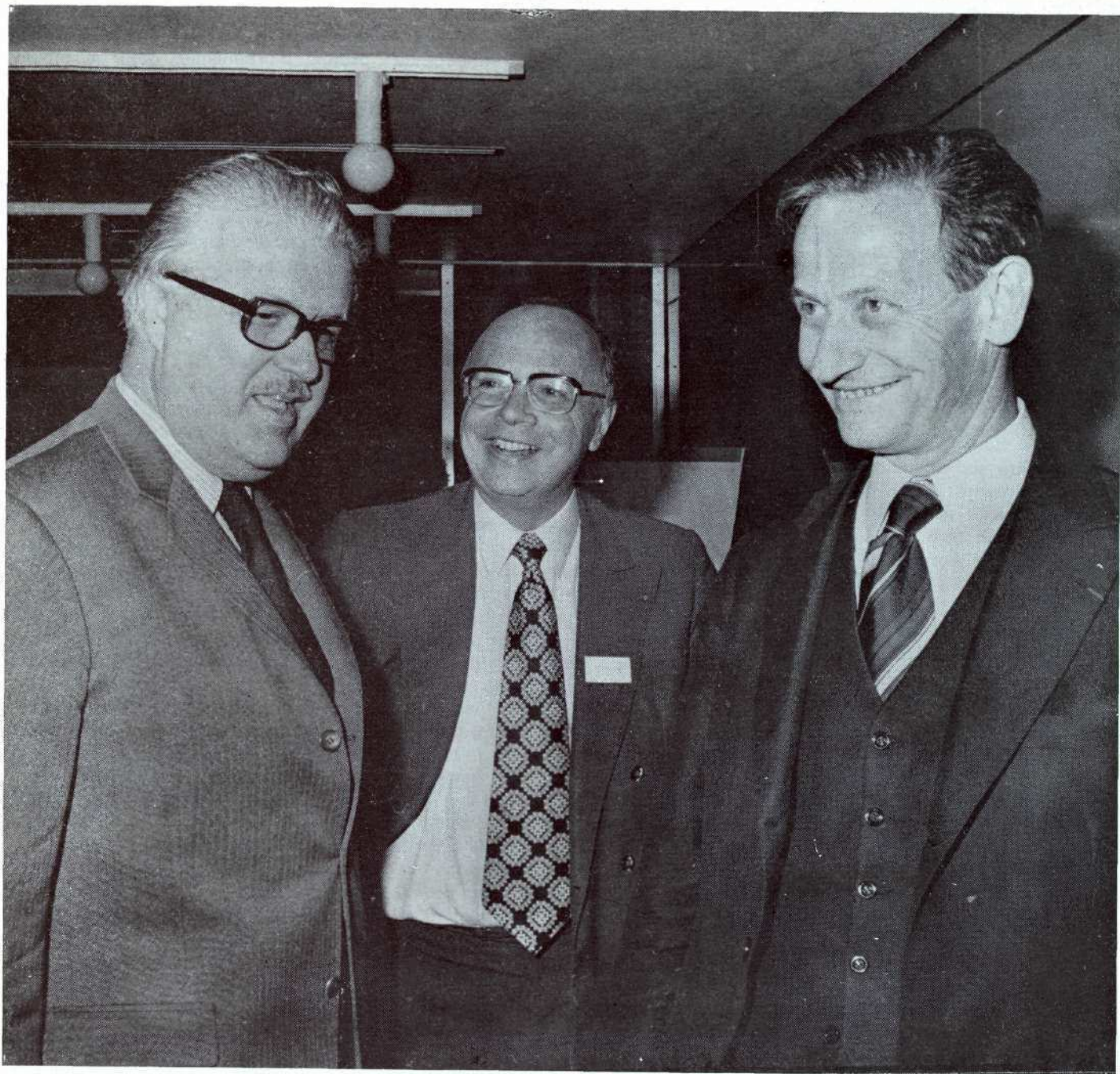
Adresse \_\_\_\_\_

tél. \_\_\_\_\_

# C.F.E.E.

90, rue Danton  
92300 Levallois  
tél. : 757-11-90





bies rondes, avec l'aide peut-être de nos amis du Ministère de l'Intérieur, tende à rapprocher nos maisons. Je dispose moi-même, comme Directeur des services techniques municipaux, d'un Ingénieur de la Direction départementale de mon département, ce qui est une chance insigne pour nos relations.

Je crois que dans tout ceci, et je vais essayer de conclure, les Elus, les Ingénieurs, sont, à leurs postes divers, des artisans d'une grande tâche qui est l'amélioration du cadre de vie de nos villes, c'est-à-dire pour l'essentiel, l'amélioration du cadre de vie de 80 % des Français. Après des siè-

cles de centralisation jacobine, notre pays est en train de redécouvrir à tous les niveaux la nécessité de structure intermédiaire entre l'Etat et le citoyen et, dans ce domaine, nous pouvons nous épauler.

J'ai donc, Monsieur le Président du Syndicat, et vous Monsieur Josse, été très content que vous organisiez cette table ronde. Je me pencherai peut-être un peu plus que je n'ai pu le faire en ces quelques minutes sur la hiérarchie des préoccupations que vous avez exprimées.

Encore une fois à vous tous un grand merci et ne tenez ces quelques réflexions que comme les premières

réactions à la fois du Maire de Troyes et du Ministre de l'Equipement.

**M. Tanzi :**

*Monsieur le Ministre, Monsieur le Président, Messieurs les Sénateurs, Messieurs les Maires, je tiens, au nom du Syndicat et de tous mes chers Camarades, à vous remercier d'avoir participé à notre séance de travail.*

*Je pense que pour nous, elle sera très riche d'enseignements. Vos réflexions, Monsieur le Ministre, sont pour nous presque des ordres et nous saurons en tirer la leçon.*

# résultats de l'enquête questionnaire sur les relations entre ingénieurs des ponts et chaussées et collectivités locales

La présente enquête a été effectuée par la Division Gestion Economie Finances du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement d'Aix-en-Provence afin de servir de base aux discussions de la Table Ronde du 11 juin 1975 sur les relations entre les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Collectivités Locales.

Cette enquête a comporté deux phases :

- La première phase a permis grâce à une série d'entretiens avec des maires et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, de dégager les thèmes dominants des rapports entre les Collectivités Locales et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.
- Un questionnaire a ensuite été élaboré à partir de ces thèmes,

qui a été envoyé à 400 maires répartis sur l'ensemble du territoire (voir ci-après la composition précise de l'échantillon).

Le présent document reprend toutes les questions posées dans leur forme originale, certaines des réponses étant ventilées selon la taille des communes.

S'agissant d'une enquête légère, deux critiques majeures sont à formuler :

- d'une part, le nombre de réponses reçues (153) est faible par rapport à l'ensemble des communes de France. C'est pourquoi il convient de ne pas généraliser trop rapidement les résultats ob-

tenus, et s'en servir plutôt comme des indicateurs de tendance.

- d'autre part, toutes les questions posées sont « fermées », c'est-à-dire que la réponse à chacune est choisie dans un ensemble proposé à l'avance. Ceci s'explique essentiellement par la nécessité d'exploiter facilement les questionnaires. Il était donc inévitable que les réponses proposées ne correspondent pas, quelquefois, aux opinions des maires interrogés. Certains nous l'ont fait savoir et nous en avons tenu compte dans le dépouillement de l'enquête (sous forme d'un libellé « pas de réponse ou autre réponse »).

Les résultats figurent en encadré dans les pages qui suivent.

## COMPOSITION DE L'ECHANTILLON

Population des communes en 1968	Répartition des communes en 1968 (1)	Communes ayant reçu un questionnaire (2)	Communes ayant répondu au questionnaire (3)	Taux de réponse (4) = (3)/(2)	Taux de représentativité (5) = (3)/(1)
Plus de 60 000 habitants ....	65	45	12	27 %	18 %
De 25 000 à 60 000 habitants	171	125	37	30 %	22 %
De 2 000 à 25 000 habitants ..	3 014	130	51	39 %	2 %
Moins de 2 000 habitants ....	34 449	100	53	53 %	0,15 %
TOTAL .....	37 699	400	153	38 %	0,4 %

# LES GRANULATS AUSSI SE TRANSPORTENT PAR FER!

En 1975, nous avons acheminé par trains complets  
14 millions de tonnes de matériaux de viabilité ou de  
construction.



Approvisionnement des chantiers de travaux routiers (renforcements coordonnés...) et autoroutiers (A4, A34, A8, B63...), des postes d'enrobage, centrales à béton...

# SGW

SOCIETE DE GERANCE DE WAGONS DE GRANDE CAPACITE

siège social à paris 9<sup>e</sup> : 14, rue saint-georges - b.p. 216 09 - 75429 paris cedex 09 - tél. : 878.68.92

# L'ingénieur aménageur

Les ingénieurs de l'Équipement interviennent dans l'élaboration des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.), des Plans d'Occupation des Sols (P.O.S.), des principales infrastructures et dans les autres problèmes d'aménagement.

**QUESTION 1 : avec laquelle de ces deux affirmations êtes-vous le plus d'accord ?**

	Nombre de réponses suivant la taille des communes en 1968				TOTAL
	Plus de 60 000 h.	de 25 000 à 60 000 h.	de 2 000 à 25 000 h.	moins de 2 000 h.	
— Les ingénieurs de l'Équipement ont une vue globale des problèmes d'aménagement ; n'étant pas soumis aux pressions politiques locales, ils peuvent présenter aux élus des projets plus conformes à l'intérêt commun.	2	17	29	30	78
— Les ingénieurs de l'Équipement connaissent mal les spécificités locales ; ils ont tendance à considérer comme négligeables les problèmes à court terme et à tenter d'imposer leurs points de vue aux élus.	8	19	13	10	50
— Pas de réponse ou autre réponse.	2	1	9	13	25
— Total des questionnaires reçus.	12	37	51	53	153

**QUESTION 2 : La liste ci-dessous énumère un certain nombre de qualités envisageables pour un aménageur. Pouvez-vous indiquer pour chacune l'opinion qui vous convient le mieux ?**

	C'EST UNE QUALITE IMPORTANTE L'ingénieur de l'Équipement			C'EST UNE QUALITE SECONDAIRE	Pas de réponse ou autre réponse	TOTAL questionnaires reçus
	la possède	ne la possède pas	TOTAL			
— Capacité de synthèse, d'appréhension globale.	116	12	128	5	20	153
— Approche logique et rationnelle.	111	14	125	14	14	153
— Diplomatie, sens des contacts humains.	71	43	114	12	27	153
— Aptitude à expliquer en termes clairs aux élus les choix qui s'offrent à eux.	110	18	128	9	16	153
— Aptitude à comprendre les options politiques et sociales des municipalités.	31	68	99	38	16	153
— Capacité à évaluer les répercussions des options d'aménagement sur les ressources et charges des communes.	47	78	125	15	13	153

**QUESTION 3 : avec laquelle de ces deux propositions êtes-vous le plus d'accord ?**

	Nombre de réponses suivant la taille des communes en 1968				
	Plus de 60 000 h.	de 25 000 à 60 000 h.	de 2 000 à 25 000 h.	moins de 2 000 h.	TOTAL
— Le rôle d'aménageur doit être confié à des services dépendant directement des Collectivités Locales.	9	32	30	27	98
— Le rôle d'aménageur doit être confié aux services de l'Etat afin de concilier l'intérêt général et les préoccupations locales.	1	4	12	19	36
— Pas de réponse ou autre réponse.	2	1	9	7	19
— Total des questionnaires reçus.	12	37	51	53	153

# l'ingénieur technicien - réalisateur

Les ingénieurs de l'Equipement interviennent dans de nombreuses réalisations techniques : voirie, ouvrages, réseaux, etc. aussi bien pour les études que pour la direction de travaux.

**QUESTION 4 :** lorsque vous avez besoin d'une assistance technique, vous adressez-vous plutôt en priorité à l'Administration susceptible de subventionner le projet ?

	Nombre des réponses suivant la taille des communes en 1968				
	Plus de 60 000 h.	de 25 000 à 60 000 h.	de 2 000 à 25 000 h.	moins de 2 000 h.	TOTAL
— OUI	6	31	40	37	114
— NON	6	6	10	6	28
— Pas de réponse ou autre réponse			1	10	11
— Total des questionnaires reçus	12	37	51	53	153

**QUESTION 5 :** la liste ci-dessous énumère un certain nombre de qualités envisageables pour un responsable de réalisation technique. Pouvez-vous indiquer pour chacune l'opinion qui vous convient le mieux ?

	C'EST UNE QUALITE IMPORTANTE L'ingénieur de l'Equipement			C'EST UNE QUALITE SECONDAIRE	pas de réponse ou autre réponse	TOTAL questionnaires reçus
	la possède	ne la possède pas	TOTAL			
— Haute compétence technique	126	10	136	2	15	153
— Respect des délais et des devis estimatifs des projets	78	52	130	4	19	153
— Aptitude à expliquer en termes clairs les différentes solutions	115	14	129	11	13	153
— Capacité d'animation et de coordination	73	33	106	27	20	153
— Souci de l'économie	43	74	117	14	22	153
— Diplomatie, sens des contacts humains	63	39	102	26	25	153

**QUESTION 6 :** dans la plupart des administrations, les fonctionnaires perçoivent des rémunérations accessoires. C'est aussi le cas des Ingénieurs de l'Équipement dans le cadre des prestations effectuées pour le compte des communes. On assiste à de nombreuses prises de positions sur ce problème. Avec lesquelles êtes-vous le plus d'accord ?

	Nombre des réponses suivant la taille des communes en 1968				TOTAL
	Plus de 60 000 h.	de 25 000 à 60 000 h.	de 2 000 à 25 000 h.	moins de 2 000 h.	
— Les prestations fournies par des fonctionnaires doivent être gratuites pour les communes.	8	17	20	29	74
— Le fait d'être intéressés nuit à l'objectivité des fonctionnaires.	6	10	20	14	50
— Les rémunérations accessoires ne sont pas un problème. Si les ingénieurs de l'Équipement n'assuraient pas ces prestations il faudrait s'adresser au secteur privé.	3	17	26	18	54
— Pas de réponse ou autre réponse	2	1		4	7
— Total des questionnaires reçus.	12	37	51	53	153

# l'ingénieur administrateur

Les ingénieurs de l'Équipement ont pour mission d'appliquer le droit des sols, en particulier dans la délivrance des certificats d'urbanisme, permis de construire et autorisation de lotissement.

**QUESTION 7 :** dans ce domaine, laquelle de ces deux propositions vous semble décrire le mieux leur attitude ?

	Nombre de réponses suivant la taille des communes en 1968				TOTAL
	Plus de 60 000 h.	de 25 000 à 60 000 h.	de 2 000 à 25 000 h.	moins de 2 000 h.	
— Les ingénieurs de l'Équipement cherchent à faire prévaloir leur point de vue.	5	26	29	20	80
— Les ingénieurs de l'Équipement laissent aux maires la responsabilité de leurs décisions.	2	10	20	23	55
— Pas de réponse ou autre réponse.	5	1	2	10	18
— Total des questionnaires reçus.	12	37	51	53	153

**QUESTION 8 :** dans le même domaine, avez-vous l'impression que les ingénieurs de l'Équipement cherchent plutôt :

	Nombre de réponses suivant la taille des communes en 1968				TOTAL
	Plus de 60 000 h.	de 25 000 à 60 000 h.	de 2 000 à 25 000 h.	moins de 2 000 h.	
— A faire appliquer les règles de façon très rigide	3	22	27	13	65
— A les interpréter pour les adapter aux réalités locales	7	13	22	36	78
— Pas de réponse ou autre réponse.	2	2	2	4	10
— Total des questionnaires reçus.	12	37	51	53	153

**QUESTION 9** : le rôle des Ingénieurs de l'Equipement dans l'application du droit des sols vous semble-t-il :

	Nombre de réponses suivant la taille des communes en 1968				TOTAL
	Plus de 60 000 h.	de 25 000 à 60 000 h.	de 2 000 à 25 000 h.	moins de 2 000 h.	
— Plutôt favoriser leurs relations avec les collectivités locales.	10	17	25	31	83
— Plutôt les défavoriser.		8	9	3	20
— Sans effet.	2	12	15	14	43
— Pas de réponse ou autre réponse.			2	5	7
— Total des questionnaires reçus.	12	37	51	53	153

**QUESTION 10** : seriez-vous disposé à assumer intégralement la responsabilité de la délivrance des permis de construire, certificats d'urbanisme et autorisations de lotir ?

	Nombre de réponses suivant la taille des communes en 1968				TOTAL
	Plus de 60 000 h.	de 25 000 à 60 000 h.	de 2 000 à 25 000 h.	moins de 2 000 h.	
— OUI	10	24	29	13	76
— NON	2	12	22	36	72
— Pas de réponse ou autre réponse		1		4	5
— Total des questionnaires reçus	12	37	51	53	153

## questions générales

Les ingénieurs de l'Equipement exercent leur activité dans le cadre des missions de leur Ministère et du statut de la fonction publique.

**QUESTION 11** : les ingénieurs de l'Equipement changent plusieurs fois de poste au cours de leur carrière. Avec laquelle de ces deux affirmations êtes-vous le plus d'accord ?

	Nombre de réponses suivant la taille des communes en 1968				TOTAL
	Plus de 60 000 h.	de 25 000 à 60 000 h.	de 2 000 à 25 000 h.	moins de 2 000 h.	
— La mobilité est à encourager parce qu'elle enrichit les ingénieurs de l'Equipement d'expériences multiples.	3	16	13	4	36
— Il faut s'efforcer de prolonger la durée des affectations pour permettre une meilleure insertion locale.	7	21	36	44	108
— Pas de réponse ou autre réponse.	2		2	5	9
— Total des questionnaires reçus.	12	37	51	53	153

**QUESTION 12 :** avez-vous des suggestions particulières de nature à améliorer vos relations avec les ingénieurs de l'Equipement ?

Une vingtaine de maires ont tenu à souligner qu'ils considéraient comme excellentes leurs relations avec les ingénieurs de l'Equipement.

On trouvera ci-dessous les principales observations recueillies.

- Il serait indispensable que des échanges de vue aient lieu fréquemment entre les collectivités locales et l'administration de l'Equipement ; l'ingénieur devrait permettre au maire de faire prévaloir son avis lorsque ce dernier tient compte de l'intérêt général, particulièrement lorsqu'il s'agit d'aménagements locaux (2).
- Il est toujours difficile d'accorder harmonieusement les deux exigences fondamentales : administration des choses (ingénieurs), gouvernement des hommes (élus) (2).
- Pour lutter contre la technocratie il faut que les élus soient compétents (1).
- Il faut que les ingénieurs de l'Equipement améliorent leur esprit de concertation avec les Collectivités Locales, dans le domaine de la programmation, comme dans celui des études techniques (2).
- Il serait souhaitable que les Ingénieurs de l'Equipement soient en général moins persuadés de détenir la vérité dans tous les cas et admettent que les élus locaux sont aussi capables d'imaginer quelque chose de valable (3).
- Les ingénieurs de l'Equipement doivent rester strictement dans leur rôle de contrôle et de tutelle. Les honoraires « empoisonnent » les relations. On ne peut être au contrôle de ce qu'on exécute par ailleurs... surtout si ces travaux sont productifs d'honoraires (3).
- L'Ingénieur des Ponts et Chaussées ne pourra pas être considéré comme un véritable conseiller technique des Collectivités Locales, tant qu'il assurera la tutelle technique et financière de ces Collectivités (3).
- Les Ingénieurs de l'Equipement n'ont aucun souci de l'économie et se moquent des difficultés financières des Collectivités ; quand un service leur a été confié, ils se prennent pour les maîtres de l'ouvrage au lieu de rester simplement directeurs des travaux (4).
- Il faut faire connaître aux ingénieurs ce qu'est une gestion communale et les différents problèmes qui s'y rapportent. Les projets ne tiennent pas assez compte de la rentabilité et des difficultés d'exploitation des communes (2).
- Il serait souhaitable que les ingénieurs en cours de formation fassent au moins un stage d'un an dans différentes villes, de manière à bien connaître les problèmes des Collectivités Locales (3).

- (1) Commune de plus de 60 000 habitants.
- (2) Commune de 25 000 à 60 000 habitants.
- (3) Commune de 2 000 à 25 000 habitants.
- (4) Commune de moins de 2 000 habitants.



# SCETA ROUTE

BUREAU D'ÉTUDES ET D'INGÉNIERIE AUTOROUTIER

**DIRECTION GÉNÉRALE :** Rue Gaston-Monmousseau - B.P. n° 111 - 78190 TRAPPES - Tél. : 050.61.15  
Télex : BETSR 600 293 F

## AGENCES

### ROQUEBRUNE

Domaine de Palayson - B.P. n° 2  
83520 ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS  
Tél. 44.70.33 - Télex : 47 485

### AIX-EN-PROVENCE

La Palette - 13609 AIX-EN-PROVENCE  
Tél. 28.91.71 - Télex : 42 134

### NICE

28, avenue de la Californie - 06200 NICE  
Tél. 86.22.53 - Télex : 47 198

### MONTPELLIER

Rue des Marels - B.P. 1237 - 34011 MONTPELLIER CEDEX  
Tél. 58.67.41 - Télex : 48 160

### PERPIGNAN

6, rue de la Corse - 66000 PERPIGNAN  
Tél. 50.25.72 - Télex : 50 843

### TOULOUSE

Zone Industrielle de Montaudran  
Rue Jean-Rodier - 31400 TOULOUSE  
Tél. 80.45.20 - Télex : 52 006

### AGEN

Aérodrome d'AGEN - LA GARENNE - 47000 ESTILLAC  
Tél. 66.63.08 - Télex : 57 417

### ANNECY

13 bis, boulevard du Fier - B.P. 552 - 74000 ANNECY  
Tél. 57.19.13 - Télex : 30 807

### CLERMONT

Aérogare d'AULNAT - B.P. n° 1 - 63510 AULNAT  
Tél. 92.60.67 - Télex : 99 389

### DIJON

2, avenue Garibaldi - B.P. n° 622 - 21016 DIJON CEDEX  
Tél. 32.80.93 - Télex : 35 810

### CAEN

1, rue Froide - 14000 CAEN  
Tél. 86.21.43 - Télex : 17 116

### LILLE

Rue Yves-de-Cugis (Triolo) - 59650 VILLENEUVE-D'ASCQ  
Tél. (20) 91.27.19 - Télex : 120 648

### STRASBOURG

Résidence « Le Grand Stade »  
Rue du Canal de la Marne - 67300 SCHILTIGHEIM  
Tél. 33.05.26 - Télex : 89 068



# les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines et la "qualité de la vie"

*Le comité de rédaction de la revue a estimé souhaitable et judicieux de prévoir une rubrique permanente, centrée sur la « qualité de la vie ».*

*L'article ci-dessous en rappelle les raisons et en fixe les grandes lignes.*

*Dans chacun des prochains numéros de la revue devrait donc être inséré un article traitant d'un sujet particulier, ayant trait à la qualité de la vie et dans lequel seraient plus ou moins engagés des membres du P.C.M.*

*Les I.C.P.C. Loubeyre et Malherbe ont bien voulu se charger, en première étape, du suivi de cette rubrique. Nous les en remercions, en leur souhaitant de la rendre la plus attrayante et motivante possible.*

N.D.L.R.

Une question avait été posée à chacun d'entre nous dans le n° 9 de cette revue, au mois d'octobre 1973, « Qu'as-tu fait pour le cadre de vie ? ».

Les instances dirigeantes de notre association avaient été en effet frappées par les fort nombreuses critiques envers les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, exprimées soit ouvertement soit insidieusement en tant que constructeurs de routes ou responsables de la construction de logements et d'équipements publics. Notre image de marque pouvait se résumer, si on n'y prenait garde, en celle de bâtisseurs certes, mais de « bétonneurs aveugles et destructeurs de l'environnement ».

Le P.C.M. avait donc demandé à ses membres de lui communiquer tous documents, fiches, notes, photos montrant ce que chacun de nous avait fait ou tenté de faire pour l'amélioration du cadre de vie ; étaient citées à titre d'exemple les opérations d'assistance architecturale des D.D.E.

du Lot, de Corse, des Alpes de Haute-Provence, l'esthétique des stations de métro de Marseille, des opérations de sauvegarde dans les parcs nationaux ou régionaux.

Il a fallu un certain délai pour rassembler les réponses, plus d'une trentaine au total. On pourrait peut-être regretter que les exemples choisis au départ aient été un peu disproportionnés avec l'action journalière de chacun d'entre nous pour la préservation ou l'amélioration du cadre de vie ; une action efficace doit être en effet de tous les instants et continue, et pas seulement centrée sur des actions prestigieuses, mais montées au coup par coup.

C'est ce qu'ont voulu exprimer certains Ingénieurs dans leurs réponses : « La sauvegarde et l'amélioration du cadre de vie font partie intégrante des missions fondamentales d'un D.D.E., qui est amené à prendre quotidiennement de multiples décisions influant sur ce cadre (permis de cons-

truire, Z.A.C., P.O.S., tracés routiers, constructions publiques, etc) ».

De même d'un autre camarade : « C'est en effet la quasi-totalité de notre action qui est en faveur du cadre de vie, dans la mesure tout au moins où son efficacité n'est pas contrariée... »

A quoi sert en effet l'action d'urbanisme, sinon à améliorer les conditions de vie dans les villes, en préservant l'environnement et en ménageant un équilibre judicieux logements-équipements-emplois ?...

A quoi sert l'action en matière routière..., sinon à améliorer les conditions de transport, qui sont une des pires plaies de la vie moderne ? Il me semble plus agréable de rouler sur une autoroute bien dégagée que sur une voie ancienne, embouteillée et bordée de constructions sordides ».

A quoi bon, en effet, en parler, si nous sommes tous persuadés de la nécessité de l'amélioration du cadre de vie et si notre action journalière

est tournée toute entière vers ce but ? Evidance, modestie, nonchalance, désenchantement ? ou bien, comme l'indique un des précédents Ingénieurs déjà cités, « faire état, en s'en glorifiant, de telle ou telle action qui n'est somme toute que l'expression d'une attitude et d'une activité que l'on devrait considérer comme naturelles chez un D.D.E., me paraît participer de l'autosatisfaction à bon compte ».

Certes « tout aménagement n'a de sens que s'il est au service de l'homme. Il est dans la nature du bâtisseur de chercher à faire œuvre belle ; il est dans la nature des choses qu'une œuvre fonctionnelle ait une certaine beauté ». Mais, malgré tout, le souci du P.C.M. nous semble répondre à une absolue nécessité, car c'est bien d'être convaincus, mais c'est encore mieux de convaincre aussi les autres.

Et pourquoi alors ne pas essayer de transgresser même cette notion encore étriquée du « cadre de vie » par celle plus complète de la « qualité de la vie », c'est-à-dire en fait la redécouverte de la joie de vivre, la réconciliation de l'Economie et du Bonheur ?

Donner donc dans chaque numéro de notre revue un exemple concret de telle ou telle action entreprise pour cette qualité de la vie ; détailler cette action, même minime, en faveur du cadre de vie, de l'environnement quotidien, de la détente, de l'homme, peuvent avoir valeur d'exemple, d'entraînement, d'encouragement pour chacun d'entre nous, en prouvant en même temps à tous les lecteurs extérieurs de notre revue la valeur, la constance et la conviction de notre engagement en faveur d'une promotion de la qualité de la vie dans notre société.

Ainsi, cet engagement se traduirait aussi par une rubrique permanente dans notre revue sur cette défense et ces combats quotidiens, menés par les membres de notre association pour la qualité de la vie. Sujet donc très vaste, qui devrait nous permettre de disposer facilement pour chaque numéro de notre publication d'un exemple concret et précis. Mais sujet néanmoins limité par la nécessité de l'engagement, dans chaque exem-

ple choisi, de camarades et de l'affirmation sans équivoque de leurs convictions et de leur résolution dans ce combat.

Justement cette appartenance au P.C.M. peut être aussi l'occasion d'étendre les sujets d'une telle chronique mensuelle à des domaines autres que ceux intrinsèquement du ressort du Ministère de l'Equipement pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ou du Ministère de l'Industrie et de la Recherche pour les Ingénieurs des Mines. Une bonne moitié des effectifs de chacun de nos corps servent dans des postes autres que ceux directement rattachés budgétairement à ces deux Ministères tutélaires ; bon nombre d'entre nous sommes confrontés journallement, et sans équivoque de par nos responsabilités, aux réalités de cette lutte quotidienne pour la qualité de la vie, que ce soit dans des activités administratives ou dans des fonctions privées.

Un souhait donc ! que tous ceux aux prises avec cette tâche viennent nous faire part de leurs espoirs, de leurs problèmes, de leurs succès et, pourquoi pas ? de leurs échecs dans ce combat « écologique », pour faire profiter chacun de nous de leur expérience vécue et persuader en même temps nos concitoyens de notre souci d'œuvrer pour le bien de tous, en nous démarquant d'une image, oh combien fautive ! de « bétonneurs aveugles » !

Et même les individualités, ceux que peut poursuivre une marotte de vouloir apporter à leurs congénères un peu plus de bonheur dans la grisaille quotidienne, qu'ils viennent donc nous faire part de leurs émois, de leurs inquiétudes, de leurs idées ! Que ne peut-on dire sur le gaspillage de l'homme, de l'espace, de la nature, des matières ?

Rien n'interdit donc à chacun d'entre nous qui a une idée, une suggestion dignes d'intérêt, de venir nous en faire part en « libres opinions », à condition que son propos ne dépasse pas le stade de la passion, puisque la plupart d'entre nous sommes des passionnés de ce que nous faisons et du service public, mais sans entrer dans le domaine de la polémique.

Beaucoup de sujets donc, même trop ! pour cette défense de la qualité de la vie ! D'où nécessité d'un choix, d'un classement et d'une présentation, que nous nous efforcerons, chacun des signataires de cette note, de cadrer à chaque fois avec cette promotion de la qualité de la vie, pour replacer ainsi le sujet traité par les articles que vous voudrez bien nous faire parvenir, dans ce contexte si vaste, et en même temps dans l'ensemble des préoccupations de chacun d'entre nous.

Alain LOUBEYRE  
et Michel MALHERBE,  
I.C.P.C.

## offre d'emploi

### directeur commercial

*Créée il y a 50 ans, notre Société compte actuellement 2 000 personnes et bénéficie d'une excellente image de marque. Le chiffre d'affaires que nous réalisons a fortement progressé ces dernières années et nous avons su conserver une situation financière très saine. Pour faire mieux encore dans les prochaines années, notre équipe de Direction souhaite coopter l'homme qui prendra en charge notre développement commercial. Assisté d'une équipe d'Ingénieurs qu'il devra compléter et animer, il prendra la responsabilité intégrale des affaires traitées. Notre domaine : la construction en France et à l'Etranger de bâtiments publics et privés, d'ouvrages d'art... Un diplôme d'Ingénieur (X, Ponts...) et la connaissance de la profession sont des atouts supplémentaires, mais nous recherchons avant tout un HOMME DE GRANDE ENVERGURE. Réponse et discrétion assurées à tte lettre man. + CV + photo + rém. adressée ss réf. 3894 à Mme Butterlin.*

**BERNARD JULHIET PSY-COM, 93, avenue Charles-de-Gaulle, 92200 NEUILLY.**

## DECISIONS

**M. Philippe Cruchon**, I.P.C. à la D.D.E. de la Sarthe, est à compter du 15 octobre 1975, mis à la disposition du Ministère de l'Industrie et de la Recherche pour être affecté au Service Technique de l'Energie Electrique et des Grands barrages.

Arrêté du 17 octobre 1975.

Les Ingénieurs Elèves des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, sont affectés ainsi qu'il suit à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1975 :

**M. Charles Arathoon**, chargé de l'Arrondissement Fonctionnel à la D.D.E. du Cher.

**M. Bertrand Levy**, chargé de l'Arrondissement Fonctionnel de la D.D.E. de l'Yonne.

Arrêté du 17 octobre 1975.

**M. Bernard Guilleminot**, I.P.C. à la D.D.E. du Nord, est à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1975, mis à la disposition de la Communauté Urbaine de Lille pour y exercer les fonctions de Directeur des Services de la Voirie et des Transports Urbains.

Arrêté du 17 octobre 1975.

**M. André Monsarrat**, I.P.C., Adjoint au Directeur Départemental de l'Equipement de l'Aisne, est, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1975, placé en service détaché pour une période de cinq ans, auprès de la Préfecture de Paris, pour y exercer des fonctions d'Ingénieur Général à la Direction des Domaines - Sous-Direction de l'Architecture.

Arrêté du 28 octobre 1975.

**M. Bruno Meuret**, I.P.C. au S.R.E. de la Région Parisienne, est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1975, mis à la disposition du Commissariat Général du Plan d'Equipement et de la Productivité.

Arrêté du 29 octobre 1975.

**M. Paul Gerard**, I.P.C. chargé de l'Arrondissement Fonctionnel et Opérationnel à la D.D.E. de l'Aisne, est, à compter du 15 octobre 1975, muté à la résidence administrative de Saint-Quentin, pour y être chargé de l'Arrondissement Territorial de la même D.D.E.

Arrêté du 29 octobre 1975.

**M. Jean-Noël Chapulut**, I.P.C., Conseiller Technique auprès du Ministère du Commerce et de l'Artisanat, est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1975, mis à la disposition du Secrétaire d'Etat auprès du Ministre du Travail en qualité de chargé de mission.

Arrêté du 30 octobre 1975.

**M. Jean Smaghe**, I.P.C., est, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1975, placé en service détaché pour une période de cinq ans auprès du Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer.

Arrêté du 3 novembre 1975.

**M. Marius Liochon**, I.P.C., est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1975, placé en service détaché pour une période de cinq ans auprès de l'Agence Financière de Bassin « Loire-Bretagne » en qualité de Directeur-Adjoint.

Arrêté du 3 novembre 1975.

**M. Marc Chabert**, I.P.C. chargé de mission auprès du Préfet de la région Rhône-Alpes, est, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1975, mis à la disposition de la Société Française du Tunnel du Mont-Blanc en vue d'y exercer les fonctions de Directeur des Travaux.

Arrêté du 6 novembre 1975.

**M. Bruno Daviet**, I.P.C. à la D.D.E. des Alpes-Maritimes, est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1975, mis à la disposition de la Société Générale en vue d'y exercer les fonctions d'Ingénieur Conseil.

Arrêté du 6 novembre 1975.

**M. Henri Hasson**, I.C.P.C., détaché sur un emploi de Directeur Départemental de l'Equipement, est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1975, réintégré dans son corps d'origine et mis à la disposition de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat en sa qualité de Directeur.

Arrêté du 7 novembre 1975.

**M. Armand Bouttier**, I.C.P.C., détaché dans l'emploi de Directeur Départemental de l'Equipement des Hautes-Pyrénées, est, à compter du 16 novembre 1975, réintégré dans son corps d'origine et affecté provisoirement au S.R.E. de la Région Parisienne.

Arrêté du 10 novembre 1975.

**M. Jean-Michel Barbier**, I.P.C., est, à compter du 1<sup>er</sup> août placé en service détaché pour une période de cinq ans auprès du Port Autonome de Bordeaux.

Arrêté du 10 novembre 1975.

**M. Claude Berlioz**, I.P.C. en service détaché auprès du Ministère de l'Economie et des Finances, est, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1975, réintégré pour ordre dans son Administration d'origine et mis à la disposition de la S.N.C.F.

Arrêté du 12 novembre 1975.

**M. Michel Cote**, I.P.C., est placé en service détaché auprès de l'Aéroport de Paris en qualité de Chef du Département Infrastructure et Génie Civil de la Direction de l'Equipement de l'Aéroport de Paris pour une période de cinq ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1975.

Arrêté du 14 novembre 1975.

**M. Dominique Vianon**, I.P.C. à la Direction du Bâtiment et des Travaux Publics et de la Conjoncture, est, à compter du 15 novembre 1975, mis à la disposition d'Electricité de France en vue d'y exercer des fonctions de

son grade à la Direction de l'Équipement.

Arrêté du 19 novembre 1975.

**M. Philippe Ostenc**, I.P.C. en service détaché auprès du Ministère de la Coopération, est, à compter du 1<sup>er</sup> septembre 1975, réintégré pour ordre dans son corps d'origine et mis à la disposition du Ministère des Affaires Étrangères en vue d'exercer des fonctions de son grade à la Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement à Washington.

Arrêté du 19 novembre 1975.

**M. Henri Teyssendier de la Serve**, I.G.P.C., Membre attaché du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est, à compter du 23 novembre 1975, désigné comme membre de l'Inspection Générale de l'Équipement pour y être chargé de la mission permanente d'Inspection du Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes en remplacement de M. Dutilleul.

Arrêté du 24 novembre 1975.

**M. Marcel Raynalt**, I.P.C. en service détaché auprès du Ministère de la Coopération, est, à compter du 1<sup>er</sup> décembre 1975, réintégré dans son administration d'origine et affecté à l'Administration Centrale, en qualité de Chef de la Division des Études Économiques, à la Direction des Transports Terrestres, en remplacement de M. Weiss.

Arrêté du 25 novembre 1975.

**M. Louis Coudurier-Curveur**, I.C.P.C. au S.R.E. de la Région Parisienne, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1976, mis à la disposition du Ministère de l'Intérieur - Direction Générale des Collectivités Locales.

Arrêté du 28 novembre 1975.

**M. Pierre de Demandolx-Dedons**, I.P.C. en service détaché auprès du Port Autonome de Dunkerque, est, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1975, réintégré

pour ordre dans son Administration d'origine, et mis à la disposition du Comité Central des Armateurs de France en qualité de Délégué Général adjoint.

Arrêté du 28 novembre 1975.

## MUTATIONS

**M. Jean-Pierre Grunspan**, I.P.C. au S.R.E. de la Région Parisienne, est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1975, muté à l'Administration Centrale - Direction de la Construction pour y être chargé de la cellule « Recherche » au Secrétariat permanent du plan de construction.

Arrêté du 17 octobre 1975.

**M. Jacques Lombard**, I.P.C., Adjoint au Directeur Départemental de l'Équipement de la Marne, est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1975, muté en sa qualité de Délégué Régional au Tourisme de la résidence administrative de Chalons-sur-Marne à celle de Marseille.

Arrêté du 17 octobre 1975.

**M. Gilbert Balland**, I.C.P.C. à la D.D.E. du Bas-Rhin, est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1975, muté à la D.D.E. du Val-d'Oise en qualité d'Adjoint au Directeur.

Arrêté du 27 octobre 1975.

**M. Lucien Salva**, I.P.C., est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1975, muté à la D.D.E. des Alpes-Maritimes pour être chargé de l'arrondissement In-fra 2.

Arrêté du 27 octobre 1975.

**M. José Roman**, I.P.C. à la D.D.E. des Yvelines, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1976, muté à la D.D.E. de l'Hérault, pour y être chargé du groupe d'Études et de Programmation, en remplacement de M. Courty

Arrêté du 27 octobre 1975.

**M. Jacques Marvillet**, I.P.C. à la D.D.E. de la Côte-d'Or, est, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1975, muté dans l'intérêt du service de la résidence administrative de Dijon à celle de Paris en sa qualité de Conseiller Technique du Ministre de l'Éducation.

Arrêté du 19 novembre 1975.

**M. Guy Ladoucette**, I.P.C. à la D.D.E. de la Dordogne, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1976, muté à la D.D.E. de la Moselle, pour y être chargé de la branche « infrastructures ».

Arrêté du 19 novembre 1975.

**M. Paul Michaud**, I.P.C. à la D.D.E. du Rhône, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1976, muté à la D.D.E. de la Sarthe, en qualité de chargé de mission auprès du Directeur.

Arrêté du 1<sup>er</sup> décembre 1975.

## NOMINATIONS

**M. Jean Pera**, I.C.P.C., Adjoint au Directeur du Centre d'Études des Tunnels, est, à compter du 3 novembre 1975, nommé Directeur du Centre d'Études des Tunnels en remplacement de M. Ramel.

Arrêté du 17 octobre 1975.

**M. Raymond Celton**, I.P.C. chargé de mission auprès du Directeur Départemental de l'Équipement de l'Eure, est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1975, nommé Adjoint au Directeur Départemental de l'Équipement de l'Eure.

Arrêté du 7 novembre 1975.

**M. René Delavault**, I.C.P.C., Adjoint au Directeur Départemental de l'Équipement de la Gironde, est, à compter du 20 janvier 1976, nommé Directeur Départemental de l'Équipement de la Mayenne, en remplacement de M. Ratte.

Arrêté du 18 novembre 1975.

**M. Jean-Claude Doubrere**, I.P.C. à la D.D.E. de la Gironde, est, à compter du 20 janvier 1975, nommé Adjoint au Directeur Départemental de l'Équipement de la Gironde, en remplacement de M. Delavault.

Arrêté du 28 novembre 1975.

**M. Camille Monlouis**, I.C.P.C., mis à la disposition du Ministère de l'Intérieur, Direction Générale des Collectivités locales, est, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1976, nommé Secrétaire de la 5<sup>e</sup> section du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de Mlle Gauzargues.

Arrêté du 28 novembre 1975.

**M. François Kosciusko - Morizet**, I.P.C., Conseiller Technique du Ministère de l'Équipement, est nommé Directeur Départemental de l'Équipement du Loiret.

Arrêté du 2 décembre 1975.

## RETRAITES

**M. Marc Grand**, I.C.P.C. au S.R.E. d'Alsace, est à compter du 8 avril 1976, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 12 novembre 1975.

**M. Henri Kemler**, I.G.P.C. à l'Administration Centrale est, à compter du 6 avril 1976, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 12 novembre 1975.

**M. Jean-Pierre Rojot**, I.G.P.C. en service détaché dans l'emploi de Chef du S.R.E. de Picardie, est, à compter du 11 avril 1976, réintégré dans son Administration d'origine et admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 12 novembre 1975.

**M. Bernard Petigny**, I.C.P., est, à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1975, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

Arrêté du 13 octobre 1975.

## NAISSANCE

**M. H. Dupont** fait part de la naissance de sa fille Amélie.

Issy-les-Moulineaux, le 20 octobre 1975.

## NECROLOGIE

Nous avons le regret de faire part du décès de notre camarade :

**Adrien Weirich**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées.

Nous adressons à sa famille toutes nos condoléances.

# Voyage d'étude en Afrique du sud et en Rhodésie

*Devant le succès remporté par le voyage que nous avons organisé au Brésil du 1<sup>er</sup> au 15 mai 1975 (vous avez pu en lire des comptes rendus dans de précédents numéros de la revue), nous avons envisagé d'organiser un nouveau voyage qui aurait cette année pour destination*

## **L'Afrique du sud et la Rhodésie**

*D'une durée de 17 jours, ce voyage vous conduira de Johannesburg aux chutes du Zambèze (Victoria Falls), en passant par Prétoria, Durban, Capetown, autant de sites qui s'annoncent prometteurs si l'on considère le côté technique, car les réalisations de ce pays sont nombreuses, et le côté touristique, puisque nous visiterons la réserve d'animaux de Wankie où un safari-photo est prévu et, en fonction des autorisations obtenues, une mine d'or ou de diamants.*

*Un programme susceptible de donner satisfaction à tous ceux qui seraient intéressés par ce voyage a été établi et vous sera adressé sur simple demande.*

*Toutes précisions complémentaires pourront être obtenues en appelant Mme Luce Amouzieg, au 551.66.62, chargée de l'organisation de ce voyage, qui aura lieu du 4 au 20 avril 1976 inclus, période qui correspond à la fin de l'été et qui permettra de jouir de conditions climatiques favorables.*

## **INSCRIVEZ-VOUS DE TOUTE URGENCE**

*Les épouses qui le souhaiteront pourront, bien entendu, se joindre à ce voyage.*

- CHAUX VIVE
- CHAUX ÉTEINTE  
(50/60 % ch. libre)
- CHAUX SPÉCIALE pour enrobés  
(20/30 % ch. libre)
- CARBONATE DE CHAUX  
(Filler calcaire)

Broyeurs à boulets

TOUS PRODUITS DE CARRIÈRE  
dans toutes granulométries

## Sté des CHAUX et CEMENTS

38 - SAINT-HILAIRE-DE-BRENS

Tél. 57 et 72 à SAINT-SAVIN - 38



**SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE  
DE REVÊTEMENTS**

43, rue W.-Rousseau - 69006 LYON  
Tél. 52.74.77

•  
**APPLICATIONS DE :**

### POLYMÈRES

- Polyuréthanes
- Polyesters
- Epoxy
- Acryliques

### ÉLASTOMÈRES

- Silicones
- Néoprène
- Hypalon

**GROUPE S.C.R.E.G.  
SOCIÉTÉ  
TRAVAUX PUBLICS**



**GIRARD  
S.T.P.G.**

Terrassements  
Réseaux divers  
Tous revêtements  
routiers  
Revêtements sportifs  
Sols industriels

**MONTEE DU LONG  
BOURG - LES - VALENCE**  
Tél. : 43.61.40 - 43.61.41 - 43.56.02



**forclum**

société de force et lumière électriques

Centre d'Affaires Paris Nord  
Bât. Ampère n° 1  
93153 LE BLANC-MESNIL CEDEX  
Tél. 931.42.41

•  
**TOUTES INSTALLATIONS  
ÉLECTRIQUES  
TOUTES PUISSANCES**

**Chauffage électrique  
domestique et industriel**

•  
EQUIPEMENT D'USINES, DE CENTRALES  
ET DE POSTE DE TRANSFORMATION  
IMMEUBLES DE BUREAUX  
ET D'HABITATION  
HOPITAUX - UNIVERSITES  
EQUIPEMENTS SPORTIFS  
ECLAIRAGE PUBLIC  
RESEAUX DE DISTRIBUTION  
TABLEAUX - CONTROLE - REGULATION  
AUTOMATISME - TELECOMMANDE



**INGENIERIE  
POUR  
L'INFRASTRUCTURE  
LE BÂTIMENT  
ET L'AMENAGEMENT**

MEMBRE SYNTEC

•  
**Siège social :**

Immeuble « Le Mansard »  
Place Romée-de-Villeneuve  
**13100 AIX - EN - PROVENCE**  
Tél. (91) 27.62.58

•  
**AGENCES :**

**PARIS  
NANCY  
BEZIERS  
VITROLLES  
PERPIGNAN**



**SLAM s.a.**  
Sellier-Leblanc  
Agrégrats-Matériaux

**LAITIERS GRANULES ALPHA  
CENDRES VOLANTES  
GRAVES LAITIER  
GRAVES CENDRES VOLANTES  
GRAVES EMULSION  
GRAVES CIMENT  
GRAVES RECONSTITUEES  
LAITIERS CONCASSES  
POUZZOLANES  
CHAUX GRASSE  
DECHARGES  
PRESTATIONS DE SERVICE  
13 installations portuaires  
et dépôts embranchés  
7 centrales routières**

### **CARRIÈRES DE LA MEILLERAIE**

- Diorite bleue de Vendée
- Porphyre bleu et rouge de Bourgogne
- Quartzite de Normandie
- Trapp des Vosges
- Porphyre bleu des Vosges
- Cornéenne de Fougères
- Agrégats Marins à La Rochelle-Pallice

•  
**Directions Générale et Commerciale :**  
43, boulevard Maréchal-Joffre  
92340 BOURG-LA-REINE  
Tél. : 702.43.00

## LA JOURNÉE « PALPLANCHES ET FONÇAGE »

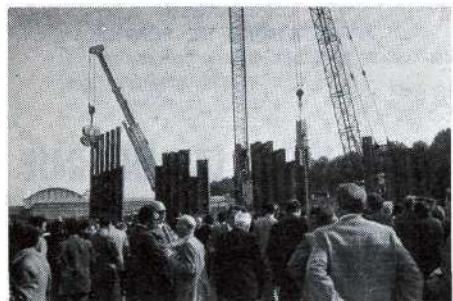
Dans la ville de Lyon, le jeudi 25 septembre 1975, s'est déroulée une manifestation originale en bordure du Rhône, à la hauteur du Palais des Congrès Internationaux, sur le terre-plein des expositions.

Elle était organisée par SACILOR — Aciéries et Laminoirs de Lorraine —, producteur de Palplanches, et DAVUM, son vendeur pour la France, avec la participation des Administrations, des Sociétés nationalisées, ainsi que des entreprises de travaux publics.

Il s'agissait de présenter et de mettre à l'épreuve divers engins capables d'enfoncer dans le sol des Palplanches utilisées comme soutènements de fouilles ou dans les ouvrages de génie civil tels que ponts, écluses, berges, quais maritimes, passages routiers, etc... A Lyon même, 28 000 tonnes de palplanches ont été mises dans le sol pour la seule ligne n° 1 du métro.

Plusieurs constructeurs français et étrangers de matériel de battage avaient prêté leur concours à cette démonstration.

Pourquoi ce rapprochement de sidérurgistes, de maîtres d'œuvre, de fabricants de matériel de travaux publics et d'entreprises ? Pour la simple raison que la mise en œuvre des palplanches, si l'on veut que le procédé soit encore plus efficace et plus économique, nécessite un matériel approprié et à haut rendement, capable de concilier les impératifs du prescripteur, de l'entrepreneur de travaux publics, du producteur d'acier et du constructeur d'engins. Dès lors la concertation était logique et, grâce à la journée du 25 septembre, elle devrait porter ses fruits.



Les participants ont, en effet, pu assister à des démonstrations convaincantes de « fonçage » de plusieurs profils de modules différents, de la gamme des palplanches dites « Larssen » de SACILOR, grâce à des appareils divers mais également fonctionnels, amenés à pied d'œuvre par les sociétés ou marques BSP, HO-PAC, PAJOT, P.T.C., ROLBA.

Les essais de fonçage, commentés par M. Georges Pommier, responsable, à la tête de l'entreprise lyonnaise du même nom, de la quasi-totalité des travaux de soutènement du métro réalisés avec la formule « palplanches », ont permis de juger des qualités respectives et d'ailleurs souvent complémentaires, d'appareils à percussion, tels que des moutons Diesel à double action ou des trépieds et d'appareils à vibration, tels que des vibrateurs ou vibrofonçeurs (1). La plupart présentaient des progrès intéressants dans la productivité, certains même constituaient des innovations.

Auparavant, dans le grand auditorium du Palais des Congrès, la Journée avait été ouverte par M. l'Ingénieur Général Mogaray, membre du Conseil Général des P. et C., présidant la réunion, qui avait tenu à marquer l'intérêt porté par l'Administration aux progrès récents obtenus dans la mise en œuvre des palplanches et la référence, à l'échelon mondial, que constitue, à ce titre, le chantier du métro de Lyon. M. Bassetti, Directeur chargé de l'activité « Palplanches » à SACILOR, avait mis en évidence le développement important dans le monde entier, de cette technique de génie civil, au cours des 10 dernières années, et la position prépondérante occupée par SACILOR dans le concert international, puisqu'elle se place dans le peloton de tête des producteurs mondiaux, et en première place parmi les exportateurs de ce produit. Le marché français fait également preuve d'une bonne vitalité, de sorte que la sidérurgie lorraine, avec ses puissantes installations de l'usine de Rombas, peut espérer franchir de nouvelles étapes dans la conquête des marchés.

A ce sujet M. Waldmann, Directeur de la SEMALY, maître d'œuvre du métro de Lyon, que les organisateurs avaient tenu à associer à cette journée, a souligné la complexité des problèmes posés par le chantier et les solutions très satisfaisantes apportées, pour le soutènement des fouilles, par l'emploi des palplanches, dont le double rideau, laissé en place, suit sur 10 km le tracé de la première ligne.

M. Tapernoux, Premier Adjoint au Maire de Lyon, venu, en cours de réunion, représenter M. Louis Pradel, Président d'Honneur de la journée, a apporté, de son côté, la satisfaction de la municipalité, pour la manière dont, malgré les inévitables inconvénients passagers pour les citadins, avaient été menés à bien des travaux d'une telle ampleur.

Des conférences et des discussions se sont succédées, traitant de la mise en œuvre des palplanches, suivant la nature des sols et selon les engins de fonçage, avec les deux grandes familles d'appareils : à percussion ou à vibration. Ces conférences ont été présentées par les ingénieurs des Services Techniques de SACILOR : MM. Houy, J. Richard et de Lattre, assistés des représentants des constructeurs d'engins : M. Meyer (BSP France), M.



Pajot (Sté Pajot), M. Wahl (P.T.C.), M. Lacroix (Rolba), et M. Walter (HO-PAC).

Un film intitulé « Palplanches métalliques : de l'usine aux chantiers », réalisé par SACILOR, a clôturé la réunion, en mettant l'accent sur la fiabilité de l'acier et du matériau « palplanches », tout en présentant des vues démonstratives et souvent très spectaculaires des ouvrages récents construits en France, à partir de palplanches métalliques. Parmi ceux-ci, le métro de Lyon figurait naturellement en bonne place.

Cette Journée, qui débordait du seul domaine technique, a fait la preuve des progrès importants réalisés dans le matériel de fonçage qui, outre qu'ils accélèrent les travaux, permettent désormais des mises en œuvre naguère impossibles, notamment en site urbain.

Les grandes Administrations concernées ne s'y sont pas trompé et y ont délégué des représentants, dont l'ensemble constituait près de la moitié des participants.

Le reste de l'assistance, outre les organisateurs, producteurs et vendeurs de palplanches, était composée, d'autre part, par les représentants des entreprises de travaux publics, à l'échelon national, avec, naturellement, une forte participation des firmes de la région lyonnaise.

(1) Furent présentés tour à tour les engins ci-après désignés : les trépieds PAJOT de 600 et 1400 kg ; le vibrateur HO-PAC adaptable à des pelles Poclair ; le vibrateur ROLBA-MULLER MS 20 H ; les vibrofonçeurs PTC 7 H 2 et 20 H 4 ; le trépied BSP 600 N ; le mouton DIESEL B 15 de BSP.

**SACILOR**

3, rue Paul-Baudry  
75383 PARIS CEDEX 08  
Tél. 359.97.31

# RÉPERTOIRE DÉPARTEMENTAL DES ENTREPRISES

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

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

## 01 AIN

Concessionnaire des planchers  
et panneaux dalles « ROP »

**Les Préfabrications Bressanes**

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

## 05 HAUTES-ALPES

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE  
DU MIDI**

Tous travaux routiers

Route de Marseille - 05001 GAP - B.P. 24  
Télex : ROUTMIDI 43221  
Tél. : (92) 51-03-96

## 13 BOUCHES-DU-RHONE

**SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE T.P.  
FOUGEROLLE - SNCT**

S.A. CAPITAL 51.101.400 F

Siège : 3, avenue Morane-Saulnier

VELIZY-VILLACOUBLAY

Agence de Marseille : 343, bd Romain-Rolland  
13009 MARSEILLE  
Téléphone : 75.53.78 TELEX : 44.846

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE  
DU MIDI**

Tous travaux routiers

Zone Industrielle - 13290 LES MILLES  
Tél. : (91) 26.14.39  
Télex : ROUTMIDI 41702

**ENTREPRISE DE MAÇONNERIE  
PHILIPPE SCHIANO**

Immeuble Méditerranée

Avenue de la Viguerie - 13260 CASSIS  
Tél. 01.77.00

## 20 CORSE

**ENTREPRISE DE  
TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENTS  
RABISSONI s.a.**

Société anonyme au capital de 100.000 Francs  
Gare de Mezzana - Plaine de Peri  
20000 SARROLA-CARCOPINO

**SOCIÉTÉ T.P. ET BATIMENT  
Carrière de BALEONE**

Ponte-Bonello par AJACCIO

Tél. 27.80.20 Ajaccio

Vente d'agréments et matériaux de viabilité  
Tous travaux publics et Bâtiment

## 21 COTE-D'OR

**LES AGGLOMÉRÉS DE L'EST**

21-SAINT-JEAN-DE-LOSNE

Tuyaux en béton - Préfabrication - Tous  
produits moulés - Bordures de trottoirs  
Viabilité - Signalisation -  
Tous les produits V.R.D. - Dalles - Clôtures

## 26 DROME

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE  
DU MIDI**

Tous travaux routiers

Route de Mours  
26101 ROMANS - B.P. 9  
Télex : ROUTMIDI 45703  
Tél. : (75) 02-22-20

## 38 ISÈRE

— CHAUX VIVE  
— CHAUX ÉTEINTE  
50/60 % Ch. Libre  
— CHAUX SPECIALE pr enrobés  
20/30 % Ch. Libre  
— CARBONATE DE CHAUX  
(Filler Calcaire)

broyeur  
à boulets

**Sté de CHAUX et CEMENTS**  
38 - SAINT-HILAIRE DE BRENS

## 39 JURA

**Sté d'Exploitations et de Transports PERNOT**

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

**Sté des carrières de Moisse**

39-MOISSEY

## 59 NORD

**Ets François BERNARD et Fils**  
MATÉRIAUX DE VIABILITÉ :

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

50, rue Nicolas-Leblanc - LILLE

Tél. : 54-66-37 - 38 - 39

**BEUGNET**  
(Sté Nouvelle des Entreprises)

S.A. au Capital de 5.200.000 F

**TRAVAUX PUBLICS**

53, bd Faidherbe - 62000 ARRAS

## 63 PUY-DE-DOME

**BÉTON CONTROLE DU CENTRE**

191, a. J.-Mermoz, 63-Clermont-Ferrand

Tél. : 92-48-74.

Pont de Vaux, 03-Estivareilles

Tél. : 06-01-05.

**BÉTON PRÊT A L'EMPLOI**

Départ centrale ou rendu chantiers par  
camions spécialisés - Trucks Mixers -

## 67 BAS-RHIN

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

**Gravière du Rhin Sessenheim**

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

Siège social : 67-SESSENHEIM

Tél. : 94-61-62

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

## 76 SEINE-MARITIME

**PLASTI-CHAPE**

Route de Darnétal - MESNIL-ESNARD 76

- Revêtements routiers anti-dérapants
- Enrobés spéciaux
- Signalisation horizontale
- Revêtements de sols industriels

**snammi**

Siège Social : Quai Bas de l'Escure

76920 AMFREVILLE-LA-MIVOIE

B.P. n° 4 - Tél. (35) 70.82.64 +

**MATÉRIELS DE TRAVAUX PUBLICS**

**LOCATION - MANUTENTION**

Poclain (pelles) - P.P.M. (grues manutention)  
CMC (chargeurs) - Bomag (rouleaux vibrants)  
Ingersoll rand (compresseurs) - Neyrpic  
Ponts Jumeaux (carrières)

**SOCIÉTÉ NORMANDE  
DU CIMENT MOULÉ**

83, rue de la Motte

76140 LE PETIT-QUEVILLY

Tél. 72.29.61

**CLOTURES BÉTON ET GRILLAGE  
ELEMENTS BÉTON VIBRE**

## 93 SEINE-SAINT-DENIS

**s.a.r.l. DEVAUDEL**

**FOURNITURES  
INDUSTRIELLES**

73-75, rue Anselme - 93400 SAINT-OUEN

Tél. 254.80.56 +

(Suite page 48)



ENTREPRISES  
**QUILLERY SAINT-MAUR**  
 GÉNIE CIVIL — BÉTON ARMÉ  
 — TRAVAUX PUBLICS —  
 8 à 12, av. du 4-Septembre - 94100 Saint-Maur  
 Tél. 883.49.49 +

FRANCE ENTIÈRE

 *Compagnie Générale des Eaux*  
 Exploitation: EAUX  
 ASSAINISSEMENT  
 ORDURES MÉNAGÈRES  
 CHAUFFAGE URBAIN  
 52, rue d'Anjou - 75008 PARIS - Tél. 265 51 20

**Société  
 Armoricaine  
 d'Entreprises  
 Générales**

S.A. au Capital de 2 000 000 F

■  
**TRAVAUX PUBLICS  
 ET PARTICULIERS**  
 ■

Siège social :  
 7, rue de Bernus - VANNES  
 Téléphone : 66.22.90

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE  
 DU MIDI**  
 ÉMULSIONS DE BITUME  
 TOUS TRAVAUX  
 ROUTIERS

●  
 S.A. au capital de 2 000 000 F  
 SIEGE SOCIAL  
**LYON (2<sup>e</sup>) - 28, rue d'Enghien**  
 Tél. (78) 42.06.12

●  
 DIRECTION DES EXPLOITATIONS  
 et USINE D'EMULSIONS DE BITUME  
**05001 GAP - B.P. 24**  
**Route de Marseille**  
 Tél. (92) 51.03.96  
 Téléx : ROUTMIDI 43221

●  
 BUREAUX et DEPOTS  
**26101 ROMANS - B.P. 9**  
 Tél. (75) 02.22.20  
 Téléx : ROUTMIDI 45703  
**Zone Industrielle**  
**13290 LES MILLES**  
 Tél. (91) 26.14.39  
 Téléx : ROUTMIDI 41702

Le Service des  
**CONGÉS PAYÉS**  
 dans les  
**Travaux Publics**

ne peut être assuré que par la

**Caisse Nationale  
 des Entrepreneurs  
 de Travaux Publics**

Association régie  
 par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901  
 Agréée par arrêté ministériel  
 du 6 avril 1937  
 J.O. 9 avril 1937

**7 et 9, av. du Général-de-Gaulle**  
**92 - PUTEAUX**  
 Tél. : 772.24.25

**TRAVAUX PUBLICS  
 ET PARTICULIERS**

●  
 Société Anonyme des Anc. Etablissements

**TRARIEUX & ROGARD**

au capital de 2 500 000 Francs

Siège social :  
 13, 15, 17, quai V.-Continsouza  
 B.P. N° 33

19003 TULLE

●  
**ENTREPRISE GÉNÉRALE**

Qualification Nationale 132-1341 \*\*\*\*\* 3  
 MAÇONNERIE - BÉTON ARMÉ  
 ROUTES - PONTS - BARRAGES

●  
 Tél. (55) 26.11.75 - C.C.P. Limoges 3292 E  
 R.C. Tulle 54 B 8

BUREAUX à :

**ROUEN** (76100)  
 4-6-8, rue P.-Renaudel - Tél. 72.89.22  
**PEYRAT-LE-CHATEAU** (87470)  
 Tél. 69.40.46 - B.P. 1  
**BRIVE** (19104)  
 Tél. 74.04.37 - B.P. n° 135

**ENTREPRISES  
 QUILLERY-ST-MAUR**

Société Anonyme au Capital de 35 280 000 F

8 à 12, avenue du 4-Septembre  
 94100 SAINT-MAUR (Val-de-Marne)  
 Tél. 883.49.49 +

- **Génie civil**  
 ● **Béton armé**  
 ● **Travaux publics**

●  
 Agences :

Le HAVRE - ROUEN  
 NOTRE-DAME-DE-GRAVENCHON  
 WILLEMS (ROUBAIX)  
 STRASBOURG - BORDEAUX  
 CHATEAURoux - LYON  
 MARSEILLE - POINTE-A-PITRE



# RINCHEVAL

SOISY-SOUS-MONTMORENCY (Val-d'Oise) - Tél. : 989.04.21 +

TOUS MATERIELS DE **STOCKAGE, CHAUFFAGE ET EPANDAGE**  
DE **LIANTS HYDROCARBONES**

## ÉPANDEUSES avec rampe

- Eure et Loir
- Jets multiples à commande pneumatique

## POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



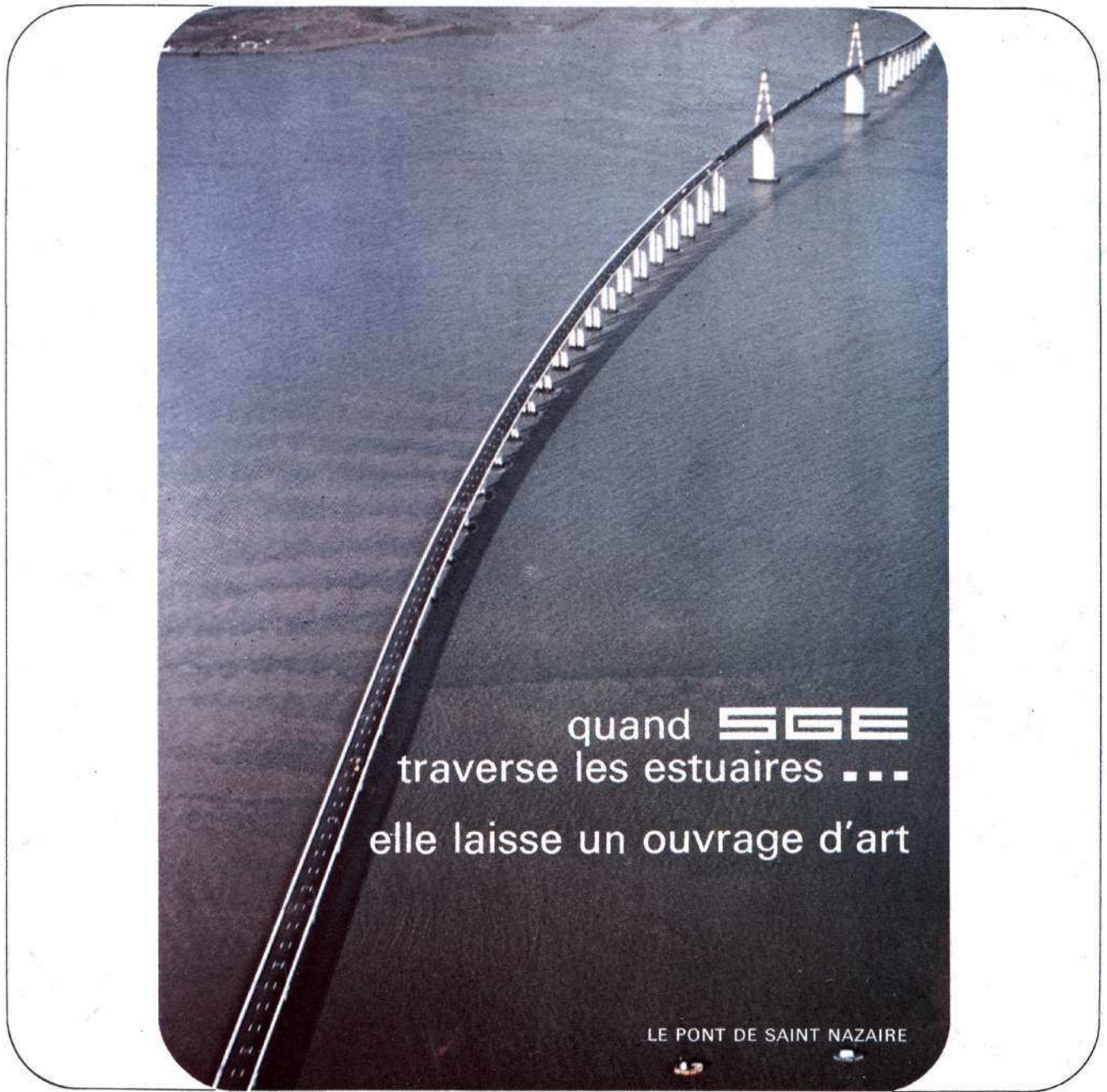
Equipement épandeur à transmission hydrostatique et rampe à commande pneumatique

## STOCKAGE et RÉCHAUFFAGE de liants :

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

(300 réalisations)

DEPUIS 1911, LES ETABLISSEMENTS RINCHEVAL CONSTRUISENT DES MATERIELS D'EPANDAGE



quand **SGE**  
traverse les estuaires ...  
elle laisse un ouvrage d'art

LE PONT DE SAINT NAZAIRE

**SOCIETE GENERALE D'ENTREPRISES**

génie civil • travaux publics • travaux industriels  
batiment • charpente métallique