

## **Les Communautés Européennes**



# publications de l'OCDE

## vient de paraître :

SYMPOSIUM INTERNATIONAL SUR LA THÉORIE ET LA PRATIQUE DANS L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS — INTERNATIONAL SYMPOSIUM ON THEORY AND PRACTICE IN TRANSPORT ECONOMICS — INTERNATIONALES SYMPOSIUM UEBER THEORIE UND PRAXIS IN DER VERKEHRSWIRTSCHAFT 3<sup>e</sup> Symposium (janvier 1971)

Le but des Symposiums, organisés par la « Conférence Européenne des Ministres des Transports » (CEMT) de 18 pays européens\* avec le concours d'autres Organisations internationales, est de susciter des échanges de vues à une échelle très large sur les progrès qui restent à accomplir en matière de recherche pour promouvoir une théorie de l'économie des transports et rapprocher en même temps la théorie et la pratique dans ce domaine. Les principaux thèmes développés au cours du dernier symposium de Rome et dont on vient de publier le compte rendu furent les suivants :

— les incidences économiques du développement de la productivité dans le domaine des transports notamment en ce qui concerne la répartition économique des trafics de marchandises entre les différents modes de transport ;

— les transports dans les conurbations comme partie intégrante de la politique de l'aménagement du territoire ;

— les effets des interventions spécifiques de l'Etat sur l'organisation et l'efficacité des entreprises de transport

452 pages

50,00 F

### « Recherche routière » :

Le programme de recherche routière comporte deux domaines principaux d'activité

— la Documentation Internationale de Recherche Routière (DIRR) assurant un échange systématique d'informations sur la recherche routière dans les 22 pays Membres ;

— la promotion de la coopération internationale dans les trois domaines principaux de recherche routière — construction sécurité et circulation — grâce à la création de groupes de travail, ainsi que par l'organisation de symposiums sur des problèmes routiers de grande importance. Les rapports suivants, publiés dans la série « Recherche routière » comportent généralement trois parties : un rapport de synthèse sur l'état des connaissances, des recommandations et conclusions aux Gouvernements des pays Membres et aux ingénieurs praticiens et un rapport sur l'orientation future de la recherche

SYMPOSIUM SUR L'UTILISATION DES METHODES STATISTIQUES DANS L'ANALYSE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE (octobre 1970)

218 pages

24,00 F

Traité de l'analyse de régression, des études de fréquence, des modèles probabilistes de l'analyse multivariée, des comparaisons internationales, du recueil de données, de la classification statistique et des résultats des études et recherches statistiques. Un compte rendu complet des discussions est fourni en complément

SECURITÉ DES PIÉTONS, par B-M Biehl S J Older et D J Griep (mai 1970)

70 pages

10,00 F

CORROSION DES VÉHICULES AUTO MOBILES ET INFLUENCE DES FACTEURS CHIMIQUES (octobre 1969)

68 pages

8,00 F

RECHERCHE SUR LES GLISSIÈRES DE SECURITE, par V-J Jehu et C-W Prisk (février 1969)

70 pages

5,00 F

Rapport sur la conception des glissières leurs critères d'utilisation, les aspects de sécurité et les essais, ainsi que sur les recherches effectuées dans les pays Membres

ALCOOL ET MÉDICAMENTS, par L Goldberg et J-D-J Havard (janvier 1968)

56 pages

5,00 F

Synthèse des recherches effectuées sur les effets de l'alcool et des médicaments sur le comportement des conducteurs

COMPORTEMENT DES CONDUCTEURS (janvier 1971)

92 pages

11,00 F

Contient un répertoire et une évaluation des techniques d'observation du comportement des conducteurs, des méthodes de sélection, de l'éducation et de la rééducation des conducteurs. Fait le point de l'état actuel des connaissances de la psychologie des conducteurs et contient les conclusions générales du groupe et les recommandations relatives aux recherches futures à entreprendre en coopération

Pour obtenir ces ouvrages ou le catalogue complet des publications de l'OCDE s'adresser au

BUREAU DES PUBLICATIONS DE L'OCDE

2, rue André-Pascal, 75-PARIS (16<sup>e</sup>)

\* Allemagne Autriche Belgique Danemark Espagne France Grèce Irlande Italie Luxembourg Norvège Pays Bas Portugal Royaume Uni Suède Suisse Turquie et Yougoslavie. Tous ces pays font également partie de l'OCDE — la Yougoslavie avec un statut spécial. Les autres Membres de l'OCDE sont le Canada les Etats Unis la Finlande l'Islande le Japon

---

# Sommaire

---

Avant-Propos	Jacques CHABAN-DELMAS, Premier Ministre	17
Bilan et perspectives de développement des communautés	Jean-Pierre BRUNET, Directeur des Affaires Economiques et Financières au Ministère des Affaires Etrangères	19
Vers une politique industrielle commune	Robert TOULEMON, Directeur général des Affaires industrielles à la Communauté Economique Européenne	25
La politique énergétique communne	Jean COUTURE, Ingénieur Général des Mines, Secrétaire Général de l'Energie	31
Les aides au développement régional dans les pays du Marché Commun	Bernard CABARET, Ingénieur des Mines, chargé de mission à la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale	43
La politique commune des transports	P. DEBAYLES, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Haut Fonctionnaire chargé des Relations Internationales au Ministère de l'Equipement et du Logement, au Ministère des Transports	55
L'industrie automobile dans la Communauté Européenne	François PERRIN-PELLETIER, Ingénieur en Chef des Mines, Directeur du Centre de Production automobiles Peugeot - Sochaux	59
La libre circulation, le libre établissement dans la Communauté Economique Européenne	Jean DOULCIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction de l'Architecture - Ministère des Affaires culturelles	69
Participation du Ministère de l'Equipement et du Logement et du Ministère des Transports à la Coopération Technique		73
Nécrologie	Georges MONTIGNY	77
Mutations, Promotions et Décisions diverses		81

---

Photo de couverture : Le Conseil des Ministres de l'Agriculture — Vue générale de la 125<sup>e</sup> session, les 28 et 29 septembre 1970.

---

**Tarif abonnement : Un an France et Etranger 100 F (pour l'Etranger frais de port en sus).**

**Prix du numéro : 10 F.**

---

LXVIII<sup>e</sup> année - n° 1 - mensuel

**RÉDACTION : 28, rue des Sts-Pères, Paris-7<sup>e</sup> LIT. 25.33**

**PUBLICITÉ : 254, rue de Vaugirard, Paris-15<sup>e</sup> LEC. 27.19**

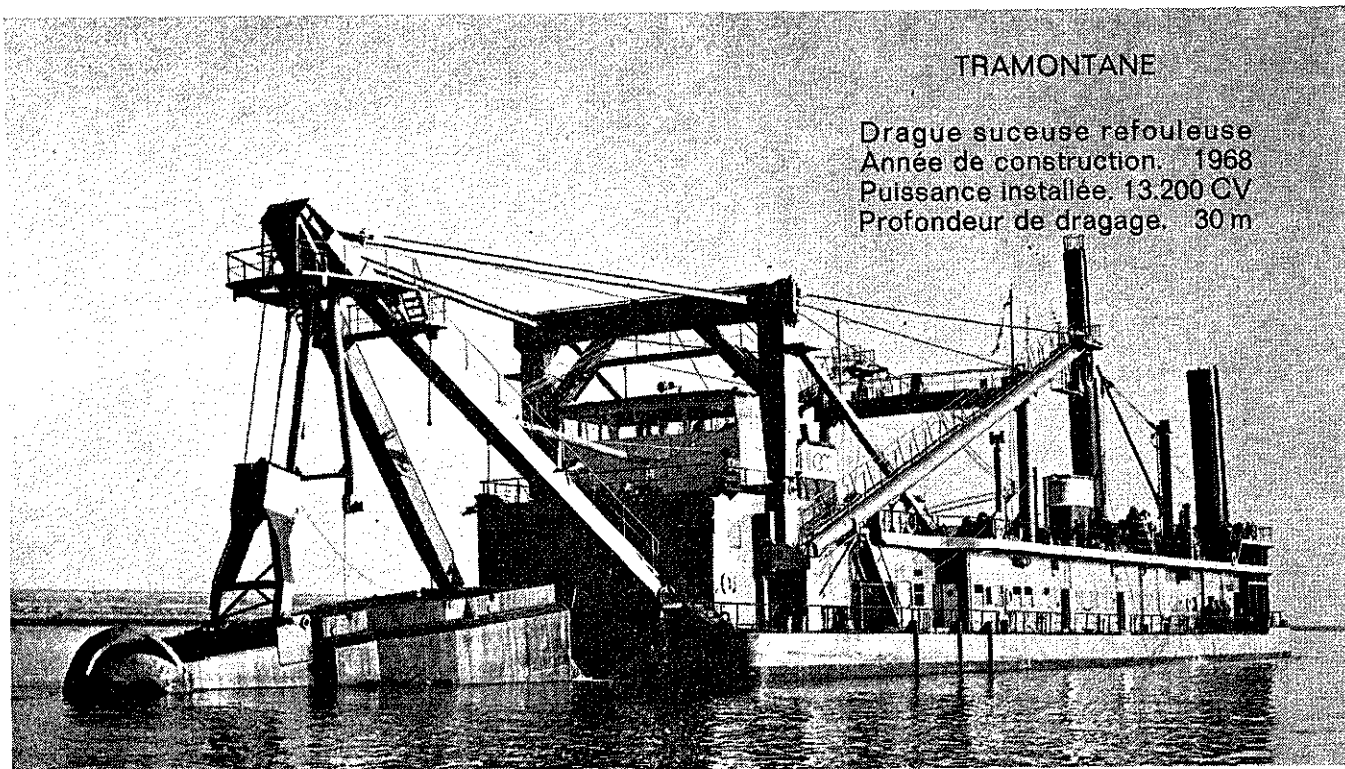
---

**BOULOGNE** 4000000 m<sup>3</sup>  
**BORDEAUX** 19000000 m<sup>3</sup>

**DUNKERQUE** 25000000 m<sup>3</sup>  
**FOS-SUR-MER** 28000000 m<sup>3</sup>

Une longue expérience dans les travaux  
de dragages maritimes et fluviaux

Un matériel puissant, moderne et adapté  
à tous les problèmes de dragage



DUNKERQUE - Extension du bassin maritime

# SOCIÉTÉ NATIONALE DE TRAVAUX PUBLICS

10, rue Cambacérés - Paris 8<sup>e</sup> - Tél.: 265.37.59

===== TÉLEX : 66 777 ALDOSIVI PARIS =====



## AVANT- PROPOS

La part prise par de nombreux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines dans l'accomplissement des tâches si diverses qu'implique la construction de l'Europe, est telle qu'il n'est pas surprenant que leur Association consacre un de ses bulletins à l'étude des problèmes économiques et industriels des Communautés. Il convient de l'en louer.

Les Communautés Economiques Européennes ont joué jusqu'à présent un grand rôle dans l'organisation de la partie occidentale de notre continent. Ce rôle va s'amplifier. Le Royaume-Uni et trois autres pays négocient actuellement leur adhésion au Traité de Rome. Des conversations ont été ouvertes avec la presque totalité des autres pays d'Europe de l'Ouest pour déterminer l'avenir de leurs relations avec les Communautés.

Parallèlement à ce mouvement vers l'extension géographique, les Six ont déterminé à la Conférence de La Haye l'orientation générale de leur entreprise commune en affirmant l'objectif de l'union économique et monétaire.

Je pense, pour ma part, que les Communautés européennes sont entrées dans une deuxième époque de leur histoire et que leur contribution à la construction de l'Europe sera plus forte encore demain qu'elle ne l'était hier. Deux objectifs essentiels ont été atteints au cours de la première période : l'union douanière et la politique agricole commune grâce auxquelles le marché commun proprement dit a été réalisé. Il reste maintenant à s'attaquer aux problèmes de la « deuxième génération » des Communautés européennes : la politique industrielle et scientifique commune, l'union monétaire.

C'est donc dans un cadre européen qui s'annonce à la fois plus vaste et plus précis que notre pays envisage désormais son avenir. Un avenir national, bien entendu, car nulle innovation institutionnelle ne saurait remplacer à bref délai les réalités nationales si vivantes. Mais, un avenir européen aussi, car aucune rêverie isolationniste ne saurait enrayer le mouvement vers une coopération de plus en plus étroite avec nos voisins.

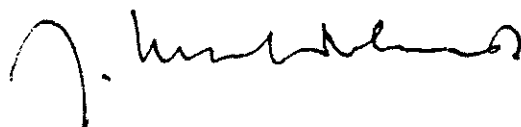
Chacun d'entre nous doit en conséquence se préparer encore davantage à agir avec énergie et conviction pour que la France occupe dans l'Europe en construction la place de premier plan qui lui revient et pour que l'Europe retrouve dans le monde le rôle que les affrontements, les divisions, les rivalités inutiles lui ont fait perdre au bénéfice des très grandes puissances.

Voilà le défi que doivent relever les gouvernants, les fonctionnaires, les hommes d'affaires, les ingénieurs, les chercheurs, les enseignants et, d'une manière générale, tous les cadres de notre pays.

Nous devons jouer la partie ensemble, en équipe.

La tâche est noble et exige de chacun de nous des efforts.

Elle est à notre mesure.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Chaban-Delmas', with a large, sweeping initial 'J'.

Jacques CHABAN-DELMAS.

# Bilan et perspectives de développement des communautés

par **Jean-Pierre BRUNET**, Directeur des Affaires Economiques et Financières  
au Ministère des Affaires Etrangères.

Au moment où le Marché commun entame sa 14<sup>e</sup> année d'existence, il n'est pas inutile de tracer un bilan de ses réalisations, trop souvent méconnues du public, et de ses perspectives, trop souvent négligées des experts. Mais auparavant, une brève description des institutions européennes est nécessaire.

Le 8 avril 1965, un traité a fusionné les organes créés par le Traité de la C.E.C.A. en 1951 avec ceux des traités de Rome de 1957 créant l'Euratom et la Communauté Economique Européenne.

Ces organes sont la *Commission*, formée de 9 membres indépendants, assistés d'environ cinq mille fonctionnaires, dont le rôle est d'être, pour reprendre une terminologie employée sous le Directoire, l'« Imagination », dans la mesure où elle dispose du droit d'initiative des textes ; elle est également chargée de la gestion de l'acquis communautaire.

Le *Conseil*, composé de représentants des Etats membres, qui sont généralement les Ministres des Affaires Etrangères et dont les sessions sont préparées par leurs suppléants, les ambassadeurs, représentants permanents, est, selon la même terminologie, la « Raison », la majeure partie des décisions relevant de lui.

L'*Assemblée Parlementaire Européenne*, qui donne son avis, ainsi que le Comité économique et social, sur la plupart des projets de textes, vient de se voir reconnaître par le Traité du 22 avril 1970 des pouvoirs budgétaires non négligeables. La *Cour de Justice*, enfin, voit son rôle croître progressivement puisqu'elle est seule à donner, en cas de doute ou de conflit, l'interprétation des Traités et de leurs textes d'application.

Le fonctionnement des institutions a été dans l'ensemble satisfaisant dans la mesure notamment où s'est instaurée avec le temps une coopération entre la Commission et le Conseil plus intime que les textes ne l'avaient prévu. La Commission s'est en effet attachée à présenter des projets qui tiennent par avance compte des vues du Conseil. Quant au Conseil, il a développé une coutume tendant à rechercher, aussi longtemps que nécessaire, l'accord des Etats sur les points en litige, plutôt que de tenter par un vote à la majorité, de prendre des décisions qui conduiraient à des difficultés dans leur application.

\*

La Conférence « au sommet » de La Haye, des 1<sup>er</sup> et 2 décembre 1969, a porté, pour l'essentiel, sur trois thèmes suggérés par le Président de la République française : achèvement, renforcement, élargissement du Marché commun.

Ce sont ces trois éléments qui vont être successivement étudiés.

1. Le Marché commun peut être considéré comme achevé. À l'issue de la période transitoire de 12 ans que les signataires du Traité de Rome s'étaient donnés, les produits circulent librement ; pour les personnes et les services, il en est presque de même ; les obstacles à la concurrence enfin, sont largement éliminés. Prenons deux exemples pour éclairer notre propos.

La politique agricole, en vigueur depuis 1968, est fondée sur trois principes : un marché unique avec des prix communs, et un même régime de protection à l'égard des pays tiers, une préférence communautaire qui incite les États membres à s'approvisionner dans le Marché commun, une solidarité financière qui fait supporter à tout l'ensemble les charges découlant des principes précédents.

Le 21 avril 1970, les États membres ont franchi un pas supplémentaire en décidant que la totalité des dépenses agricoles (comme d'ailleurs de la plupart des autres dépenses communautaires) sera désormais financée par les Communautés sur les ressources propres qui lui seront progressivement affectées à savoir les prélèvements perçus sur les produits agricoles, les droits de douanes perçus sur les produits industriels auxquels s'ajoutera une fraction du produit de la T.V.A.

En ce qui concerne la politique commerciale et pour éviter que des divergences entre les régimes des échanges de chaque État avec les pays tiers ne portent atteinte à l'union douanière — réalisée depuis 1968 —, le Traité de Rome a prévu la substitution progressive d'une politique commune aux politiques nationales. Ceci vaut pour la politique tarifaire, qui est achevée sur le plan agricole comme sur le plan industriel ainsi qu'en témoigne la négociation tarifaire multilatérale, dite « Kennedy », qui a été menée selon des procédures communautaires. Les restrictions quantitatives aux importations en provenance des pays riches ont à peu près totalement disparu ; les contingents qui subsistent pour les importations en provenance des pays pauvres et des pays à commerce d'État sont d'une ampleur comparable dans les divers pays de la Communauté ; enfin, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1970, la règle est que les accords avec les pays tiers soient négociés et conclus par la Communauté et non plus par les États membres, à l'exception, maintenue en principe jusqu'en 1972, des accords avec les pays de l'Est.

2. Si la Conférence de La Haye a permis l'achèvement de la Communauté, elle a également décidé de la renforcer, de l'« approfondir ». Des lacunes sont en effet apparues en cours de la construction de l'Europe. On a également estimé nécessaire de consolider l'édifice pour que, dans l'éventualité de l'arrivée de nouveaux adhérents, l'ensemble ne soit pas affaibli.

Des efforts entrepris en matière de renforcement, seul sera étudié, ici, le projet d'union économique et monétaire.

Ce projet trouve son origine dans les crises monétaires qui ont secoué la Communauté ces dernières années comme dans l'instabilité du système monétaire international. L'intégration des diverses économies est en effet parvenue à un stade tel que toute difficulté monétaire grave d'un pays membre a des répercussions sérieuses sur les autres. Par ailleurs, le déficit persistant de la balance des paiements américaine et le développement incontrôlé de la masse des eurodollars qui en est la conséquence, souligne l'importance qu'aurait la création d'une organisation monétaire européenne, qui suppose implicitement une concertation poussée des politiques économiques et l'octroi d'une aide mutuelle en cas de difficultés.

C'est en vue d'apporter une contribution à la réalisation de cette Union que la Commission a, au début de 1969, déposé le « memorandum Barre ». Les orientations de ce document ont été approuvées par le Conseil : une procédure de consultation sur les politiques économiques à court terme et un soutien monétaire à court terme ont été mis en place au début de l'année. Pour le moyen terme, la coordination des politiques et le soutien monétaire sont en cours de négociation.



Déterminés à explorer la possibilité d'aller au delà, les Etats membres, à la suite de la Conférence de La Haye, ont créé une commission d'experts, présidée par M. Werner, Premier Ministre du Luxembourg. Elle a déposé, au mois d'octobre, son rapport qui propose, au cours d'une première étape, dont la durée serait de trois ans, une concertation accrue des politiques économiques, budgétaires et monétaires, ainsi que la limitation des fluctuations des cours entre les monnaies communautaires à l'intérieur de marges plus étroites que celles qui résultent de l'application des marges en vigueur sur le dollar. Au delà de cette première étape, des actions nouvelles pourraient être entreprises qui devraient aboutir, d'ici une dizaine d'années, à la création, entre les pays membres de la Communauté, d'une union économique et monétaire dans laquelle les décisions principales seraient prises par les instances communautaires.



Ce rapport ainsi que les propositions de résolution et de décision que la Commission en a tirées sont soumis actuellement à l'examen des Gouvernements des pays membres de la Communauté Economique Européenne, qui devront se prononcer incessamment sur l'opportunité de s'engager dans la première étape dès le début de l'an prochain.

3. L'élargissement est la troisième tâche à laquelle se sont attaqués les Six à la suite de la Conférence de La Haye. Les négociations entamées depuis l'été, comme il avait été convenu entre Chefs d'Etat, se déroulent dans des conditions satisfaisantes.

D'abord, parce que, comme cela vient d'être dit, la Communauté est presque achevée et progresse dans la voie de son renforcement. Ensuite, parce que les discussions sont conduites par la Communauté en tant que telle, et parlant d'une voix unique, sur la base d'une position commune que les Six ont définie au préalable entre eux.



Les négociations ont montré que la Communauté était ferme dans la défense des principes qu'elle s'est fixée ; ceci qu'il s'agisse du principe selon lequel les candidats doivent accepter les Traités et les décisions de toute nature intervenus depuis l'entrée en vigueur des Traités, ou de la règle prévoyant que la solution des problèmes d'adaptation devra être recherchée par l'établissement de mesures transitoires et non par des modifications aux règles existantes, ou encore de la règle selon laquelle la période de transition doit être la même pour tous les candidats et pour tous les secteurs, afin d'assurer un « parallélisme adéquat » entre ce qui serait réalisé progressivement dans le secteur industriel et ce qui devra l'être dans le secteur agricole.

Nous sommes également convenus à Six que les questions les plus importantes, dans le domaine agricole, financier et monétaire, doivent être évoquées en priorité.

Si les pays candidats font preuve de la même détermination dans leur volonté de rejoindre l'Europe, la négociation pourra aboutir à un résultat satisfaisant.

Ajoutons que parallèlement a commencé l'audition des représentants des pays européens qui, sans avoir fait acte de candidature, recherchent néanmoins la conclusion d'un accord avec la C.E.E. Il ne faut pas se dissimuler les difficultés de définir des relations comportant un équilibre d'avantages avec la Suède, la Suisse, l'Autriche, le Portugal, la Finlande et l'Irlande ; ces négociations devront néanmoins aboutir en même temps que celles relatives à l'adhésion des pays candidats, ne serait-ce que pour des raisons pratiques.

Si l'on veut juger objectivement des progrès accomplis, il ne faut pas oublier un point important : devant l'échec des premières et trop ambitieuses tentatives de construction de l'Europe, le Marché commun est apparu comme un biais, un détour nécessaire. Aussi, sans s'arrêter aux interminables négociations d'experts, faut-il n'en voir que les résultats : sur le plan technique, ils sont parfois limités mais toujours concrets, mais sur un plan plus général, une coopération politique, impensable il y a vingt ans, commence à s'ébaucher.



*Vue panoramique de la Lorelei (Rhin)*

# Vers une politique industrielle commune

par **Robert TOULEMON**, Directeur général des Affaires industrielles à la Communauté Economique Européenne.

Pour l'essentiel, la politique industrielle européenne demeure un ensemble de projets. Sa mise en œuvre constituera une pièce essentielle dans la réalisation de l'union économique et monétaire... Dans un mémorandum, publié en mars 1970, la Commission des Communautés Européennes a donné une vue d'ensemble des actions déjà engagées et de celles qui devraient l'être au cours des prochaines années afin que la Communauté offre le cadre le plus favorable au développement industriel. En juillet dernier, le Conseil a chargé un groupe d'experts de haut niveau d'examiner les plus importantes et les plus urgentes des questions soulevées. Ce groupe déposera son rapport avant la fin de l'année. La Commission pourra alors soumettre au Conseil un premier train de propositions qui devraient être adoptées dans le courant de l'année 1971.

Les principales questions traitées dans le mémorandum de la Commission peuvent être groupées en trois chapitres :

- l'unification du cadre général dans lequel s'exerce l'activité des entreprises,
- l'adaptation et la modernisation des structures industrielles,
- le développement des grandes technologies nouvelles.

## I. - UN CADRE UNIFIÉ

*L'unification des marchés* est loin d'être achevée, en dépit de l'élimination des obstacles classiques aux échanges (contingents et droits de douane).

Deux catégories d'obstacles subsistent :

- les entraves techniques ou obstacles aux échanges résultant de disparités de législation en matière commerciale ou de sécurité ;
- les pratiques discriminatoires dans le domaine des marchés publics ou influencés par les États.

L'élimination des entraves techniques aux échanges est essentielle pour permettre à toutes les industries de tirer le maximum d'avantages de la création d'un grand marché. C'est un facteur important de réduction des coûts dans de nombreux secteurs.

La Communauté a depuis de nombreuses années entrepris une action dans ce domaine. Après une assez longue période de recensement et de débats de procédure, un programme général a été adopté par le Conseil des Ministres en mai 1969 qui couvre tous les secteurs y compris celui des industries alimentaires.

Ce programme se traduit par l'adoption de directives auxquelles les Etats membres doivent conformer leur législation dans un délai généralement fixé à un an et demi. Plusieurs directives importantes ont déjà été adoptées, notamment en ce qui concerne le secteur de l'automobile. L'harmonisation des législations concernant les gaz d'échappement est effective depuis le 30 octobre 1970.

La Communauté suit dans ce domaine une méthode souple qui facilite la coopération avec les pays tiers européens ou extra-européens ainsi qu'avec les organisations internationales. Dans la plupart des cas, les Etats membres ne sont pas tenus de modifier les normes en vigueur mais seulement de ne plus opposer d'obstacles à l'importation de produits reconnus conformes à des normes communes (harmonisation dite « optionnelle »), ces normes étant elles-mêmes très souvent définies par des organismes ou institutions extérieurs à la Communauté, par exemple par la Commission Economique pour l'Europe de Genève ou encore par des organismes professionnels internationaux.

Tout en éliminant les obstacles aux échanges internes, la Communauté contribue ainsi à la réduction des obstacles aux échanges internationaux.

La protection de l'environnement naturel contre les nuisances de toutes sortes, dont la nécessité est universellement reconnue, conduira la Communauté à passer peu à peu de l'harmonisation des législations nationales préexistantes à l'élaboration d'une réglementation écologique commune. Une action isolée des Etats membres dans ce domaine engendrerait en effet des disparités de concurrence incompatibles avec le bon fonctionnement du Marché commun. La crainte de pénaliser l'industrie nationale ne manquerait d'ailleurs pas de paralyser l'action de chaque Gouvernement.

L'ouverture des marchés publics à la concurrence est un autre impératif du progrès industriel commun. Réserver les commandes publiques à l'industrie nationale peut paraître conforme au bon sens. Généralisée, cette pratique aboutit à priver des avantages du grand marché les secteurs qui en auraient le plus évident besoin. Le cloisonnement national auquel s'ajoute souvent l'absence de toute préférence communautaire effective caractérise en effet aussi bien le marché des centrales électriques — classiques ou nucléaires — que celui des grands avions ou du matériel ferroviaire, ou encore celui des ordinateurs destinés aux administrations et organismes publics.

Dans ce domaine, l'action de la Communauté s'exercera de plusieurs manières : au plan juridique en harmonisant lorsque c'est possible les procédures d'adjudication, au plan psychologique en s'efforçant de modifier le comportement des acheteurs, enfin au plan économique en organisant des commandes groupées ou concertées pour certains matériels de technologie avancée.

*L'unification du cadre juridique, fiscal et financier* présente également un grand intérêt pour le développement industriel.

Ainsi l'adoption d'un statut européen qui serait ouvert aux entreprises ayant des activités dans plusieurs de nos Etats membres, outre les commodités qu'il offrirait aux industriels, aurait une portée psychologique considérable. La Commission a présenté de nouvelles propositions à ce sujet en juillet. Toutefois, la difficulté de concilier les points de vue au sujet de la représentation des travailleurs laisse craindre que les travaux n'aboutissent pas rapidement.

Aussi étudions-nous la possibilité de recourir à des formules moins ambitieuses mais soulevant moins de difficultés, telles que l'adoption d'un droit européen des groupements d'entreprises (groupements d'intérêt économique et droit des groupes suivant les modèles offerts par les législations, française dans le premier cas, allemande dans le second).

En matière fiscale, nous avons soumis au Conseil un projet de directive qui, lorsqu'il sera adopté, aura pour effet d'éliminer les discriminations qui frappent les fusions de sociétés appartenant à des Etats membres différents. De même, la généralisation en cours de la taxe à la valeur ajoutée est une première étape vers une fiscalité indirecte harmonisée.

Enfin, la constitution d'un marché européen des capitaux est également un objectif essentiel de la Communauté, dont la réalisation est liée à celle de l'union monétaire. La Commission a recommandé dès à présent certains aménagements qui devraient faciliter la collecte des capitaux par les entreprises.

## II. - MODERNISER LES STRUCTURES

L'action en vue de favoriser la modernisation des structures est un autre aspect de la politique industrielle qui la rapproche d'une part de la politique de la concurrence, d'autre part de la politique sociale et régionale. De même, la Communauté se préoccupe des améliorations à apporter à la gestion des entreprises et à la formation de leurs dirigeants.

La Commission a le vif souci que sa politique de concurrence ne fasse pas obstacle aux concentrations nécessaires et en particulier aux concentrations entre firmes d'Etats membres différents.

Aussi a-t-elle confirmé qu'elle avait l'intention d'appliquer les dispositions du Traité relatives aux ententes de manière libérale, dès lors que le maintien d'une concurrence effective n'était pas mis en péril.

De plus, nous avons proposé que l'aide publique au développement technologique ainsi que les concours de la B.E.I. (1) soient utilisés comme un instrument pour favoriser la coopération et la concentration entre firmes de pays différents, alors qu'aujourd'hui ces aides sont bien souvent un obstacle à l'intégration industrielle multinationale.

Enfin, une intéressante suggestion a été faite par le Gouvernement français : celle de créer un bureau d'information à l'usage des entreprises de taille petite ou moyenne qui seraient désireuses de rechercher des partenaires au delà des frontières nationales.

En contre-partie de cette orientation favorable aux concentrations nécessaires, la Commission a annoncé son intention de veiller très fermement au danger d'abus de position dominante.

Nous ne pensons pas que la concentration, même transnationale, soit une panacée. Nous reconnaissons le rôle éminent des petites entreprises, même dans les secteurs de technologie avancée. Mais nous estimons que, dans ces secteurs, le maintien d'une concurrence effective est à long terme difficilement compatible avec le maintien de structures nationales.

L'objectif de la Communauté devrait être de favoriser dans ces secteurs la constitution progressive d'entreprises européennes transnationales capables de concurrencer les plus puissantes firmes des pays tiers.

Le contrôle des aides relève également de la politique de concurrence. Notre intention est d'en renforcer la rigueur, car nous avons la conviction que la plupart des aides purement sectorielles sont à déconseiller et qu'il faut mettre fin à une certaine surenchère en matière d'aide directe à l'investissement pour motifs de politique régionale.

La politique sociale et la politique régionale sont également inséparables de la politique industrielle. L'une et l'autre tendent à atténuer les déséquilibres et les tensions, à assurer une adaptation aussi peu douloureuse que possible de l'offre à la demande de main-d'œuvre.

Or nous constatons qu'à présent la situation dans notre Communauté est très loin d'être satisfaisante. Tandis que l'essor de nombreuses entreprises est ralenti par la pénurie de main-d'œuvre, beaucoup de travailleurs sont menacés de perdre leur emploi. Ce paradoxe n'est qu'apparent. Les entreprises en expansion sont trop souvent éloignées des régions où la main-d'œuvre est disponible. Cette main-d'œuvre n'est pas toujours préparée à occuper les emplois offerts.

L'accélération des mutations aggrave ces difficultés. En dix ans, l'industrie textile communautaire, dont les débouchés se sont cependant accrus, a perdu 500 000 travailleurs. Au cours de la même période, on estime à près de 1 500 000 les effectifs supplémentaires employés par les industries mécaniques et électriques. Tout indique que, loin de se ralentir, ces mutations vont s'accélérer.

---

(1) Banque Européenne d'Investissement.

Atténuer les rigidités nous paraît donc un objectif essentiel qui doit être poursuivi en commun par les responsables nationaux et communautaires des politiques industrielle, sociale et régionale.

Au niveau communautaire, nous espérons disposer prochainement de moyens renforcés par suite de la réforme déjà décidée de notre Fonds social qui, alimenté par les futures ressources propres dont disposera la Communauté, pourra jouer au profit des travailleurs de tous les secteurs le rôle éminemment utile qu'a rempli la Communauté du Charbon et de l'Acier dans ces deux secteurs.

La Commission recommande également une action vigoureuse de nos Etats membres en matière de formation professionnelle et une politique du logement qui ne fasse pas obstacle à une certaine mobilité géographique des travailleurs.

Enfin, dans un mémorandum portant sur les problèmes de politique régionale, la Commission a proposé différentes mesures en vue de promouvoir la création de pôles de développement dans les régions les plus défavorisées. Nous pensons à cet égard que l'accent devrait être davantage mis sur le renforcement des infrastructures matérielles et intellectuelles, plutôt que sur l'aide directe à l'investissement.

*La gestion des entreprises et la formation des hommes* ne relèvent pas de la compétence directe des Communautés. Aussi nous bornons-nous à formuler des recommandations.

Après avoir rappelé les principes dont devrait s'inspirer la gestion des entreprises, nous avons exprimé le souhait qu'une Fondation soit créée à l'initiative de l'industrie communautaire, afin d'organiser des échanges d'expérience entre firmes, de contribuer à l'évaluation quantitative et qualitative des besoins en cadres supérieurs, d'améliorer et d'intensifier le dialogue entre industries et universités à l'échelle communautaire.

Plusieurs initiatives sont en cours de développement dans ce domaine dont il est encore difficile d'apprécier la portée et les chances de succès.

### III. - DÉVELOPPER EN COMMUN LES TECHNOLOGIES NOUVELLES

Il est peu de domaines où la mise en commun des efforts soit aussi nécessaire que celui du développement des nouvelles techniques. Mais il en est également peu où la coopération entre Etats ait été aussi décevante.

La Commission s'est efforcée, dans la dernière partie de son mémorandum, de tirer les leçons des expériences des années passées. Il ne peut être question ici de reprendre cette analyse mais seulement d'en esquisser les traits essentiels au risque d'estomper les nuances qui s'imposent sur un pareil sujet.

Jusqu'à présent, les Etats d'Europe occidentale, du moins les principaux d'entre eux et d'abord la France et la Grande-Bretagne, se sont fixés des objectifs nationaux ambitieux dans les secteurs de technologie avancée, tout en reconnaissant que la poursuite de ces objectifs dépassait leurs moyens propres. La coopération européenne n'a pas été conçue ni organisée comme une politique commune ordonnée en fonction d'objectifs définis en commun. Aussi apparaît-elle aujourd'hui comme une mosaïque d'actions n'ayant entre elles aucun lien, ne groupant pas les mêmes participants et soumises à tous les aléas des rapports intergouvernementaux notamment en ce qui concerne leur financement.

Même au stade de la recherche, cette méthode, dite du coup par coup, apparaît peu efficace ; elle est désastreuse dès que l'on atteint le stade de l'industrialisation. Plus exactement elle a pour résultat de laisser l'industrialisation hors d'atteinte (Euratom, Eldo, Esro) ou extrêmement coûteuse (Concorde). On imagine en effet à quel point la gestion diplomatique de programmes industriels, avec ce qu'elle implique de répartitions artificielles des fabrications et d'incertitudes financières, peut être opposée aux exigences d'un « management » efficace.





*Coulée de hauts-fourneaux à Rheinhausen*

C'est pourquoi la Commission a proposé, dans ce domaine, l'adoption de méthodes entièrement nouvelles, dont les caractéristiques essentielles seraient les suivantes :

- l'organisation du marché des biens de technologie avancée par une politique commune d'achats permettant d'asseoir sur une base élargie — sectorielle et, au besoin, multi-sectorielle — l'équilibre des intérêts nationaux (2) ;
- l'attention portée davantage au renforcement des structures industrielles qu'à la production coûteuse de prototypes, l'objectif n'étant pas de refaire cinq ou dix ans plus tard les programmes américains, mais de permettre le développement en Europe d'entreprises transnationales capables d'affronter la concurrence des plus grandes firmes d'Outre-Atlantique (ou du Japon) ;
- le financement des programmes communs sur le budget de la Communauté, l'initiative des projets pouvant venir des industriels qui seraient invités en fonction de leurs affinités naturelles plutôt que d'exigences politiques ;
- la négociation en commun avec les grands partenaires extérieurs.

Les propositions contenues dans le mémorandum de politique industrielle viennent d'être complétées par une vue d'ensemble sur la politique technologique. La Commission propose l'élaboration d'une véritable politique commune portant à la fois sur la recherche et le développement industriel des technologies nouvelles.

Les travaux du groupe, présidé par le Professeur AIGRAIN, ont utilement préparé le terrain en démontrant que malgré la bonne volonté des Etats une politique commune ne pouvait se fonder sur une combinaison artificielle d'objectifs nationaux contradictoires mais sur la définition en commun de buts communs.

De même, il apparaît que l'Europe ne pourra établir dans ce domaine, comme dans tous les autres, une coopération satisfaisante, c'est-à-dire égalitaire, avec les Etats-Unis, tant qu'elle n'aura pas défini une politique commune et ne se sera pas dotée des moyens de la mener à bonne fin. La mission récente de l'ancien Premier Ministre belge, Théo LEFÈVRE, à Washington, tendant à explorer les conditions de participation des européens au programme « Post-Apollo », pouvait être considérée à cet égard comme un premier pas dans la bonne direction. Encore faudrait-il qu'il y eut une politique spatiale européenne, élément d'une stratégie commune de développement. L'échec de la conférence spatiale européenne a montré une fois de plus les limites de la coopération intergouvernementale mono-sectorielle.



A quoi sert le développement industriel ? Il ne serait ni habile, ni sage d'éluder une question que posent non sans ironie les contestataires de la société de consommation. En effet, nos sociétés devront de plus en plus ordonner leur progrès en fonction de finalités d'ordre qualitatif évoquées par la Commission dans l'introduction de son mémorandum.

La dignité du travail, la réduction des inégalités entre individus et entre nations, l'accès du grand nombre à la formation et à la culture, la sauvegarde de l'environnement ne doivent pas demeurer des thèmes de discours. Ce serait néanmoins une erreur d'opposer ces finalités à la croissance. Pour nous rapprocher d'elles, c'est-à-dire pour bâtir un monde plus humain, nous ne pouvons certes pas nous passer d'un surplus de ressources que seul peut aujourd'hui nous procurer le développement des techniques et celui des industries.

---

(2) A l'heure actuelle, l'équilibre doit être réalisé pour chaque projet pris individuellement. A titre d'exemple, les commandes d'Eldo doivent être réparties entre les Etats participants à concurrence de leur contribution aux budgets de l'organisation. C'est la loi dite du « juste retour » manifestement contraire à l'esprit d'un marché commun.

(3) Formule à retenir le cas échéant suivant la date de publication.

# La politique énergétique commune

par **Jean COUTURE**, Ingénieur Général des Mines,  
Secrétaire Général de l'Energie.

## I. - LES DONNÉES DE BASE

Depuis une dizaine d'années, la situation énergétique mondiale s'est modifiée profondément. Les transports en masse à grande distance de produits énergétiques se sont considérablement développés, ceci s'accompagnant d'une baisse très importante des coûts. De nouvelles ressources sont apparues : le gaz naturel d'abord, dont les découvertes importantes et le transport à grande distance ont multiplié les possibilités, et l'énergie nucléaire qui représente la promesse d'une énergie abondante et bon marché.

Cette révolution énergétique s'est particulièrement fait sentir dans les pays de la Communauté, les confrontant à de graves problèmes et rendant à la fois plus difficile et plus nécessaire la mise en œuvre d'une politique énergétique commune.

Les besoins d'énergie de la Communauté sont en croissance rapide. La consommation est passée de 447 millions de tonnes d'équivalent charbon en 1960 à près de 722 millions de tonnes en 1969, soit un accroissement annuel moyen de 4,9 %. Et l'on prévoit pour 1980 une consommation intérieure de plus de 1 200 Mtec.

Mais ce développement global recouvre des évolutions très différentes d'un secteur de consommation à l'autre, et surtout suivant les formes d'énergie. Ainsi depuis 10 ans les besoins en pétrole brut se sont accrus en moyenne de 11,5 % par an, alors que la consommation de charbon diminuait de près de 2 % par an.

Ceci a posé le problème de l'adaptation des charbonnages et a conduit à un changement fondamental dans la structure des approvisionnements en énergie. Il y a une dizaine d'années, la production intérieure (constituée principalement de charbon) couvrait près des trois quarts des besoins. Actuellement, plus de 60 % sont couverts par des importations.

La Communauté Européenne est l'une des grandes régions du monde dont l'approvisionnement en énergie est le plus tributaire de l'extérieur. Les Etats-Unis n'importent qu'environ 4 % de leurs besoins d'énergie, les ressources de l'U.R.S.S. sont excédentaires ; seul le Japon se trouve dans une situation encore plus dépendante de l'extérieur que celle de l'Europe.

Certes les situations sont assez différentes entre les pays de la Communauté, en ce qui concerne par exemple la régression des charbonnages, le degré de dépendance vis-à-vis de l'extérieur, la structure des approvisionnements ou la nature des entreprises du secteur. Mais ces différences, beaucoup plus accusées il y a quelques années, tendent à s'atténuer. Partout on dénote une orientation vers une plus grande diversification de l'approvisionnement et un rapprochement des structures de celui-ci entre les différents pays. Alors que le charbon représentait en 1957 de 23 à 85 % des besoins suivant les pays, et le pétrole de 11 à 39 %, la place du charbon est maintenant de 11 à 48 % et celle du pétrole de 46 à 67 %.

Les pays de la Communauté se trouvent donc confrontés à des problèmes identiques. Les réponses qu'ils apporteront peuvent de moins en moins être dissemblables.

## II. - LES ÉTAPES DE L'ÉLABORATION DE LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE COMMUNE

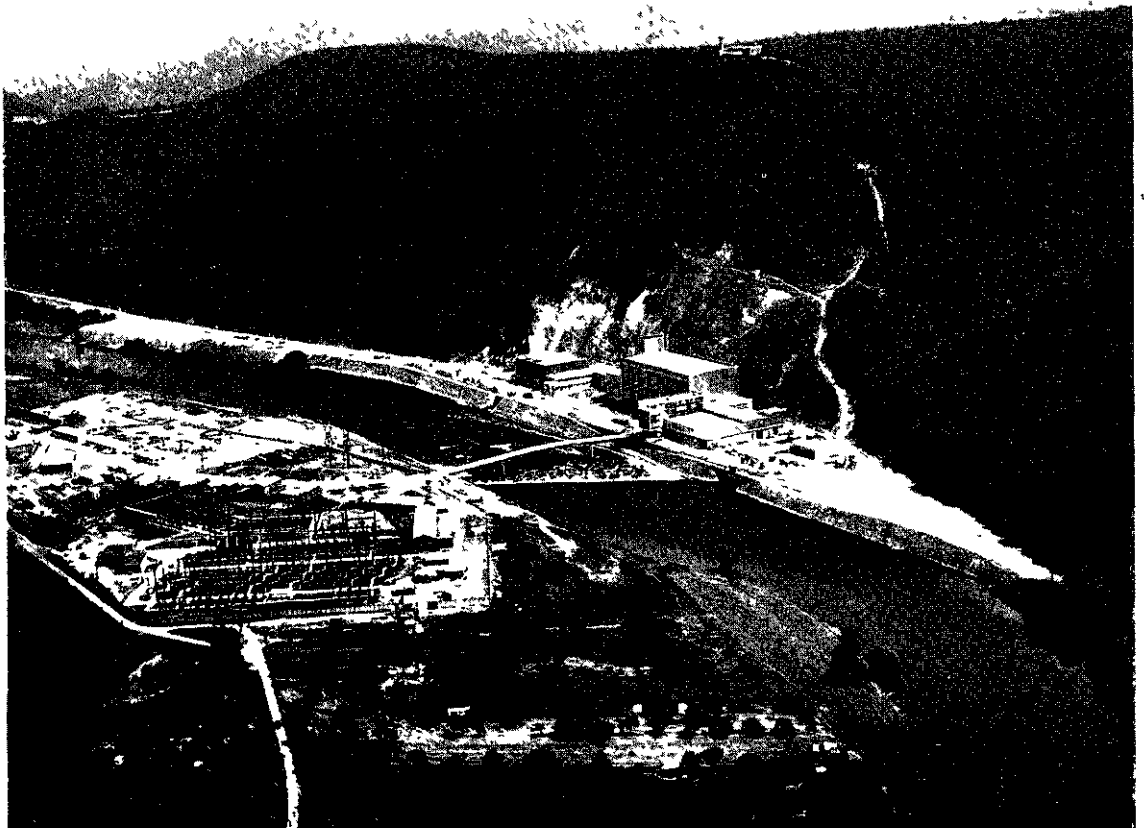
Avec le Traité de Paris, instituant la C.E.C.A., c'est par un secteur de l'énergie, celui du charbon qui, à l'époque, représentait l'essentiel de la ressource énergétique, qu'a débuté la construction européenne.

Vinrent ensuite le Traité de l'Euratom destiné à encourager la recherche sur l'énergie nucléaire, et le Traité de Rome qui couvre l'ensemble des autres secteurs énergétiques, bien qu'il n'y soit pas fait explicitement allusion dans les textes.

Peu après leur mise en vigueur, les six États membres constituèrent un groupe de travail interexécutif de l'énergie dont les conclusions, contenues dans le « Mémoire sur la politique énergétique » de juin 1962, furent reprises par le *protocole d'accord du 21 avril 1964*, auquel se réfèrent tous les travaux et décisions ultérieurs.

Puis, devant l'aggravation de la crise charbonnière, le Conseil fut amené à prendre deux décisions, l'une sur l'harmonisation des aides aux Charbonnages (décision 3/65), l'autre sur les charbons à coke (décision 1/67). En juillet 1967, le Conseil approuvait une note de la Commission de février 1966 sur la politique en matière de pétrole et de gaz naturel.

Enfin, après la fusion des institutions, la Commission établit un document intitulé « Première Orientation pour une Politique Énergétique Communautaire ». Le Conseil en approuva les principes en novembre 1969. C'est le cadre actuel de la politique commune.



Centrale nucléaire franco-belge des Ardennes — Vue du site en juin 1966

(Photo M. Brigaud - Photothèque EDF)

### III. - LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE ÉNERGÉTIQUE COMMUNE

#### 1° Le protocole d'accord du 21 avril 1964.

Ce protocole, après avoir souligné les éléments fondamentaux de la situation énergétique, fixait dans le cadre de la politique économique générale les objectifs de la politique énergétique communautaire :

- un approvisionnement à bon marché,
- la sécurité de l'approvisionnement,
- la progressivité des substitutions,
- la stabilité de l'approvisionnement tant en ce qui concerne son coût que les quantités disponibles,
- le libre choix du consommateur,
- une concurrence équitable sur le marché commun entre les différentes sources d'énergie.

#### 2° Première orientation pour une politique énergétique communautaire.

Cette note et la décision du Conseil qui l'a suivie, faisant référence au protocole d'avril 1964, retiennent les deux objectifs suivants :

- assurer dans les différents secteurs de l'énergie un approvisionnement à un coût aussi bas que possible pour la Communauté,
- placer l'intérêt des consommateurs au centre de la politique communautaire de l'énergie afin de leur assurer les conditions de prix les plus favorables possibles, et notamment leur relative stabilité.

C'est la concurrence qui doit permettre sur le marché d'assurer au consommateur les conditions de prix les plus favorables ; comme il convient en même temps de garantir un approvisionnement sûr et stable au meilleur coût pour la Communauté, les dispositions à arrêter doivent comporter en outre une fonction de surveillance et d'orientation. Sur ce point, le Conseil est encore peu explicite, et affirme seulement la nécessité pour la Communauté de disposer d'une vue d'ensemble sur les approvisionnements et le développement des investissements dans tous les secteurs de l'énergie, notamment pour permettre de procéder aux confrontations nécessaires et, le cas échéant, d'établir des orientations conformes aux intérêts communs.

Après avoir ainsi rappelé les grands principes de la politique commune, examinons plus en détail la situation dans chaque secteur énergétique.

### IV. - LE CHARBON

#### 1° Evolution du marché charbonnier au sein de la Communauté.

Au cours des deux dernières décennies, le charbon a vu considérablement décroître la part qu'il représentait dans la couverture des besoins en énergie : de 70 % environ vers 1950, elle est maintenant tombée à moins de 30 %.

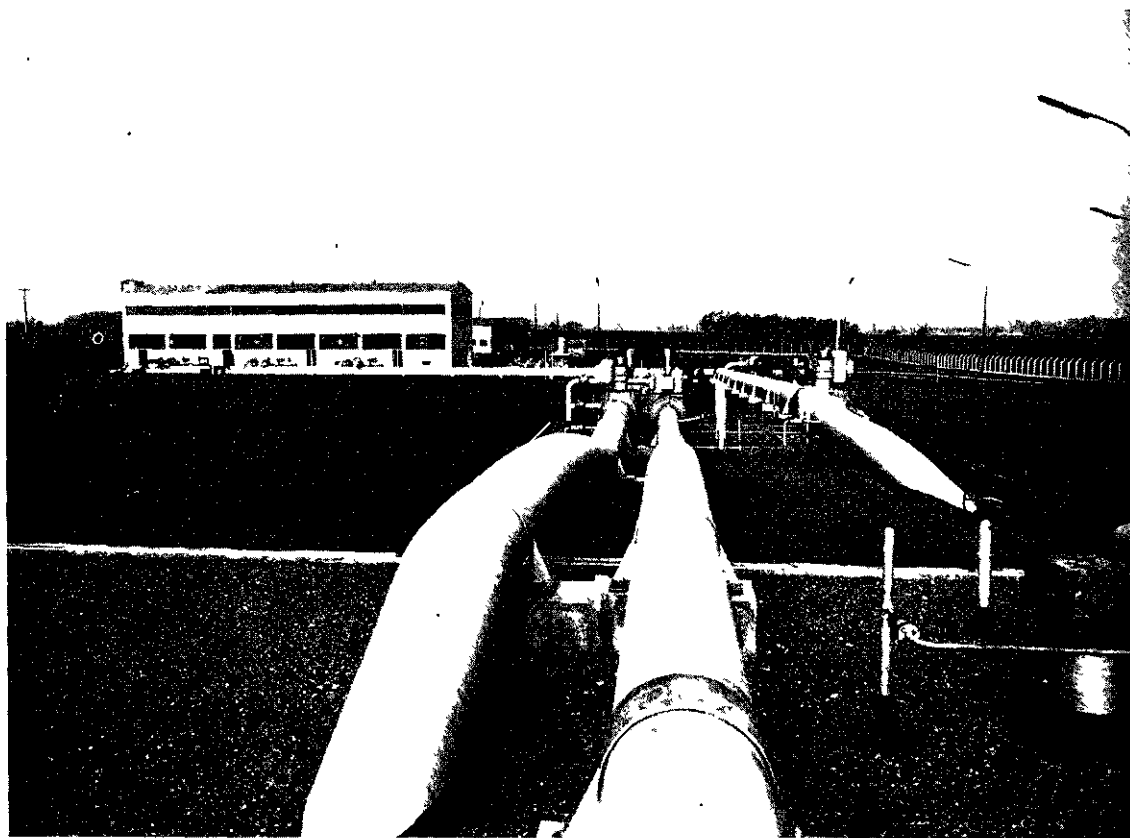
Compte tenu de la croissance générale des besoins en énergie, cette décroissance relative avait longtemps correspondu à une stabilité de la consommation intérieure de charbon : celle-ci était en effet d'environ 240 millions de tec en 1951-1952, niveau qu'elle atteignait encore en 1964. Mais à partir de 1964, la consommation intérieure a progressivement diminué pour tomber à 200 millions de tec environ en 1969.

La production a suivi une évolution sensiblement parallèle à celle de la consommation : relativement stable au cours des années 1950-1964, elle enregistre actuellement un net déclin marqué par la fermeture de très nombreux puits de mines ; pour 1970, on s'attend à une production communautaire de 170 millions de tec, en régression de plus de 20 % par rapport à celle observée en 1963-1964 (220 millions de tec environ).

Il convient de signaler ici que cette évolution est caractéristique de l'Europe Occidentale. Une tendance différente s'observe en effet aussi bien aux Etats-Unis qu'en U.R.S.S. ou qu'en Chine. Il ne s'agit donc en aucun cas d'une désaffection générale à l'égard du charbon mais bien de l'exploitabilité plus ou moins grande des divers gisements.

## 2° Les dispositions communautaires.

Avec le début de la crise des Charbonnages, la nécessité de la mise en œuvre dans le secteur de l'énergie d'une politique communautaire, nécessité qui était apparue dès la signature du Traité de Paris, s'est fait sentir de façon beaucoup plus vive. C'est à quoi a répondu le protocole d'accord du 21 avril 1964. Ce protocole devait être suivi en 1965 d'une décision relative au régime communautaire des interventions des Etats membres en faveur de l'industrie houillère ; puis, en 1967, d'une décision relative aux charbons à coke et cokes destinés à la sidérurgie de la Communauté.



*Réseau du gaz de Groningue — Station de compression de Taisnières-sur-Hon (frontière franco-belge)*

Ces décisions, auxquelles il convient d'ajouter les dispositions initialement prévues par le Traité de Paris (articles 54 et 56), relatives aux aides sociales pour la conversion des mineurs et aux aides financières pour la création d'emplois nouveaux, constituent aujourd'hui les principaux éléments de politique commune dans le domaine du charbon.

### **3° La décision 3/65 sur les aides aux charbonnages.**

L'objet de la décision 3/65 a été d'harmoniser l'octroi des aides financières aux houillères de façon à permettre une progression ordonnée de leur production tout en évitant une crise sociale profonde : l'industrie charbonnière est en effet une industrie très lourde, incapable de s'adapter rapidement à l'évolution de la demande et où toute diminution de la production implique une diminution des effectifs.

Les dispositions ci-dessus, conjuguées avec l'octroi des aides prévues par le Traité (art. 54 et 56), ont facilité la réduction progressive de la production des houillères de la Communauté, la création dans les régions minières de nombreux emplois et la reconversion de plusieurs dizaines de milliers de travailleurs.

### **4° Les décisions 1/67 et 1/70 sur le charbon à coke.**

L'utilisation du charbon à la fabrication du coke, matière de base de la sidérurgie, est le seul usage où il n'existe pas de produit de substitution. Pour assurer l'approvisionnement de la sidérurgie, la Communauté a adopté la décision 1/67 puis la décision 1/70, qui autorisent les Etats membres à subventionner dans certaines limites la production et l'écoulement du charbon à coke et qui organisent une prise en charge communautaire d'une partie de ces subventions.

## **V. - LE PÉTROLE**

La croissance de la consommation des produits pétroliers est extrêmement rapide depuis plusieurs années. En 1958, le pétrole contribuait pour environ 20 % à la couverture des besoins en énergie, actuellement il y contribue pour près de 55 %. La croissance en valeur absolue a été de l'ordre de 13 % par an, passant de 86 millions de tec en 1958 à 391 millions de tec en 1969.

Pour satisfaire ces besoins, la Communauté est presque totalement tributaire de l'étranger. La production intérieure est très faible, représentant moins de 5 % de la consommation.

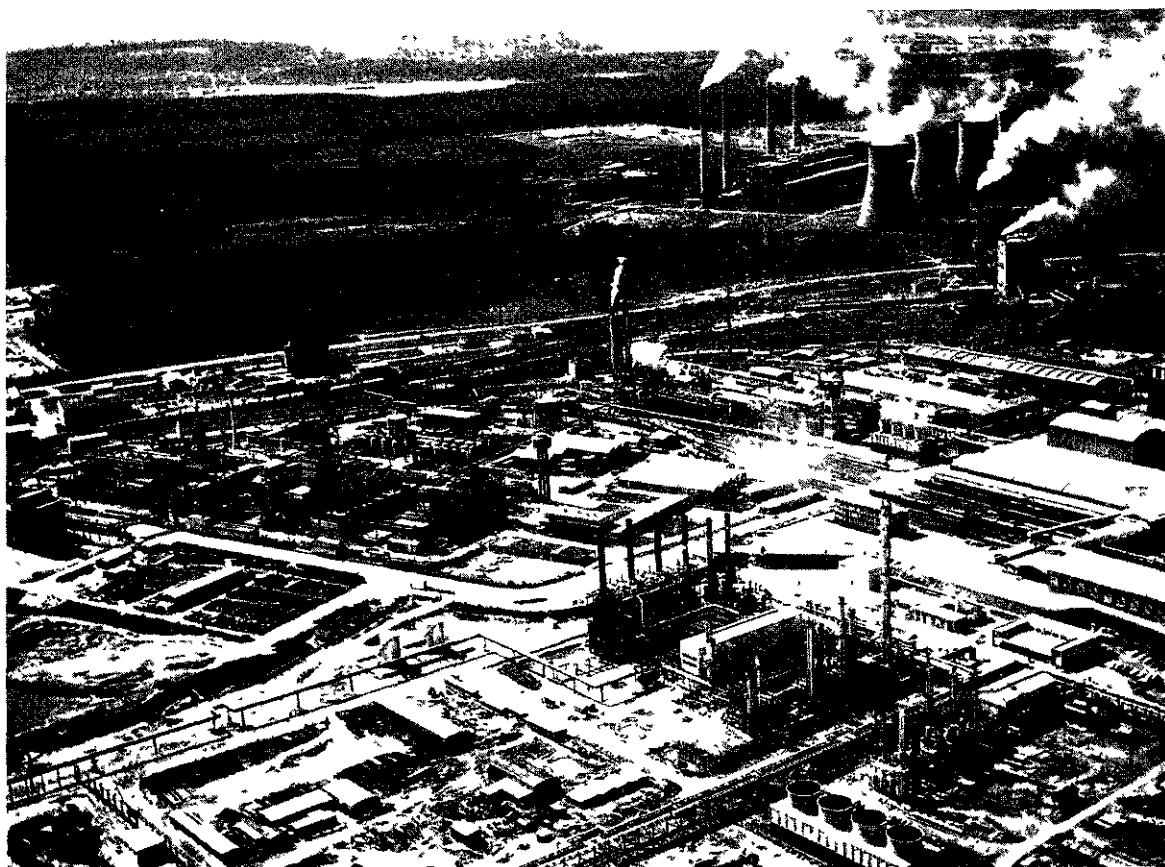
Pour faire face aux problèmes d'approvisionnement, les politiques suivies par chacun des Etats ont été très différentes, allant du libéralisme faisant confiance au seul jeu du marché pour assurer un approvisionnement sûr et au meilleur coût, à un certain dirigisme préoccupé de se donner les moyens d'assurer dans le temps la stabilité des conditions de fournitures. La définition d'une politique européenne dans ce secteur s'est donc heurtée à l'origine à de grandes difficultés. Ce n'est que peu à peu que le problème du pétrole a été appréhendé au fond et que les fondements économiques d'une politique pétrolière européenne ont pu être dégagés.

Ces fondements résultent de quelques caractéristiques essentielles de l'industrie pétrolière mondiale.

Au premier rang d'entre elles, on peut placer l'absence de fait d'un marché libre international significatif du pétrole. Ceci résulte pratiquement tant de la quasi fermeture des marchés de l'Amérique du Nord et du bloc soviétique, lesquels représentent au total la moitié du pétrole consommé dans le monde, que de la forte emprise sur l'autre moitié des réseaux intégrés des très puissantes compagnies internationales. Toute politique pétrolière doit être adaptée à cette situation.

Une autre caractéristique fondamentale de l'industrie pétrolière est l'existence même du marché protégé américain qui confère aux grandes sociétés pétrolières américaines une puissance financière considérable. Il a pu être estimé que le système actuel du contingentement contribue à maintenir sur le marché pétrolier américain un niveau de prix supérieur de 50 % à celui qui s'établirait si un système de protection douanière n'existait pas.

Les conséquences de l'ensemble de ces dispositions sont, d'une part que l'accès au marché pétrolier américain est rendu extrêmement difficile pour les sociétés qui n'y étaient pas déjà implantées avant l'institution du contingentement, et, d'autre part, que, dans le reste du monde, les sociétés pétrolières américaines ont bénéficié de moyens bien plus importants que les sociétés non américaines. Les règles d'une concurrence raisonnable en ont été faussées dans la pratique.



*Complexe chimique franco-sarrois de Carling (Photo Gilbert Friderich, Hombourg - Haut Moselle)*

Le 14 février 1966, la Commission de la C.E.E. remet au Conseil une note sur la politique de la Communauté en matière de pétrole et de gaz naturel. Ce document reprend et adapte au pétrole, matière énergétique importée et dont l'approvisionnement reste spécialement précaire, les recommandations du protocole du 21 avril 1964. Il préconise un approvisionnement diversifié à un prix aussi bas que possible, l'étude de mesures à prendre en cas



de crise, le développement de la production communautaire, une politique commune de stockage ainsi que la suppression de toutes discriminations à l'intérieur de la Communauté. Il ne manque pas non plus de recommander l'étude de mesures permettant aux entreprises communautaires de jouer leur rôle sur le marché dans des conditions d'égalité de concurrence. Les conclusions de la note de la Commission du 14 février 1966 furent approuvées par le Conseil des Ministres en juillet 1967.

La concordance, ainsi établie progressivement entre les principes retenus pour la définition d'une politique pétrolière commune et ceux inspirant de longue date la politique pétrolière française, a permis et permet que puissent être adaptées sans difficultés majeures les modalités d'exercice du régime pétrolier français issu de la loi de 1928 aux fins générales qui inspirent l'obligation d'aménagement prévue à l'article du Traité de Rome.

Un nouveau pas a été franchi avec la « Première Orientation pour une politique énergétique communautaire ». Cette note, affirmant le rôle prépondérant du pétrole pour répondre à l'accroissement rapide des besoins d'énergie de la Communauté, reprend les conclusions des documents précédemment cités, en insistant sur l'importance de la concurrence qui ne doit cependant pas devenir anarchique et doit donc faire l'objet d'une certaine surveillance. Enfin, et c'est là un nouveau progrès, elle prévoit un cadre d'actions comportant des prévisions, des orientations et des concertations tant pour maintenir l'équilibre des structures que pour programmer les approvisionnements et les investissements.

C'est dans l'esprit de ces recommandations que la Commission a mis en chantier deux projets de règlement relatifs, l'un à la notification des programmes d'importation, l'autre à la notification des projets d'investissement.

A partir de ces procédures d'informations, devrait s'établir, par une concertation positive des politiques nationales, une politique commune de surveillance et d'orientation dans ces deux secteurs particulièrement importants que sont l'approvisionnement et les investissements ; les autres volets principaux de cette concertation devront être l'harmonisation fiscale, l'harmonisation des régimes de raffinage et de distribution, enfin le contrôle de l'équilibre des diverses parties prenantes sur le marché.

Les Communautés européennes ont déjà établi un projet d'harmonisation des droits d'accise fondé sur les principes suivants : la taxation des diverses formes d'énergie ne doit pas entraîner de distorsions de concurrence entre les investissements des industries consommatrices, doit être neutre et permettre la compétitivité de l'industrie. Le projet prévoit deux grandes phases avec à l'intérieur une harmonisation progressive par étapes.

## VI. - LE GAZ

Au cours de la dernière décennie, les réserves de gaz naturel de la Communauté ont à peu près décuplé. En outre les progrès réalisés dans le transport maritime du gaz naturel sous forme liquide et la découverte de grands gisements en Sibérie occidentale permettront aux importations d'Afrique du Nord et d'U.R.S.S. de concourir, dans les prochaines années, à l'abondance de l'offre.

Avec une production de 48 milliards de m<sup>3</sup>, ce combustible a couvert, en 1969, 7 % environ des besoins en énergie primaire de la Communauté. Cette proportion pourrait atteindre vers 1980 15 % environ, correspondant à une consommation d'une centaine de milliards de m<sup>3</sup> par an, dont les 4/5<sup>e</sup> seraient produits dans la Communauté et le solde importé des pays tiers.

L'industrie gazière pose en matière de politique commune des problèmes souvent différents de ceux des autres secteurs énergétiques :

a) Les contraintes techniques de cette industrie ont imposé dans tous les pays membres des interventions des Etats, notamment sous forme de réglementations ou de participations au capital des entreprises, ainsi que la création d'organisations, adaptées aux diverses situations nationales.



*Parc de stockage du pipe-line Sud-Européen - Fos-sur-Mer (Photo Alain Perceval)*

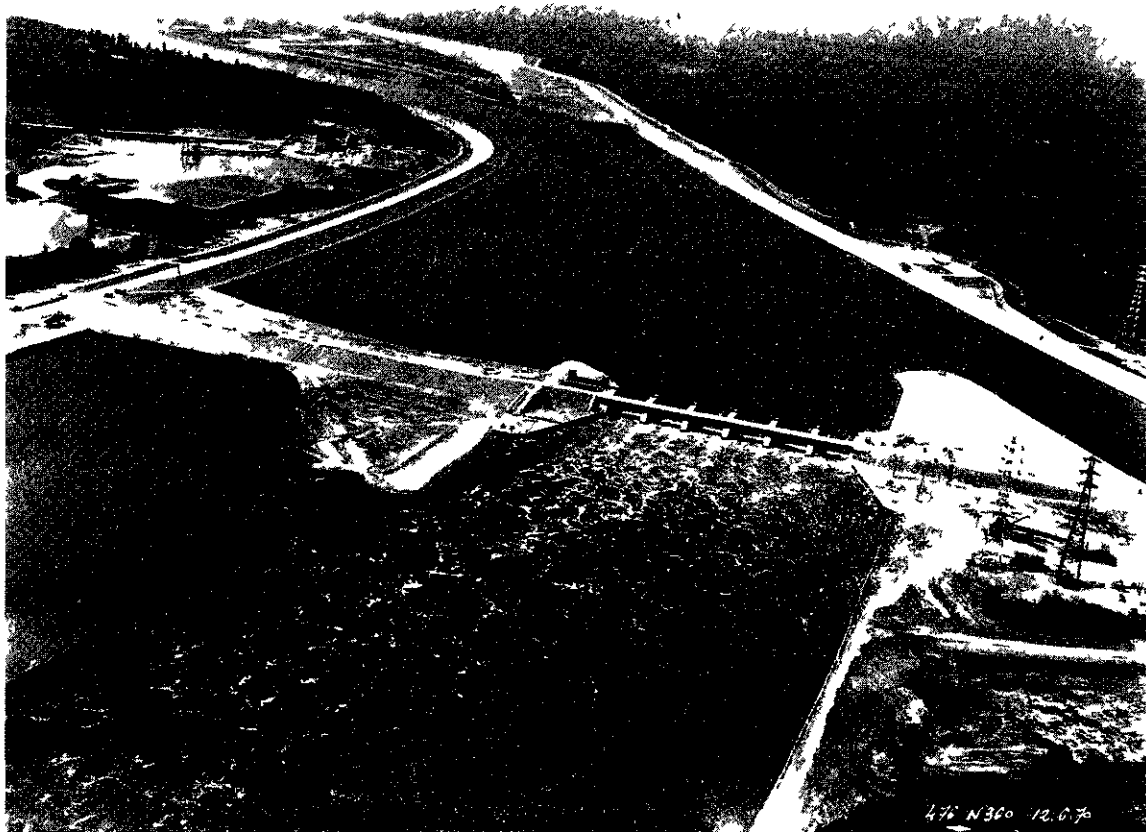
b) Le producteur du gaz de Groningue dispose d'une position dominante sur le marché du gaz naturel d'une grande partie de la Communauté, qui se trouve renforcée par le monopole de la Société Gasunie pour le transport de tous gaz aux Pays-Bas, ainsi que du gaz de Groningue exporté.

c) Il existe en matière de fiscalité des disparités très grandes ; c'est ainsi que, contrairement à la France, les autres Etats membres maintiennent jusqu'à présent une forte taxation des produits pétroliers, ce qui a notamment pour effet de favoriser dans ces pays l'utilisation du gaz naturel.

d) La Communauté devant couvrir ses besoins en gaz naturel par sa propre production dans la proportion d'au moins 80 %, même à échéance de 1980, le problème d'une politique d'approvisionnement extérieur est loin de revêtir pour le gaz la même importance que pour le pétrole.

La note « Première orientation pour une politique énergétique communautaire » donne un exposé concis des grandes lignes de la politique commune envisagée en matière de gaz naturel.

a) Selon un schéma commun aux hydrocarbures liquides et gazeux, la Commission propose notamment, la définition d'orientations de politique à moyen terme, l'établissement d'une politique communautaire d'approvisionnement réalisant la synthèse des programmes des entreprises en conformité avec les objectifs ainsi déterminés, la communication et la confrontation des projets d'investissements d'intérêt communautaire.



*Amenagement du Rhin en application de la convention franco-allemande du 27 octobre 1956  
Vue aval du barrage de Strasbourg (Photo M. Barangei et C<sup>ie</sup>)*

b) En ce qui concerne la réalisation effective du Marché commun de l'énergie, la Commission propose notamment :

- des mesures pour garantir que tous les consommateurs aient accès, sans discrimination dans les conditions d'approvisionnement, à l'énergie primaire produite dans la Communauté ; des procédures de surveillance d'entreprises et d'information sur les prix effectivement pratiqués ;
- l'harmonisation du régime de la taxe à la valeur ajoutée et des taxes spécifiques à la consommation sur les produits à usage énergétique.

## VII. - L'ÉLECTRICITÉ

L'évolution des conditions techniques et économiques, et particulièrement l'évolution du marché des combustibles, tend à rapprocher les situations existant dans les six pays en matière de production d'électricité. Les pays, comme l'Italie et la France, qui faisaient appel largement à la production hydroélectrique, n'ont plus guère de sites économiquement équipables. On tend à une réelle égalisation des coûts du kW/h à la production. Le recours croissant aux combustibles importés est également un dénominateur commun de toutes les industries électriques.

Cette égalisation des conditions d'utilisation de l'électricité explique que les organismes communautaires n'aient pas porté une attention particulière à ces problèmes, l'électricité étant cependant fortement concernée par les propositions générales que ces organismes ont pu formuler, ainsi par la protocole du 21 avril 1964.

La note « Première Orientation pour une politique énergétique communautaire » formule des propositions plus précises dont les principales sont les suivantes :

- établissement d'un programme indicatif, et instauration d'une procédure de communication des projets d'investissements d'intérêt communautaire dans le but d'assurer une meilleure coordination de ces projets,
- liberté d'établissement en supprimant les restrictions dans le domaine des concessions de transport et de distribution d'électricité, et dans celui des commandes de matériels d'équipement dans la perspective de l'ouverture générale des marchés publics à l'ensemble des entreprises de la Communauté,
- établissement d'une procédure permettant de connaître à posteriori les prix effectivement pratiqués et examen de l'opportunité d'une harmonisation des dispositions nationales en matière de politique de prix,
- harmonisation du régime de la T.V.A. et des taxes spécifiques à la consommation.

## VIII. - ÉNERGIE NUCLÉAIRE

La coopération nucléaire des Six dans le cadre des Communautés européennes trouve sa charte dans le Traité de l'Euratom préparé entre 1955 et 1957 et entré en vigueur en 1958.

Issu d'un compromis entre des préoccupations politiques diverses, ce Traité ne définit pas à proprement parler une politique commune de l'énergie atomique, mais comporte néanmoins des éléments de politique commune, notamment par ses dispositions dans les domaines de la recherche, des investissements, de l'approvisionnement et du contrôle des matières fissiles, des relations extérieures.

Touchant à un domaine en voie de développement rapide, le Traité de l'Euratom, conçu il y a une dizaine d'années, a subi l'érosion du temps : il mettait l'accent sur la recherche, c'est aujourd'hui le développement industriel qui est devenu primordial ; il échafaudait en matière d'approvisionnement en matières fissiles un mécanisme centralisé de répartition des ressources conçu pour une conjoncture de pénurie, or le marché de ces matières est à l'heure actuelle pléthorique et relativement déprimé.

De nouvelles propositions ont été formulées par la Commission dans ce domaine de l'approvisionnement en matières fissiles et dans celui de la production d'uranium enrichi en Europe.

Sur le premier point, il faut noter que la France a été le premier pays, et longtemps le seul, à avoir entrepris un effort important pour la mise en valeur de gisements d'uranium.

La question d'une éventuelle production européenne d'uranium enrichi est plus complexe ; elle résulte d'une prise de conscience générale du fait que l'approvisionnement de l'Europe ne saurait reposer à long terme sur le monopole de fourniture détenu actuellement par les Etats-Unis. Cependant, de longues études techniques et économiques restent à faire pour déterminer la meilleure solution technique, diffusion gazeuse (seul procédé éprouvé à l'échelle industrielle), ultracentrifugation (en voie de développement notamment au sein de l'association Allemagne - Pays-Bas - Grande-Bretagne) ou combinaison des deux procédés.

## CONCLUSION

Ce tour d'horizon a montré quelle était la situation en Europe des diverses formes d'énergie, comment sont orientés actuellement les travaux d'élaboration de la politique commune en cette matière et quelles en sont les principales réalisations.

On pourrait être tenté de penser que les résultats obtenus sont pour l'instant bien modestes. Les difficultés étaient certes nombreuses et les intérêts des Etats membres fortement divergents ; en outre, le fait que les diverses formes d'énergie relèvent de trois traités, mis en œuvre initialement par trois institutions distinctes, n'a pas non plus facilité les choses.

On doit pourtant reconnaître qu'un rapprochement sensible des positions des différents Etats s'est produit et qu'une certaine volonté d'aller de l'avant s'est manifestée. Cette évolution positive est due essentiellement au rapprochement des situations énergétiques des différents pays, à la pression des nécessités car la réalisation du Marché commun ne peut être effective en laissant à l'écart les problèmes énergétiques, et à la meilleure connaissance des problèmes réciproques provoquée par la confrontation des points de vue entre les partenaires.

L'intérêt de la Communauté n'est-il pas, à l'instar des grands pays industriels, d'utiliser l'atout que représente son marché, de loin le plus grand qui soit ouvert à l'importation des produits énergétiques, et donc de mener une politique active d'approvisionnement de manière à sauvegarder les intérêts fondamentaux de son économie ?

Il reste dans cette voie beaucoup à faire, et l'on peut craindre que les progrès restent toujours partiels si l'accord ne se fait pas sur une ligne de conduite générale, laquelle à son tour suppose certaines options politiques.

Peut-être serait-ce aller trop loin que d'affirmer que l'Europe politique devra devancer l'Europe énergétique, mais à tout le moins est-il permis de penser qu'une politique énergétique suppose un consensus raisonnablement précis sur la nature profonde des liens intracuropéens et sur la façon dont les Etats membres accepteront les contraintes et tireront les bénéfices de cette coopération.



*Pipe-line Sud Européen*

# Les aides au développement régional dans les pays du Marché Commun

par **Bernard CABARET**, Ingénieur des Mines,  
chargé de mission à la Délégation à l'Aménagement du Territoire  
et à l'Action régionale.

Tous les pays d'Europe ont maintenant une politique régionale. Ils ont en effet le souci d'une meilleure répartition des activités économiques sur leur territoire et en même temps recherchent à desserrer les freins au développement économique que constituent, dans certaines régions, les activités en déclin.

Les difficultés que cherche à maîtriser chacun des pays sont en fait de nature très diverse. Néanmoins, souvent un élément spécifique domine. Ainsi la France, restée très agricole, est surtout très soucieuse de prendre en charge les populations agricoles et de leur offrir un avenir dans un autre secteur économique. La Grande-Bretagne, pays de vieille tradition industrielle, porte sur ses épaules le poids de ses anciennes industries déclinantes : c'est le problème de conversion industrielle qui est sa première préoccupation. D'autres pays, plus petits, ressentant toute l'importance des structures économiques pour leur vie dans la compétition internationale, cherchent à la fois à augmenter leur potentiel économique et à renforcer leurs liens avec des partenaires particulièrement importants, à l'occasion de l'attribution d'aides régionales. L'Italie fait face à un déséquilibre de niveau de vie entre le Nord et le Sud dont elle n'a pas l'espoir de se dégager avant de nombreuses années.

Le trait commun de tous ces buts que se sont assignés ces pays en matière de développement régional est qu'ils sont tous à long terme. Il s'agit en effet d'influer progressivement sur la géographie économique du pays. Mais la vie industrielle se situe dans un contexte à court et moyen terme. Un responsable industriel décide le développement d'une unité de production ou une nouvelle implantation en fonction de nombreux facteurs économiques internes (développement des marchés, évolution des techniques de fabrication), d'environnement (main-d'œuvre, transports, sous-traitance) et de bien d'autres données quelquefois psychologiques ou personnelles, toutes situées à moyen terme et au niveau micro-économique.

Or, ce sont les décisions des promoteurs industriels qui forment en fait l'avenir économique. Pour que les buts de développement à long terme du pays soient pris en compte par ceux-ci, il faut que la collectivité les y aide. C'est ce qu'ont bien compris tous les pays d'Europe puisqu'ils ont tous un système d'aide régionale à l'industrialisation.

## LES SYSTÈMES D'AIDES

Quels sont ces systèmes ?

Ils se caractérisent par leur champ d'application géographique d'une part, par leur réglementation (nature et niveau de l'aide) d'autre part. Les éléments qui suivent les décrivent succinctement. Ils sont empruntés à une étude faite par M. Philippe DE CASTELBAJAC, chargé de mission à la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale.

### Zones d'aides.

L'importance relative des zones d'aides est indiquée dans le tableau suivant, qui concerne les seules zones couvertes par les aides de l'Etat.

<i>Zones d'aides</i>	
(en pourcentage de la population totale de chaque pays)	
France .....	34 %
Belgique .....	45 %
Allemagne .....	40 %
Pays-Bas .....	35 % (1)
Italie .....	36 %
Grande-Bretagne .....	23 %

Ces pourcentages doivent être considérés comme approximatifs. En Belgique, une disposition permet d'accorder les aides en dehors des zones visées par les textes « dans des secteurs avantageux situés à proximité des régions susvisées, pour autant que les aides qui leur sont applicables aient pour objectif et conséquence le développement et la reconversion de ces régions ». En Allemagne, les zones fédérales, seules retenues ici, se doublent de zones créées par les Länder et dans lesquelles ils agissent par leurs propres ressources. Pour l'Italie, le pourcentage indiqué correspond au Mezzogiorno ; il existe aussi dans le centre et le nord quelques zones d'aides de faible étendue mais relativement attractives pour l'industrie et de ce fait non négligeables.

Qu'elles soient bien ou mal situées, ces zones n'ont jamais été choisies dans le souci de favoriser les régions les plus aptes à soutenir la concurrence internationale. Elles entrent dans le cadre d'une politique sociale destinée à combattre les écarts de niveau de vie et les déséquilibres de l'emploi, et chaque Etat a simplement l'espoir qu'une telle politique n'aura pas de conséquence économique fâcheuse dans l'immédiat et pourra même contribuer dans un avenir plus lointain à la croissance de l'économie.

A quelques exceptions près, il s'agit de régions à fortes activités agricoles (Mezzogiorno, ouest de la France, Frise, Groningue, Campine du sud, zones de développement allemandes) ou minières (Ruhr, Sarre, bassins miniers français, Borinage, Limbourg), et les aides ont été créées pour pallier la diminution des effectifs de ces deux secteurs. Entre 1958 et 1967, la population active agricole est passée dans la Communauté européenne de 16,3 millions à 11,6 millions. La part de la population active agricole dans la population active totale s'est abaissée au cours de la même période de 34 % à 24 % en Italie, 24 % à 17 % en France, 13 % à 6 % aux Pays-Bas, 16 % à 10 % en Allemagne. Pour les charbonnages, l'effectif est passé de 1 036 000 personnes en 1958 à 548 000 personnes en 1967, soit une diminution de l'ordre de 3,5 % par an. Une accélération s'est produite au cours des dernières années : — 72 700 personnes en 1968, — 75 000 personnes en 1967, au regard d'un recul de 40 300 personnes en 1965 et de 19 200 personnes en 1964. L'année 1968 semble prolonger cette tendance puisqu'au 30 septembre 1968 le recul était de 59 700 personnes par rapport au 30 septembre 1967.

(1) Il faut noter que les aides ne sont accordées, à l'intérieur des zones d'aides néerlandaises, que dans les villes susceptibles de constituer des pôles de développement. Celles-ci représentent 15 % de la population totale du pays.



PRINCIPALES ZONES D'AIDE DANS  
 LES PAYS DU MARCHÉ COMMUN  
 ET EN GRANDE-BRETAGNE



STATISTIQUE C.E.E.  
ÉVOLUTION DES EFFECTIFS DES CHARBONNAGES (Marché commun)

	1966	1967	1968
France .....	173 500	161 400	144 100
Allemagne .....	344 400	295 700	266 900
Italie .....	1 800	1 800	1 700
Pays-Bas .....	48 600	40 500	33 900
Belgique .....	69 100	62 100	55 200
	637 400	561 500	501 800

Le tableau suivant indique, pour chacun des pays, la part de la population active employée dans ces deux secteurs en récession.

STATISTIQUE C.E.E.  
IMPORTANCE RELATIVE EN % DE LA POPULATION ACTIVE TOTALE EN (1967)

	<i>De la population active agricole</i>	<i>De la population active employée dans les charbonnages</i>	<i>Total</i>
France .....	17	1	18
Allemagne .....	10	1	11
Italie .....	24	—	24
Pays-Bas .....	6	1	7
Belgique .....	5	2	7

Le problème des régions agricoles peut être considéré comme le plus durable et le plus difficile à résoudre en raison de l'importance des effectifs excédentaires dans ce secteur, de la rapidité avec laquelle ils diminuent et de l'absence de tradition industrielle de ces régions qui tend à écarter d'elles les entreprises. Il est peu douteux que par l'étendue des zones concernées, leur situation géographique excentrée, la part de la population active agricole dans la population active totale, ce sont le Mezzogiorno et l'Ouest de la France qui présentent à cet égard les caractéristiques les plus défavorables.

	<i>Mezzogiorno</i>	<i>Zone d'aide de l'Ouest de la France</i>
Population .....	19 000 000	13 000 000
Part de la population active agricole dans la population active totale .....	37 % (1964)	37 % (1962)
Diminution annuelle de la population active agricole au cours des dix dernières années .....	3,2 %	3,3 %
Solde migratoire annuel .....	Entre — 100 000 et — 150 000 sur la moyenne des dix dernières années. Prévisions 1966/70 : — 60 000.	— 10 000 (moyenne 1962/1968) (2)
Ecart de revenu par tête avec la moyenne nationale	35 % (environ)	25 % (environ)

(2) Les régions du Sud-Ouest, dont le mouvement migratoire s'est trouvé faussé par l'arrivée des rapatriés, ne sont pas comprises dans ce chiffre.

Les problèmes économiques de ces deux zones, si on les mesure par l'importance relative du secteur agricole, paraissent à peu près comparables, mais la natalité dans le Mezzogiorno, plus forte que dans la partie Ouest de la France, entraîne une forte différence dans les soldes migratoires.

Par comparaison, les autres zones d'aides à structure agricole paraissent ne poser que des problèmes secondaires. Les régions de Frise, Drenthe et Groningue, aux Pays-Bas, comptent 16 % de population active agricole. En Allemagne fédérale, aucun Land n'a une population active agricole supérieure à 20 % de sa population active totale. Il est vrai que les autorités fédérales ont retenu, en tant que zones d'aides, non des Länder entiers mais des zones de faible importance unitaire et où l'importance relative de la population agricole peut être considérable. Mais ces zones, géographiquement très limitées, et dont les problèmes d'emploi peuvent dans une certaine mesure trouver une solution dans des secteurs géographiques relativement proches, ne sont pas comparables au Mezzogiorno et l'Ouest de la France. Les zones agricoles belges, enfin, sont également de taille minime.

En ce qui concerne les zones minières, il paraît impossible d'établir une hiérarchie dans les problèmes d'emploi qu'elles connaissent, ceux-ci étant largement fonction de l'importance et du dynamisme des autres industries implantées dans ces zones et dont le développement naturel peut permettre de reclasser une partie de la population en excédent.

### Montant des aides.

A l'intérieur de chaque pays, des avantages de natures diverses peuvent se cumuler : subventions, prêts bonifiés, allègements fiscaux, mise à disposition de terrains industriels à prix réduits, subvention de fonctionnement... Le tableau suivant indique les principaux avantages dont peut actuellement bénéficier une entreprise au titre de l'action régionale, suivant le pays dans lequel elle s'implante.

AIDE RÉGIONALE MAXIMUM SUSCEPTIBLE D'ÊTRE ACCORDÉE A UNE ENTREPRISE  
POUR UNE CRÉATION D'ÉTABLISSEMENT

Nature des avantages	Allemagne	Italie	Grande-Bretagne	France	Belgique	Pays-Bas
Aides de l'Etat						
A - Aides à l'investissement — Subventions	20 % (porté à 25 % dans 12 localités proches de la ligne de démarcation avec l'Allemagne de l'Est) dont 10 % non soumis à l'impôt sur les bénéfices.	20 % (porté à 30 % pour la partie des équipements achetés à des entreprises du Midi).	25 % pour les bâtiments (porté à 35 % dans des cas exceptionnels). 20 % pour l'outillage. Une subvention supplémentaire de 30 % peut être accordée dans les zones « critiques ».	25 %	(3)	25 %

(3) En Belgique, l'aide normale est constituée par des bonifications sur les prêts, mais l'entreprise peut, si elle le veut, opter pour une subvention d'un montant équivalent, soit 18 % environ de l'investissement.

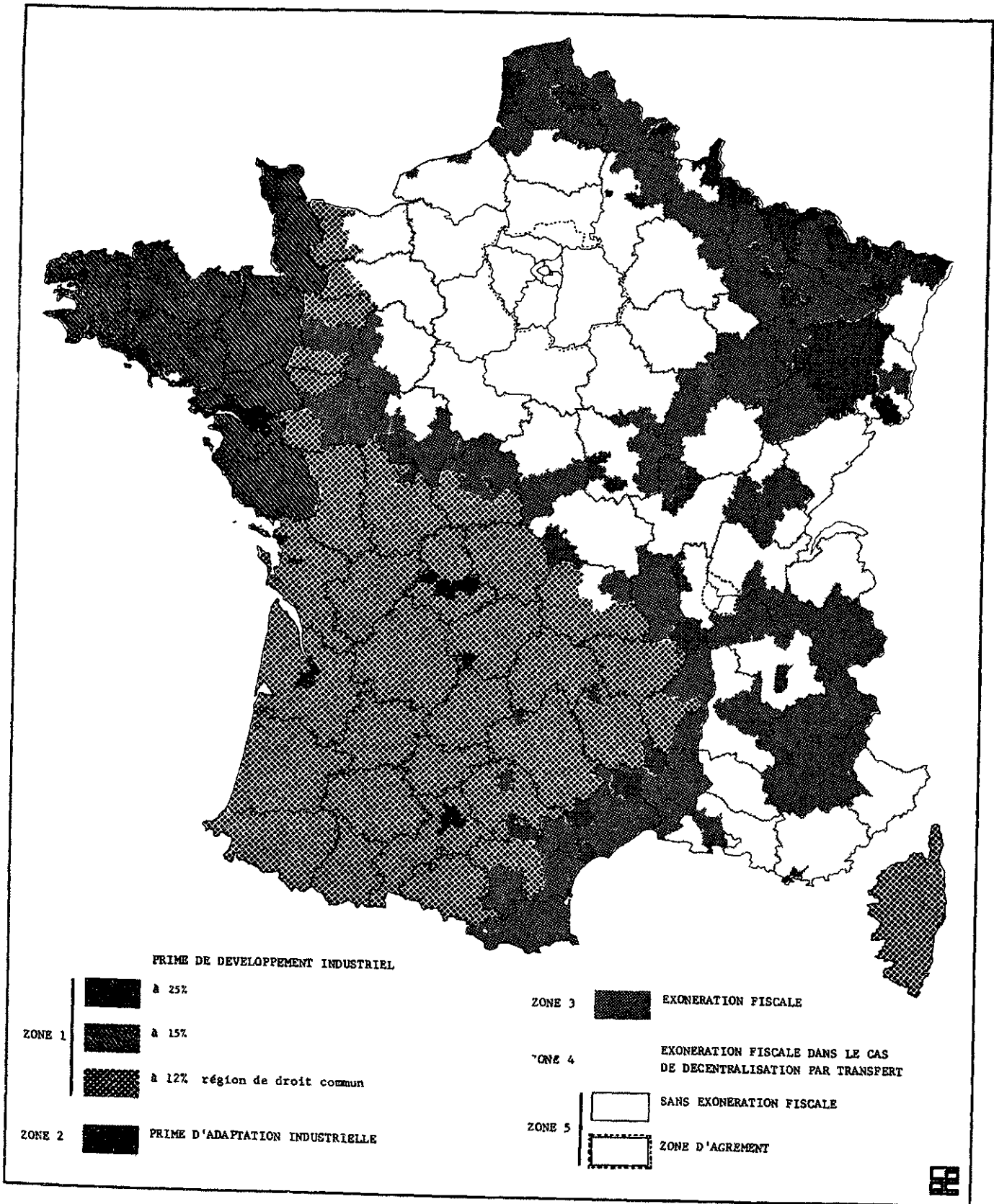
Nature des avantages	Allemagne	Italie	Grande-Bretagne	France	Belgique	Pays-Bas
— Prêts à long terme	(4)	Prêt de 15 ans limité à 70 % de l'investissement. Taux d'intérêt de 3 à 5 %.	Prêt de 6 à 11 ans couvrant au maximum 50 % environ de l'investissement. Taux d'intérêt de 5,5 à 6 % généralement.	Prêt F. D. E. S. d'une durée de 10 à 15 ans ne dépassant pas généralement 50 % de l'inv. Taux d'intérêt de 6,75 %.	Bonification sur les prêts consentis par les banques : 7 % de bonific. les 2 premières années, 5 % les 3 années suiv. pour une fraction du prêt ne dépassant pas 2/3 de l'investis.	(5)
— Exonérations fiscales	Amortissement accéléré	Exonération de 10 ans de l'impôt sur les sociétés plus avantages div. sur impôts indirects.	—	Amortissement accéléré. Réduction du droit de mutation. Réduction imposition des plus-values foncières.	Amortissement accéléré. Réduction imposition des plus-values.	Amortissement accéléré
— Financement des zones industrielles	Tous les pays pratiquent une aide au financement des zones industrielles dans les régions d'aides. Les prix généralement pratiqués pour ces zones seraient de l'ordre de : 5 à 20 F le m <sup>2</sup> en Allemagne, 4 à 9 F en Italie, fréquemment inférieur à 10 F en Grande-Bretagne, 5 à 10 F en Belgique, 13 à 26 F aux Pays-Bas. En France, un certain nombre de zones bénéficient d'une subvention ramenant à 6 ou à 10 F/m <sup>2</sup> le prix du terrain équipé. En dehors de ces zones, les prix varient généralement entre 12 et 20 F.					
— Formation professionnelle	La plupart des Etats aident les entreprises qui s'implantent à former leur main-d'œuvre. Cette aide est particulièrement forte en Belgique et en Grande-Bretagne.					
— Aides diverses			Les entreprises peuvent se procurer à des prix avantageux, en région parisienne ou par acquisition, des usines construites par le Board of Trade. Cette aide ne se cumule pas avec les subventions.	Les entreprises qui se transfèrent hors de la région parisienne ne peuvent bénéficier d'une indemnité de décentralisation destinée à leur rembourser une partie des frais de déplacement du matériel.		
B - Aides au fonctionnement		Les entreprises du Midi bénéficient d'une réduction de 10 % des charges sociales, ce qui se traduirait par une réduction de l'ordre de 4,6 % en moyenne des charges salariales.	Les entreprises situées en zones d'aides reçoivent une subvention annuelle en fonction de leur effectif et qui équivaudrait à 7 % environ en moyenne des charges salariales.			

#### Aides des collectivités locales et régionales

Les collectivités locales apportent parfois leur aide aux entreprises qui s'implantent. En Italie, les régions autonomes de Sicile et de Sardaigne accordent notamment une prime de 20 % qui se surajoute à la prime de droit commun. En Allemagne, les aides des Länder et des communes sont très nombreuses mais des dispositions semblent avoir été prises pour que l'aide de l'Etat soit alors réduite en conséquence. En Belgique et en France, les collectivités locales sont autorisées — en zones d'aides — à exonérer les entreprises qui s'implantent des impôts locaux pendant une certaine période : 5 ans en France, 10 ans en Belgique.

(4) Les entreprises peuvent bénéficier de prêts bonifiés, mais le montant de la bonification vient alors en déduction de la subvention susvisée.

(5) Il existe, aux Pays-Bas, une possibilité de bonification d'intérêt de 3 % pendant 15 ans. Mais cette disposition ne semble avoir encore reçu aucune application.



Plusieurs remarques doivent être faites concernant le tableau précédent.

a) On peut observer que toutes les réglementations font actuellement de la subvention à l'investissement un des principaux instruments et généralement le principal instrument de la politique d'aides. Il s'agit d'une évolution récente. Il y a peu d'années encore, la Grande-Bretagne, la Belgique et l'Allemagne ne pratiquaient pas cette forme d'incitation. En Grande-Bretagne, l'accent était mis sur des formules d'allègements fiscaux, combinant des possibilités d'amortissement accéléré et de suramortissement. L'abandon de ce système est intervenu en 1966 sur deux considérations : d'une part, ces allègements ne prenaient évidemment effet qu'en fonction des bénéfices réalisés et revêtaient donc, au moment de l'exécution des investissements, un caractère aléatoire. D'autre part, cette réduction d'imposition intervenait dans un laps de temps éloigné de la date de réalisation des investissements, c'est-à-dire de la date à laquelle les entreprises avaient le plus besoin de l'aide de l'Etat.

L'Allemagne et la Belgique, de leur côté, avaient leur système sur les prêts bonifiés. Là encore, la mise au point d'un régime de subventions a été motivée par le souci de rapprocher la date de versement de l'aide de la date de réalisation des investissements. D'autre part, il est apparu que le seul emploi de prêts bonifiés avait l'inconvénient, en liant indirectement l'importance de l'aide au montant des emprunts contractés, d'inciter les entreprises à réduire leur autofinancement.

b) Pour établir, à partir de ce tableau, l'avantage total dont peut bénéficier une entreprise suivant le pays dans lequel elle s'implante, il convient de rendre toutes les aides comparables entre elles, en calculant pour chacune d'elles l'économie nette qu'elle permet à l'entreprise de réaliser (montant des bonifications pour les prêts bonifiés, réductions d'imposition pour les allègements fiscaux, différence entre le prix d'achat des terrains « aidés » et le prix que l'entreprise aurait dû payer en l'absence d'une telle aide, etc...).

Ce type de calcul présente des difficultés considérables dues en particulier au fait que les différentes formes d'aides interviennent pour les entreprises à des dates différentes (certaines sont versées dès la réalisation de la dépense, d'autres échelonnées sur plusieurs années, et un calcul d'actualisation est nécessaire pour rapprocher les unes des autres) et que les conditions de fiscalisation sont également différentes. Les aides, en effet, ont indirectement pour effet d'augmenter le bénéfice imposable des entreprises. Mais des mesures particulières sont parfois prises pour les faire sortir totalement ou partiellement de l'assiette de l'impôt sur les bénéfices (c'est le cas par exemple d'une partie des primes allemandes). D'autre part, certaines aides (amortissement exceptionnel notamment) sont assises sur le montant même de cet impôt et ne peuvent donc être comparées aux autres aides sans ramener l'ensemble des avantages à leur montant après fiscalisation. Enfin, le taux de l'impôt sur les bénéfices varie suivant les pays.

Il n'a été possible, pour aucun des pays étrangers examinés, de retrouver à cet égard l'équivalent de l'étude publiée en ce qui concerne la France par la Délégation à l'Aménagement du Territoire sous le titre « Effet cumulé des aides financières accordées pour une implantation industrielle en province ». Etant donné cependant que le tableau qui précède ne présenterait pas d'intérêt s'il ne débouchait sur une comparaison globale, un calcul très approximatif a été effectué en vue de ramener toutes les aides à l'investissement à leur équivalent subvention.

Le tableau ci-après indique le résultat de ce calcul. Les lignes « Montant de l'aide après application de l'impôt sur les bénéfices » ont été établies en supposant une application de cet impôt à son taux applicable aux bénéfices non distribués. Pour marquer le caractère imprécis du calcul, les chiffres ont été arrondis.

Il convient de souligner que la portée des différentes aides financières peut varier d'une entreprise à l'autre en fonction des caractéristiques de l'investissement, de son mode de financement et de son taux de rentabilité. Pour prendre l'exemple le plus simple de cet état de choses, il est évident que l'aide que peut représenter, pour une entreprise, l'exonération décennale de l'impôt sur les sociétés consentie dans le Mezzogiorno dépend de l'importance des bénéfices qu'elle réalisera pendant cette période. Le tableau qui suit a été établi en imaginant le cas d'une entreprise présentant, sur tous les facteurs dont peut dépendre l'importance relative des aides, des caractéristiques moyennes et en calculant ce que représentent les aides régionales pour une telle entreprise si le maximum prévu par la réglementation lui est appliqué.

D'autre part, certaines aides à caractère très exceptionnel ou s'appliquant à des secteurs géographiques très limités n'ont pas été prises en considération. Ont été ainsi exclues, par exemple, les aides particulières accordées en Sardaigne et en Sicile.

**AIDE MAXIMUM DONT PEUT BÉNÉFICIER UNE ENTREPRISE  
AU TITRE DE LA POLITIQUE RÉGIONALE, SUIVANT LE PAYS D'IMPLANTATION**

	<i>France</i>	<i>Italie</i>	<i>Belgique</i>	<i>Pays-Bas</i>	<i>Allemagne</i>	<i>Grande-Bretagne</i>
<i>Avant application de l'impôt sur les bénéfices.</i>						
— Aides à l'investissement (en % du montant des investissements)	40 %	65 %	30 %	30 %	25 %	65 %
— Aides permanentes de fonctionnement		Réduction de 5 % env. des charges salariales				subvention égale à 7 % environ des charges salariales
<i>Après application de l'impôt sur les bénéfices.</i>						
— Aides à l'investissement (en % du montant des investissements)	25 %	55 %	20 %	20 %	20 %	40 %
— Aides permanentes de fonctionnement		2,5 % environ des charges salariales				3,5 % environ des charges salariales

**Montant global des aides.**

Il est en fait difficile d'apprécier le montant global des aides accordées dans les différents pays. Les éléments nécessaires à l'appréciation de celles-ci ne sont, en général, pas publiés ou du moins les indications disponibles ne permettent pas une appréciation précise des montants accordés.

MONTANT GLOBAL DES AIDES (en millions de francs)

	<i>France</i> (1969)	<i>Italie</i> (1967)	<i>Pays-Bas</i> (1968)	<i>Allemagne</i> (1969)	<i>Belgique</i>
A - Aide à l'investissement					
— Primes	170 M.	400 M.	Entre 100 et 150 M.	Le montant des subventions serait de l'ordre de 200 à 300 M. non compris les subventions accordées dans les zones minières.	?
— Prêts bonifiés	Très variable	Le montant des bonifications supportées par l'Etat au titre des prêts aux entreprises du Mezzogiorno se serait élevé au cours des deux années 1966 et 1967 à 896 M., soit 448 M. par an.		?	
— Allègements fiscaux	Exonération de patente : 67 M. (1). Réduction du droit de mutation : 14 M. Amortissement exceptionnel : 5 M. environ.	?	?	?	
— Aides diverses	Indemnité de décentralisation : 3 M.				
B - Aides de fonctionnement	—	Le remboursement aux entreprises du Mezzogiorno d'une partie de leurs charges sociales a été décidé en 1968. Le coût prévisionnel pour 1969 serait de 700 M. de francs.	—	—	
(1) Chiffre de 1967					

Les éléments d'information figurant dans le tableau restent très imprécis et témoignent des difficultés d'obtenir des renseignements valables.

Néanmoins, il apparaît que le régime le plus fort est celui de l'Italie pour le Mezzogiorno. Les avantages accordés par la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne restent plus comparables. La comparaison n'a toutefois de sens que dans la mesure où on tient compte de la disparité de l'importance des zones aidées et des difficultés qu'elles connaissent dans leur développement.

Il est possible de préciser dans des meilleures conditions, l'évolution du système d'aides français. Institué en 1964, il n'a pas subi de remaniement profond depuis cette date. Il comporte essentiellement des primes accordées sur l'Ouest de la France et dans les zones de conversion industrielle (mines et textiles) et des avantages fiscaux distribués plus largement sur le territoire (essentiellement exonération de patente).



Les montants accordés sous forme de primes étaient, jusqu'en 1967, d'un montant global inférieur à 100 MF par an. L'année 1968 et l'année 1969 ont marqué un développement comparable lié à l'attribution de primes à des projets importants, notamment du secteur automobile, qui conduit à des dépenses nettement plus supérieures. Le chiffre de 170 MF, indiqué dans le tableau pour les dépenses de 1969, ne reflète que très partiellement l'évolution récente qui conduit à des dépenses globales annuelles supérieures à 300 MF pour l'année 1970 et, très vraisemblablement, pour l'année 1971. Sans atteindre le niveau de dépenses des autres pays, la France dispose donc maintenant d'un régime permettant la localisation d'environ 50 000 emplois par an pour une dépense de l'ordre de 400 MF.

## Harmonisation des régimes d'aides européens.

Le traité instituant la Communauté européenne limite étroitement dans son article 92 les aides susceptibles d'être accordées par les Etats aux entreprises, afin d'éviter que la concurrence ne soit faussée au sein de la Communauté.

Les aides régionales sont néanmoins considérées comme compatibles avec le Marché commun. Dans l'application, les services de la Commission sont toujours restés très vigilants sur ces problèmes d'aides à la fois au plan de la politique régionale, afin que ces systèmes soient appliqués de manière cohérente avec la politique des Etats ou de la Communauté, en matière d'équilibre régional et au plan de la concurrence afin d'éviter qu'une politique de développement régional ne couvre en fait une politique d'aide sectorielle qui pourrait fausser gravement la concurrence au sein du Marché commun.

C'est ainsi que sont portées à sa connaissance par les pays membres les modifications législatives ou réglementaires que comptent apporter ceux-ci à leur dispositif d'incitation régionale.

Jusqu'ici, la Commission estimait suffisant d'être informée du fonctionnement des régimes d'aide dans les divers pays. Maintenant, voyant l'intérêt que portent les entreprises multi-nationales aux aides au développement régional (notamment les entreprises des pays tiers qui viennent de s'installer dans le Marché Commun), la Commission estime devoir exercer une concertation beaucoup plus précise avec les différents Etats membres.

Par ailleurs, elle souhaite dans une autre procédure de concertation examiner les plans de développement régionaux que se fixent les divers Etats de la Communauté.

Sur le plan des principes, cette concertation est tout à fait souhaitable et des négociations ont lieu à Bruxelles pour en fixer les modalités. Néanmoins, elle se heurte à un nombre de difficultés. Harmonisation des régimes signifie appréciation des régimes puis comparaison. Nous avons vu plus haut que l'appréciation des régimes était chose difficile. Ayant vaincu ces difficultés, il reste à comparer exactement les aides pratiquées dans une région donnée et les difficultés sociales et économiques que connaît une région géographiquement défavorisée. Un calcul et une comparaison exacts des aides obligerait à tenir compte de la législation financière, tarifaire et sociale de chaque pays chaque fois qu'elle peut avoir une incidence géographique sensible. Il serait faux de penser qu'un calcul négligeant ces facteurs aurait une signification. Sans doute certains d'entre eux doivent-ils faire dans l'avenir l'objet d'une coordination européenne. C'est le cas par exemple des tarifs de transports. Mais vouloir par anticipation établir une comparaison risque de conduire à des difficultés inextricables.

A supposer ces problèmes résolus, il resterait enfin à déterminer les contraintes auxquelles se heurte le développement industriel de chacune des zones en cause. Cette dernière partie du calcul serait la plus approximative, les facteurs qui conditionnent les conditions d'exploitation des entreprises étant pour partie non quantifiables (qualité de la main-d'œuvre, climat social, etc...). Elle ne saurait pourtant être négligée, le danger que peuvent représenter les aides pour les autres Etats membres étant fonction du rapport entre ces aides et les difficultés réelles d'implantation et de fonctionnement des entreprises dans les régions en

cause. Sous cet angle, d'ailleurs, les aides ne représentent qu'un effort d'anticipation destiné essentiellement à mettre les entreprises, dès l'origine, dans les conditions qui seront les leurs une fois ces contraintes au développement disparues.

Mais la difficulté essentielle d'une limitation des aides régionales est d'ordre politique et tient à leur spécificité par rapport aux autres formes d'aides à l'industrie. Le but habituel de ces dernières aides est de conforter certains secteurs d'activités dont le développement ou le maintien est jugé nécessaire dans l'intérêt national ; il est donc logique qu'elles soient jugées d'abord dans leur incidence sur la concurrence, notamment au niveau du Marché commun. En matière régionale, par contre, l'intervention de l'Etat a pour but, non d'aider l'entreprise en tant que telle, mais de l'inciter à s'implanter dans une région souffrant d'insuffisance d'emplois. Sans doute, un tel objectif a, au moins à terme, une finalité économique en ce sens que sa réalisation doit permettre de réduire le coût pour la collectivité de la congestion de certaines régions (cas de la région parisienne) ou de diminuer le poids des charges que font peser sur le pays certains secteurs d'activités (aides à l'agriculture et à la production minière) ou enfin plus simplement de tenir compte du fait qu'il coûte moins cher de permettre à la population de vivre dans sa région d'origine que d'organiser sa transplantation. A cet égard, les aides ne font que reporter sur les entreprises une partie des gains que leur implantation apporte à la collectivité. Mais il n'en reste pas moins que le facteur humain est à la base des politiques régionales. Ce serait donc déformer le sens des aides que de vouloir en limiter le montant en se fondant uniquement ou principalement sur une notion de libre concurrence. Cela signifierait en tout cas que les considérations sociales sont en la matière secondaires.

Cette difficulté doit être d'autant plus soulignée que la politique régionale constitue actuellement un des éléments les plus importants de la politique sociale de chaque Etat et un de ceux auxquels l'opinion publique est la plus attachée. Même des pays aussi peu interventionnistes que les Etats-Unis et le Canada prennent à cet égard des mesures de plus en plus vigoureuses. Chaque gouvernement désire donc conserver en la matière une large liberté d'action et veut pouvoir faire varier son intervention en fonction de sa propre tendance politique et du climat social du moment. Ce dernier point est d'autant plus important que les régions en cause sont, du fait des conditions précaires d'emploi qui y règnent et du niveau de vie généralement faible de la population, parmi celles dans lesquelles l'ordre public est le plus facilement troublé.

## CONCLUSION

Une évolution progressive de l'étude des pays du Marché commun devrait conduire à une certaine limitation des niveaux d'aides pratiqués dans les régions du Nord-Ouest de l'Europe qui constituent la zone la plus industrialisée. Cette première démarche devrait permettre, tout en respectant la liberté des pays membres, d'assurer une coordination en évitant les surenchères excessives.

Un grand pas aura été fait le jour où toutes les aides pratiquées seront affichées et connues de tous et où elles correspondront à une politique de développement régional européenne équilibrée. Mais il ne faut pas douter que le problème soulevé est politique et que jamais il ne pourra être résolu au niveau des discussions techniques entre pays membres du Marché commun.

# La politique commune des transports

par **P. DEBAYLES**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,  
Haut Fonctionnaire chargé des Relations Internationales  
au Ministère de l'Équipement et du Logement.  
au Ministère des Transports,  
Adjoint au Directeur des Transports Terrestres pour les Questions Internationales.

Le Traité de Rome, signé en 1957, a prévu explicitement l'instauration d'une politique commune des transports.

Une telle instauration se justifie par le fait que les transports représentent d'abord un secteur important de l'économie de chaque pays, ensuite que rien ne sert d'organiser un marché commun, comportant la libre circulation des produits si par le coût des prestations de transport il est possible d'apporter des distorsions dans le fonctionnement de ce marché commun.

Les dispositions relatives à la politique commune des transports font l'objet de 11 articles du Traité de Rome. Ces articles sont rédigés en termes très généraux, et définissent surtout des procédures sans donner un véritable contenu à la politique commune des transports.

Toutefois, à cause de la possibilité pour les transports de fausser le fonctionnement du marché commun, le Traité définit certaines actions interdites aux transporteurs ou aux Etats :

- soit les discriminations consistant en l'application de prix et conditions de transports différents en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés,
- soit le soutien par le biais des tarifs de transport de certaines entreprises, notamment de celles implantées dans certaines régions.

Mais le problème important était d'arriver à bâtir une doctrine cohérente pour la politique commune des transports, et d'arriver à la réaliser concrètement par le moyen des règlements et directives du Conseil des Ministres de la Communauté Economique Européenne (le règlement s'applique après son adoption par le Conseil et se superpose aux lois nationales ; la directive définit des objectifs à réaliser par des lois nationales à adopter dans chaque Etat).

De longues discussions ont eu lieu jusqu'en 1965 sur les objectifs et sur les moyens de les atteindre. La conception était simple : le marché des transports devait fonctionner de façon libérale, comme le reste de l'économie, avec toutefois des possibilités d'intervention des Etats puisque la concurrence, nerf moteur du libéralisme, ne peut seule garantir d'atteindre l'optimum pour la collectivité. Il fallait donc à cet effet organiser le fonctionnement du marché des transports. Comme de plus on avait initialement un certain nombre de marchés nationaux, il fallait réaliser une harmonisation des conditions de concurrence entre les transporteurs des différentes nationalités, aussi bien entre transporteurs d'un même mode qu'en transporteurs de modes différents, et ouvrir progressivement ces marchés nationaux aux transporteurs des autres Etats membres de la Communauté.



Ces discussions aboutissent à une décision et à un accord, l'un et l'autre très importants, adoptés par le Conseil les 13 mai et 22 juin 1965, qui peuvent être considérés comme définissant de façon précise l'inventaire des règlements et directives à prendre pour réaliser la politique commune des Transports.

C'était un pas très important qui était réalisé alors. Les mesures les plus originales prévues étaient les suivantes :

1) harmonisation des relations financières entre les Etats et les Chemins de fer.

Pour assurer le libre jeu des conditions de concurrence entre les entreprises de chemin de fer et les autres entreprises de transport, il était envisagé :

- de compenser suivant des règles définies de façon communautaire les charges imposées par les Etats aux chemins de fer, aussi bien dans leur gestion (normalisation des comptes) que dans leur exploitation (obligations de service public),
- de réaliser l'autonomie de gestion des entreprises de chemin de fer, en vue d'arriver à leur équilibre financier.

2) harmonisation des conditions sociales dans les transports (notamment temps de travail, temps de conduite de véhicules, temps de repos).

3) suppression des taxes spécifiques sur les transports remplacées par des taxes sur le chiffre d'affaires et surtout mise en place d'un système cohérent de tarification de l'usage des infrastructures des trois modes de transport.

4) organisation du marché par diverses mesures, notamment par un système qui assure une bonne connaissance des prix du marché, ce qui était, particulièrement pour la France, une condition très importante pour garantir un bon fonctionnement du marché :

- publicité des tarifs de transport,
- connaissance des prix et conditions s'écartant des tarifs publiés.

Les tarifs envisagés devaient comporter une zone de liberté couvrant les variations normales des prix de transport, appelée fourchette, et seuls les prix et conditions de transport s'écartant de la fourchette devaient être publiés.

Ce schéma pouvait être appliqué de façon plus ou moins souple — soit dans une tarification dite obligatoire, pour laquelle les prix hors de la fourchette devaient être justifiés par le transporteur et publiés — soit dans une tarification plus souple, dite tarification de référence, dans laquelle l'obligation de justification était supprimée, mais l'obligation de publicité était maintenue, pour les prix et conditions sortant de la fourchette.

L'accord du 22 juin prévoyait même un calendrier de mise en œuvre par étapes des tarifications ainsi définies, dans les transports internationaux d'abord, dans les transports nationaux ensuite.

Ces principes étant définis, les instances du Conseil ont commencé à examiner les propositions de règlement ou directives établies par la Commission des Communautés Européennes, qui, d'après les dispositions institutionnelles du Traité de Rome, a seule l'initiative pour faire des propositions.

Les oppositions qui s'étaient masquées lors de la réalisation des compromis précités de 1965 apparurent de nouveau lors de la discussion de propositions de la Commission, d'autant plus que ces discussions commencèrent par un règlement sur les tarifs à appliquer dans les trois modes de transport, aussi bien en transports nationaux qu'en transports internationaux, en application de l'accord déjà cité du 22 juin 1965.

Ces discussions échouèrent et le projet de réglementation tarifaire fut abandonné — et ce n'est que trois ans après les accords de 1965, plus précisément en juillet 1968, que cinq règlements et directives purent être approuvés par le Conseil, les divergences entre les Etats ayant pu être aplanies :

Parmi eux on trouvait :

- un règlement fixant les temps de conduite et de repos applicables dans les transports routiers de voyageurs et de marchandises, aussi bien dans les transports publics que dans les transports privés,
- un règlement établissant des dispositions tarifaires applicables aux seuls transports routiers internationaux,
- un règlement fixant un contingent d'autorisations de transports routiers internationaux, habilitant leurs titulaires à effectuer tous transports internationaux dans la Communauté, alors que les transporteurs qui n'ont pas une telle autorisation ne peuvent transporter directement des marchandises entre deux pays autres que celui de leur immatriculation.

En 1969, furent adoptés deux règlements constituant l'amorce d'une harmonisation des relations financières entre les Etats et les chemins de fer : ils définissaient des règles communes de versement de compensation aux entreprises de chemin de fer par les Etats, aussi bien pour la normalisation des comptes que pour les obligations de service public (ce dernier règlement s'appliquait également aux autres modes de transport). Mais leur portée était limitée par rapport à l'objectif final de l'équilibre financier puisqu'ils n'établissaient pas de contrainte globale pour la couverture du déficit des entreprises de chemin de fer.

Au total, depuis 1965, date de l'établissement du programme détaillé de la politique commune des transports, jusqu'à décembre 1970, ce sont 11 règlements et directives, d'importance inégale, qui ont été adoptés par le Conseil.

Cette relative lenteur des travaux du Conseil en la matière a amené la France à demander que l'on examine en priorité les domaines qui ont une importance essentielle pour la mise en place d'une politique commune des transports efficace et effective, et qui sont de son point de vue :

- les relations financières entre les Etats et les chemins de fer, dans le sens d'une autonomie de gestion et en vue de la réalisation de l'équilibre financier de ces entreprises,

— la tarification de l'usage des infrastructures pour les trois modes de transport, qui est un élément ayant une incidence notable dans l'égalisation des conditions de concurrence aussi bien entre transporteurs de pays différents, qu'entre transporteurs de modes de transports différents,

d'autant plus que la France est déjà engagée dans la réalisation des mesures nationales couvrant ces deux domaines, mesures allant de son point de vue dans le sens des décisions communautaires à intervenir ultérieurement.

Il est à prévoir que les délibérations du Conseil dans les toutes prochaines années, et même sans doute dès l'année prochaine, compte tenu de l'avancement des études de la Commission pour ses propositions, pourront porter sur ces domaines dans lesquels les décisions communautaires modifient de façon importante les dispositions adoptées jusqu'alors par les Etats.

La politique communautaire devant s'appliquer à des Etats qui étaient tous situés sur le continent européen s'est intéressée essentiellement aux transports par route, par chemin de fer ou par voie navigable. Le Traité de Rome a prévu dans son article 84 des dispositions particulières pour les transports maritimes et aériens, puisqu'il faut une décision du Conseil, prise à l'unanimité, pour décider dans quelle mesure et par quelles procédures des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne.

Il est probable toutefois que l'élargissement éventuel de la Communauté à des Etats séparés par la mer provoquera des réflexions nouvelles sur la conception de la politique commune des transports.



*Aménagement du Rhone, novembre 1961 — Barrage de Chateaufort-du-Rhône (Drôme)*

# L'industrie automobile dans la Communauté Européenne

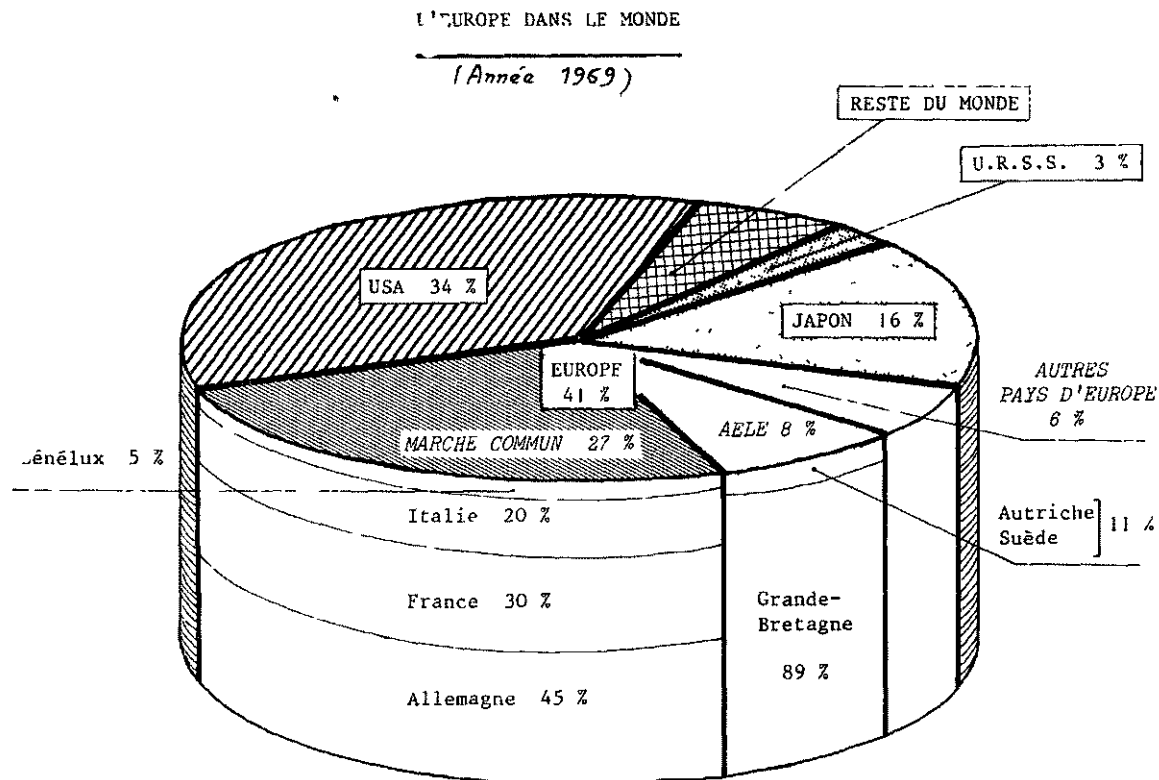
par **François PERRIN-PELLETIER**, Ingénieur en Chef des Mines,  
 Directeur du Centre de Production automobiles Peugeot - Sochaux.

Il est impossible, en quelques pages, de décrire l'industrie automobile de la C.E.E. Aussi, me bornerai-je à montrer sa place relative :

- dans l'industrie automobile mondiale,
  - dans l'ensemble de l'industrie de la C.E.E.,
- puis d'indiquer ses atouts et ses faiblesses, donnant ainsi une idée de son avenir.

## I. - SA PLACE DANS L'INDUSTRIE AUTOMOBILE EN 1969

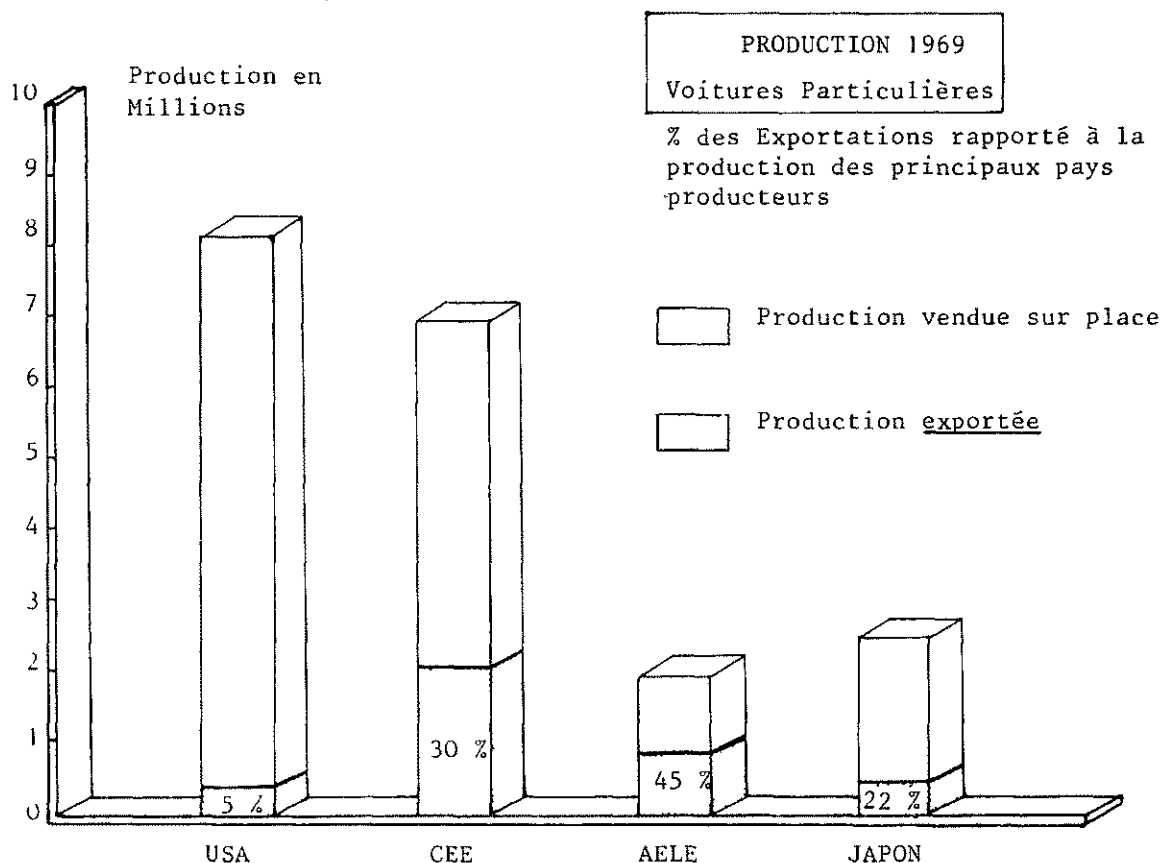
A) Le continent européen reste encore le plus gros producteur automobile du monde (41 %), mais la C.E.E. (27 %) vient derrière les U.S.A. (34 %).



B) L'Allemagne, la France et l'Italie sont respectivement les 3<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> pays producteurs mondiaux.

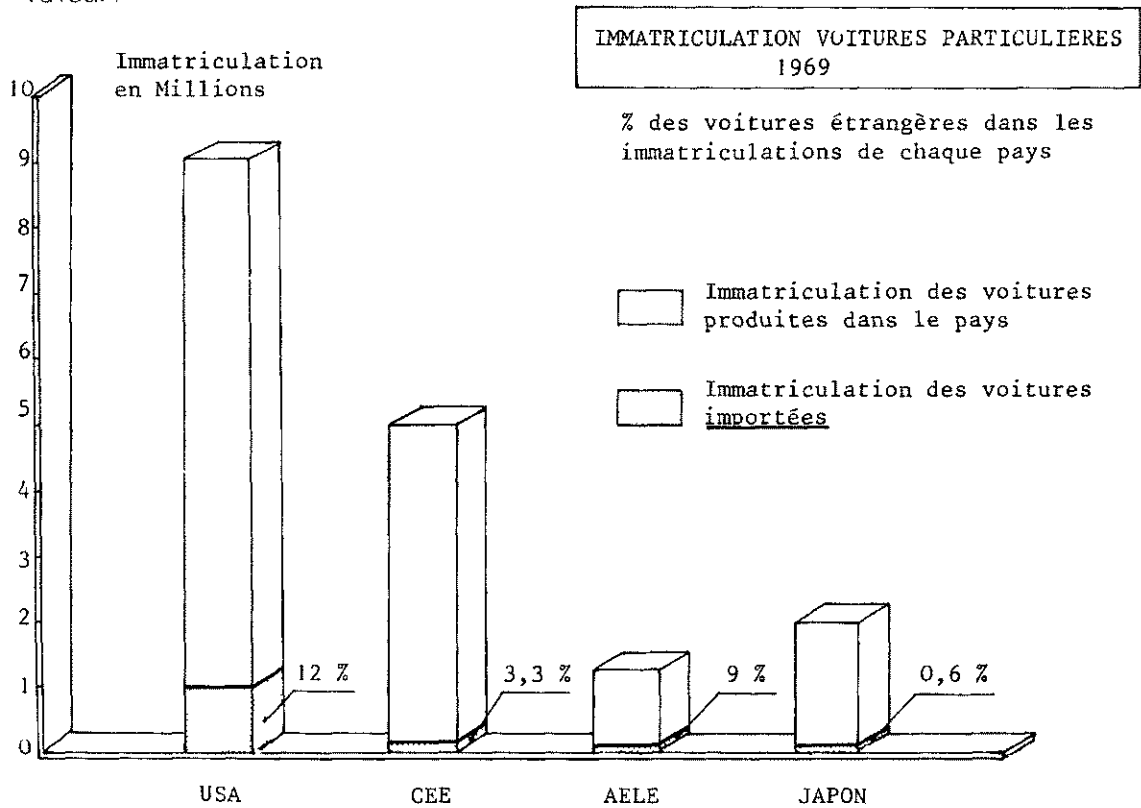
Clas <sup>e</sup> 1969	Principaux pays producteurs	Voitures particulières	Voitures utilitaires	Total (1969)
	<b>MARCHÉ COMMUN</b>			
3	→ Allemagne .....	3 312 537	292 028	3 604 565
4	→ France .....	2 168 368	290 806	2 459 174
6	→ Italie .....	1 477 366	118 585	1 595 951
8	Belgique .....	283 502	27 557	311 059
	Hollande .....	60 732	10 927	71 659
	TOTAL .....			8 042 408
	<b>A. E. L. E.</b>			
5	Grande-Bretagne .....	1 704 902	477 891	2 182 793
9	Suède .....	242 887	27 833	270 720
	Autriche .....	1 144	4 273	5 417
	TOTAL .....			2 458 930
	<b>AUTRES PAYS D'EUROPE</b>			1 785 821
	<b>TOTAL EUROPE</b>			12 287 159
1	U.S.A.	8 224 327	1 980 719	10 205 046
2	JAPON	2 611 499	2 062 841	4 674 340
7	U.R.S.S.	293 600	550 700	844 300
	<b>MONDE ENTIER</b>	22 964 243	6 731 812	29 696 055

C) La C.E.E. est le plus gros exportateur du monde avec 2 100 000 voitures particulières, ce qui représente 30 % de sa production ; le Japon exporte seulement 22 % de sa production



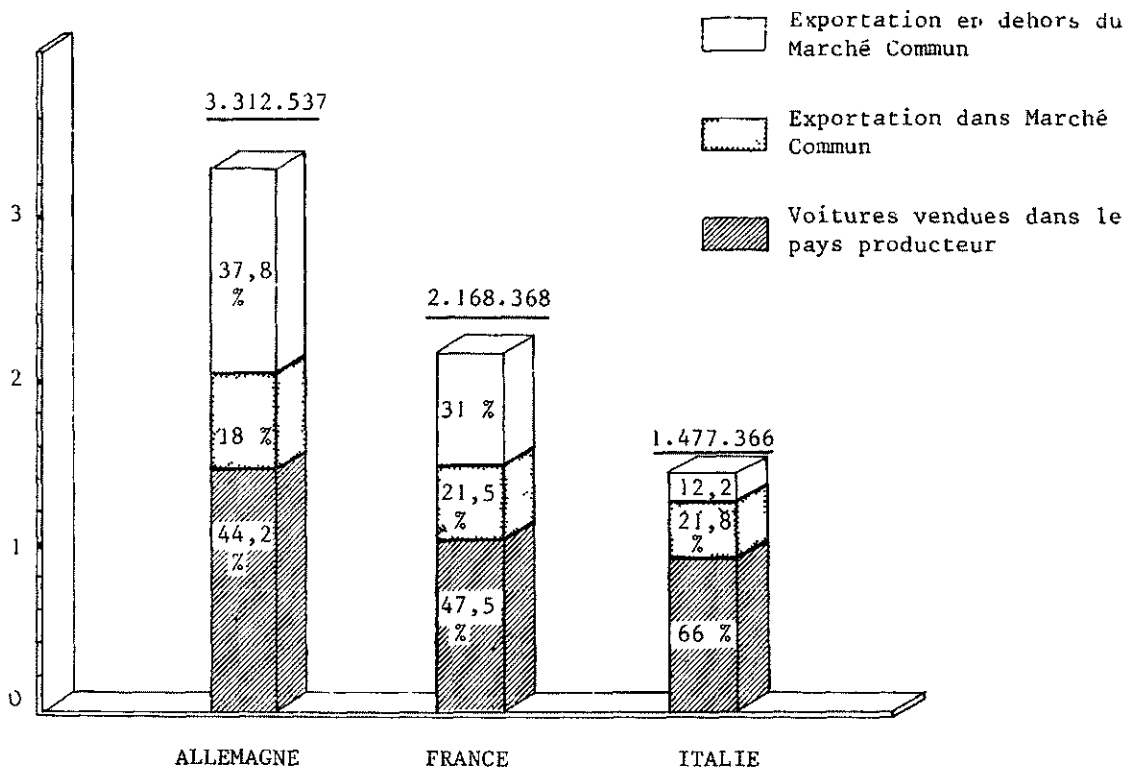


**D) La C.E.E. et l'A.E.L.E. sont les deux producteurs qui importent le moins de véhicules** (ces pays viennent juste après le Japon qui reste le plus faible importateur)



**E) Il existe une interpénétration importante entre les pays constructeurs constituant la C.E.E.**

Environ 20 % de la production de chaque pays de la C.E.E. est vendue dans les autres pays du Marché commun.



## II. - PRINCIPAUX PRODUCTEURS EUROPÉENS

Volkswagen, Fiat, BLMC (Gde-Bretagne) et Renault sont les 4 plus gros constructeurs d'Europe.

Volkswagen, Fiat et Renault représentent, à trois :

- plus de 50 % de la production de la C.E.E.,
- 46 % du chiffre d'affaires,
- et 50 % des employés de l'automobile.

## III. - SA PLACE DANS L'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE EUROPÉENNE

Les chiffres d'affaires et le nombre de salariés des constructeurs de la C.E.E. atteignent respectivement :

- 73,584 milliards de francs ;
- 736 500 salariés.

Dans les 3 principaux pays constructeurs de la C.E.E. :

a) La part de l'industrie automobile dans le produit national brut a avoisiné en moyenne 5 % en 1969.

b) La part des investissements de la branche automobile dans l'ensemble des investissements industriels a atteint 7,5 % en moyenne.

c) Les effectifs de la branche automobile ont représenté un peu moins de 7 % en moyenne des effectifs totaux de l'industrie manufacturière.

d) L'industrie automobile a, en outre, une incidence importante sur l'ensemble de l'industrie européenne.

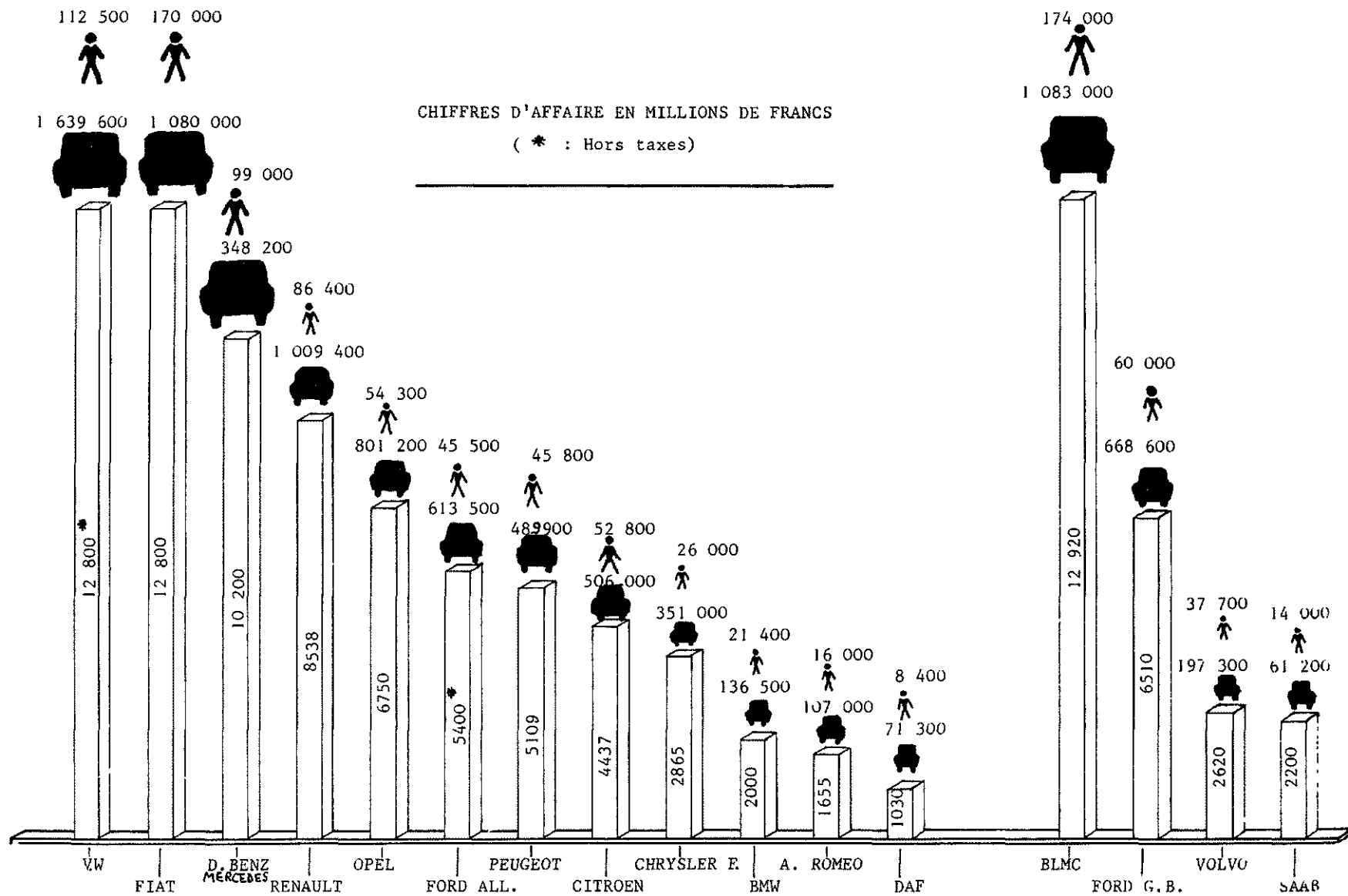
- En amont, elle représente un débouché important pour les industries de matières premières (aciéries, industries chimiques, industrie du caoutchouc...) et pour les sous-traitants et fabricants d'accessoires automobiles.

*Exemple* : En France, l'automobile utilise :

- 20 % des tôles minces produites par les aciéries,
- 50 % des aciers fins et spéciaux,
- 50 % des pièces moulées en aluminium,
- 50 % du caoutchouc, etc...

- En aval, elle intervient par ses réseaux de vente, les garagistes, les pétroliers (stations-service...), les compagnies d'assurances, etc...

Au total, on peut dire qu'il faut multiplier par 4 les effectifs de l'industrie automobile pour avoir une idée des personnes concernées directement ou indirectement par l'industrie automobile, ce qui représenterait, dans la C.E.E., environ 4 000 000 de personnes actives, et ce qui ferait vivre 14 millions d'européens.



#### IV. - SES CARACTÉRISTIQUES, SES ATOUTS, SES FAIBLESSES

L'automobile est devenue un fait social. Elle a « répandu l'esprit mécanicien, désenclavé les campagnes, créé une industrie motrice, provoqué chacun à l'effort » (1). L'industrie automobile est donc intimement liée au développement de notre Société.

Que ce soit dans l'augmentation du niveau de vie, qui lui assure de nouveaux débouchés, dans le développement des métropoles régionales et des autoroutes, qui exigent des grandes routières confortables, dans l'encombrement croissant des centres urbains, qui favorisent les petites voitures, on retrouve cette imbrication de la voiture à la vie en société.

Cette coexistence ne va pas sans poser quelques problèmes. C'est ainsi qu'on assiste à un véritable foisonnement de règles de toutes sortes (contre la pollution, pour la sécurité active et passive) qui vont, si on n'y prend pas garde, reconstituer des droits de douane « bis » à la disposition des gouvernements.

A terme, l'incapacité des gouvernements européens à s'entendre sur une *réglementation raisonnable et commune* risque d'aboutir à l'adoption progressive des normes de sécurité des U.S.A., ce qui pourrait avoir de graves conséquences sur l'industrie européenne. Un exemple le fera comprendre :

- un règlement prévoyant que toute voiture doit pouvoir supporter à x/km heure le choc frontal avec n'importe quel autre véhicule favorise les voitures américaines, plus lourdes, plus grosses et plus puissantes (2), aux dépens des voitures européennes.



(1) Pierre Massé - 1964.

(2) L'essence est moins cher aux U.S.A., les distances plus importantes et les autoroutes plus nombreuses.

Une concertation des constructeurs européens pour faire face à un tel danger est rendue difficile par l'existence, parmi eux, de filiales de constructeurs américains en Europe. En outre, Volkswagen vendant plus de 500 000 véhicules aux U.S.A., est naturellement amené à adopter les normes de sécurité U.S. pour ses voitures.

La diversité et la multiplication des règlements entraînent une diversification considérable des types de voitures, à partir du moment où le marché du produit est mondial. Il y a ainsi près de 700 types de planche de bord de Peugeot-404 et, à Sochaux, sur 2 000 voitures montées par jour, moins de 50 sont exactement semblables. La grande série ne reste vraie qu'au niveau de la pièce.

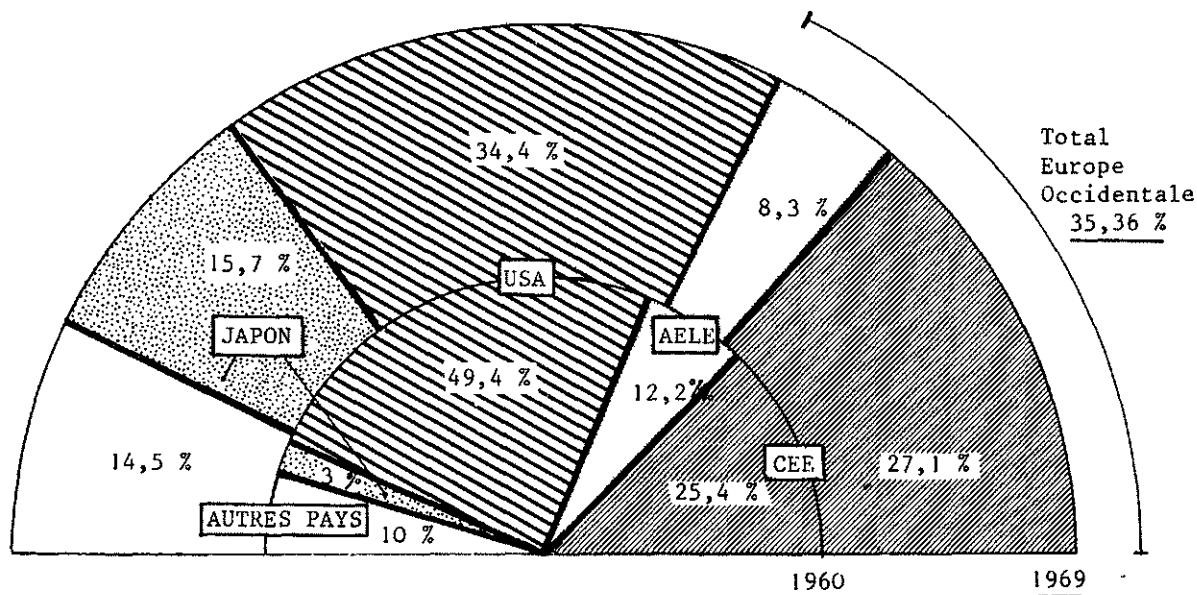
Sur le plan humain, cette complexité entraîne des difficultés de communications, accrues par la taille des entreprises : 33 000 personnes à Sochaux (Peugeot), 36 000 à Billancourt (Renault). Pour éviter l'excès, comme le manque d'information, des structures de communication cohérentes et souples sont à rechercher.

Le travail à la chaîne, qui caractérise les usines de carrosserie et de tôlerie, nécessite une organisation poussée répartissant exactement le travail entre chacun. La diversité des types, ainsi que la présence de main-d'œuvre étrangère (25 % en France : Yougoslaves, Africains, Marocains, Algériens) entraînent la recherche de solutions plus élaborées, faisant appel à toutes les ressources de l'informatique et de l'automatisation.

Sur ce plan, l'industrie européenne — la plus vieille du monde — a des réalisations qui se comparent aux U.S.A. : l'usine Peugeot-Renault de Douvrin-la-Bassée produira, dans d'énormes machines-transfert, 6 000 moteurs/jour, ce qui constitue une sorte de record du monde. Les opérations de contrôle seront intégrées aux gammes de fabrication. De nouvelles usines surgissent en Allemagne et en Italie.

Sur le plan technique, les européens sont en tête de l'innovation dans certains domaines : traction avant, moteurs en aluminium, suspension oléo-pneumatique, freins à disques, etc... En outre, notre position reste privilégiée sur certains marchés : la France en Afrique, l'Italie en Amérique du Sud, la France et l'Italie dans les pays de l'Est, constitue indéniablement un capital commercial de départ qu'il nous appartient de valoriser.

PRODUCTION DE VEHICULES AUTOMOBILES  
DANS LE MONDE  
1960 - 1969



Les atouts précédents seront bien nécessaires à l'industrie de la C.E.E. pour faire face à ses concurrents étrangers et notamment l'Angleterre, le Japon et l'Amérique.

L'industrie anglaise stagne depuis quelques années. Des mouvements sociaux ont empêché de tirer le profit attendu de la fusion de 6 constructeurs dans B.L.M.C., ce qui montre, s'il en était besoin, que le gigantisme n'est pas un but en soi.

Le Japon, qui n'exporte encore que le cinquième de sa production, est un concurrent potentiel dangereux ; il nous attaque déjà dans nos positions d'Afrique et d'Asie avec des produits rustiques mais bon marché. Dans la mesure où il prend notre place là-bas, il nous entraîne à une concurrence interne accrue.

Les constructeurs des U.S.A. (G.M., Ford, Chrysler), malgré leurs difficultés actuelles, ont une dimension hors du commun et une rentabilité généralement supérieure à la nôtre ; par exemple, General Motors, dont le nombre de salariés est de 750 000 personnes, a un bénéfice net égal au chiffre d'affaires de Peugeot.

Ils possèdent, par l'intermédiaire de leurs filiales européennes, 22 % de la capacité de production de la C.E.E. Ces filiales disposent des moyens de financement considérables des maisons-mères, de leur aide en matière grise et en réseaux de vente sur le plan mondial. Elles constituent de redoutables concurrents internes.

Heureusement, l'industrie européenne a pu prendre une place non négligeable sur le marché U.S.A. avec Volkswagen, qui exporte 500 000 voitures en Amérique. Les géants américains ont réagi tardivement : Ford et G.M. lancent seulement actuellement de « petites » voitures pour stopper la pénétration des marques étrangères (Europe et Japon).



*L'anneau de vitesse de BELCHAMP, près de SOCHAUX  
Réalisation commune Peugeot-Renault*



*La nouvelle usine Volkswagen à Salzgitter*

Le coût de lancement d'un nouveau modèle approchant actuellement plusieurs centaines de millions de francs, on conçoit que son échec puisse être fatal pour la plupart des entreprises européennes qui n'ont pas la taille ou les moyens financiers des Américains.

La nécessité étant la meilleure des vertus, les nombreux constructeurs européens d'avant-guerre ont fait place à quelques sociétés. Plus récemment, l'absorption de Audi par Volkswagen, le rapprochement entre Fiat et Citroën et l'association Renault-Peugeot témoignent des réformes de structure en cours.

Au total, la dernière décennie a vu une baisse relative des constructeurs des U.S.A. au profit de la C.E.E. et surtout du Japon. De 49,5 % en 1960, la part U.S.A. est passée à 34,5 % en 1969, alors que la C.E.E. passait de 25,4 % à 27 % et le Japon de 3 % à 16 %.

## V. - CONCLUSION

Si l'on juge d'après ses atouts et d'après les chiffres que je viens de citer, l'industrie de la C.E.E. est sur la bonne voie. Mais pour y rester elle doit prendre conscience de ses faiblesses dans le domaine des rentabilités et des moyens financiers, et répondre au défi de la Réglementation. « Toute notre vie n'étant que mouvement », comme le disait Montaigne, l'industrie automobile européenne a encore de beaux jours devant elle et de nombreux jeunes y ont leur place.



# société chimique de la route



studios Villeurbannais

Autoroute A7 - sortie Sud de LYON

- ◆ Routes et autoroutes ◆ Aérodromes
- ◆ Voirie et réseaux divers
- ◆ Travaux hydrauliques : Revêtements de canaux et digues

Siège social :

2, AV. VELASQUEZ

PARIS 8<sup>e</sup>



Téléphone: 522.13.79

522.96.33

## LIANTS et PRODUITS SPÉCIAUX

- ◆ Emulsions acides (répandage et enrobage, stabilisation et imprégnation)
- ◆ Emulsions pour grave-émulsion
- ◆ Bitumes fluides
- ◆ Dopes
- ◆ Tapis minces en sable-enrobé
- ◆ Coulis sable-émulsion
- ◆ Binders de reprofilage et de renforcement
- ◆ Revêtements antikérosènes
- ◆ Revêtements colorés

ACTIMUL, ACTIFIX,  
MICSOL, IMPREMAC  
ACTIMIX  
MICTARS  
MICOIL, V 51  
MICSABLE  
ACTISEAL  
MICGRIF  
MICKER  
ACTICOLOR



# La libre circulation, le libre établissement dans la Communauté Économique Européenne

par Jean DOULCIER, Ingénieur des Ponts et Chaussées à la Direction de l'Architecture.  
Ministère des Affaires Culturelles.

*Quelques réflexions \* sur les difficultés d'organisation  
à propos de l'exercice du métier d'architecte*

Ce dont il s'agit paraît pourtant simple :

Etant donné un métier déterminé, comment supprimer les discriminations éventuelles fondées sur la nationalité pour l'exercice de ce métier à l'intérieur de la C.E.E.

Il s'agit précisément :

- de définir le « métier déterminé »,
- de recenser et définir les discriminations fondées sur un statut professionnel ou sur des critères de qualification,
- d'admettre des conditions d'exercice aussi bien définies que possible,
- d'organiser tout cela dans le cadre de la réglementation générale de la C.E.E.

Disons dès maintenant que sur ce dernier point on ne considère pas que la réglementation communautaire doit nécessairement :

- entraîner une modification des législations nationales à l'égard des nationaux,
- obliger un état membre à appliquer la réglementation d'un autre état membre.

L'exercice d'un métier peut se faire dans des conditions sociales très diverses, mais des coutumes, des habitudes administratives, des droits acquis en ont souvent plus ou moins figé le cadre de telle sorte que, à l'intérieur de chaque pays, des dispositions tout à fait contingentes sont présentées, souvent involontairement, comme absolues et universelles.

— Pour les salariés est souhaitée la libre circulation : elle exige une cohérence sinon une uniformité dans les conventions professionnelles, notamment en ce qui concerne la sécurité sociale et les régimes des retraites, à terme elle suppose un certain regroupement des diplômes en grandes catégories surtout en ce qui concerne la première embauche.

Cela est relativement aisé.

— N'est pas encore envisagé le cas des salariés fonctionnaires car, tout au moins à partir d'un certain niveau, se posent des problèmes d'ordre politique sortant du cadre de la C.E.E.

---

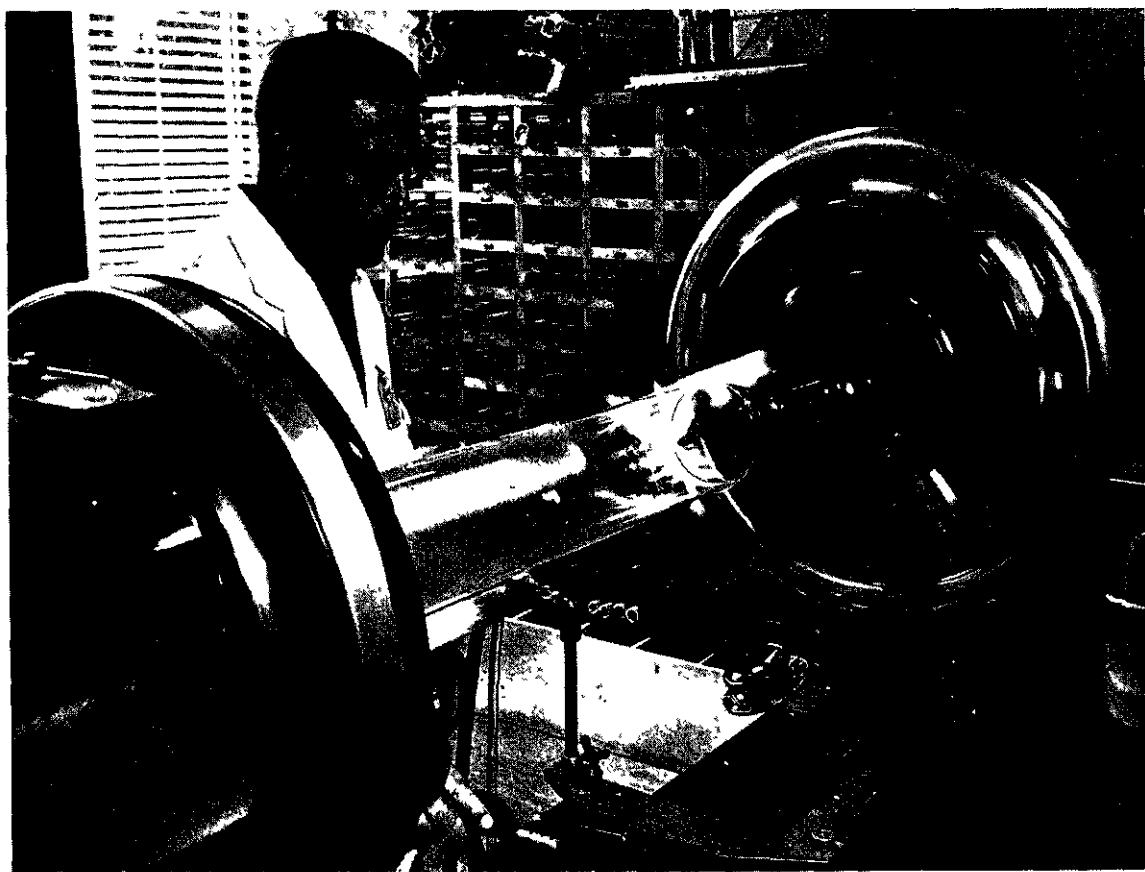
NOTA : \* Il est difficile d'aborder ces propos sans faire allusion à des tendances qui se manifestent, extrêmement diverses voire contradictoires : ces réflexions ne sont pas nécessairement le reflet d'options officielles, elles ne sont qu'un essai de description des difficultés rencontrées et des solutions envisagées.

— Pour les professions non salariées à caractère commercial, où les critères de mesure de la valeur des hommes sont peu sentimentaux, se posent essentiellement les problèmes ordinaires des relations internes à l'entreprise (études, brevets, transferts de capitaux ou de bénéfices...) par rapport aux équilibres économiques voulus ou subis par les états membres et les problèmes d'uniformisation du droit de la construction, notamment en ce qui concerne la responsabilité.

— Mais, pour les professions libérales, le droit d'établissement est subordonné, dans chaque pays d'éventuel accueil,

à des restrictions fondées :

- sur l'existence ou non d'une réglementation s'appliquant au domaine d'action de l'activité considérée,
- sur l'existence ou non d'une organisation professionnelle de droit public,
- sur l'existence de discriminations relatives à la qualification,
- ces restrictions et ces discriminations ne sont jamais présentées, ni peut-être ressenties comme des réactions de défense et de protection mais, au contraire, comme des garanties qu'il faut absolument sauvegarder ou établir au bénéfice essentiel du client.



*Centre de Recherches de Mol — Soufflerie de verre*

En ce qui concerne le MÉTIER D'ARCHITECTE, tous ces problèmes se posent avec une particulière difficulté : car l'approche d'une définition de ce métier s'avère de plus en plus délicate, l'écart entre les diverses acceptions du terme va en effet croissant. C'est ainsi que certains souhaitent établir une distinction entre l'exercice de la profession d'architecte et l'ensemble des activités du domaine de l'architecture : d'où, en fait, l'importance extrême des définitions administratives, lesquelles sont extraordinairement diverses d'un pays à l'autre, avec, qui plus est, des évolutions divergentes.

En France, il existe un ordre des architectes comme garantie de valeur professionnelle : l'acte de construire est officiellement libre, mais, en fait, il y a une sorte de monopole moral.

En Belgique, il existe aussi un ordre avec un monopole officiel.

En Allemagne fédérale, vient d'être institué un ordre bénéficiant d'un quasi monopole basé sur le système de la licence d'exercice admettant plusieurs types de formation de base avec une très large ouverture dans les modes d'exercice débordant largement le cadre strict de la profession libérale. Toutefois, la définition du régime juridique des architectes étant de la compétence des länder, ce schéma général est susceptible de nombreuses variantes.

Aux Pays-Bas, il n'y a pas d'organisation professionnelle de droit public, il n'y a pas d'écoles spécifiques mais des instituts donnant une formation post-universitaire parallèle à une activité professionnelle.

En Italie, la situation est complexe : il existe un ordre des architectes, lequel ne bénéficie pas d'un monopole, tandis qu'un très grand nombre d'ingénieurs, près de quarante mille dit-on, sont habilités à construire : leur existence et leur importance sont au cœur du problème de l'activité des ingénieurs dans le domaine de l'architecture : c'est ainsi que M. Pier Luigi Nervi, qui est ingénieur mécanicien, peut exercer une activité d'architecte.

Dans bien des pays existent des tendances ou des intentions d'évolution et même parfois de changement : c'est le cas de la France où sont étudiés des systèmes professionnels susceptibles d'ouvrir à la profession d'architecte de nombreux modes d'activités tandis que les critères de qualification pourraient être assouplis : ces incertitudes devraient être de nature à favoriser une normalisation européenne, en fait, au contraire, elles rendent confuses les bases possibles de discussion.

Aussi, les premiers objectifs sont-ils modestes et limités : il ne s'agirait pas, en ce premier temps, de changer ce qui est ou ce qui va être dans chacun des états membres, mais d'y accorder aux ressortissants de la C.E.E. :

- le droit de s'inscrire dans les éventuelles organisations professionnelles nationales dans les mêmes conditions que les nationaux avec les mêmes droits et les mêmes obligations,
- le droit, notamment s'il n'existe pas d'organisation professionnelle, d'exercer la profession sans aucune restriction qui ne serait pas imposée également aux nationaux,
- le droit, pour un architecte d'un état membre, de fournir, avec le minimum de formalités, une prestation de service, c'est-à-dire un acte d'architecture isolé dans un autre état membre, qui ne donne pas lieu à établissement dans le pays où il a lieu.

Les états s'engagent, en effet, à introduire dans leur législation nationale des dispositions en ce sens, sans pour autant s'engager à modifier les conditions d'exercice de la profession et le statut à cet égard de leurs nationaux pour suivre un droit européen qui est inexistant pour l'instant.

En ce qui concerne les équivalences de titres ou de diplômes, une liste de départ des diplômes reconnus va être établie, un accord semble être proche à ce sujet : reste à déterminer comment y intégrer d'autres titres ou diplômes à partir des critères de formation tels que : le temps d'études, les conditions de sélection, le nombre des diplômés.

En fait, par ce biais, seront définies les conditions minimales pour être désormais architecte au sens de la C.E.E., tant pour le niveau que pour la spécificité de la formation, ce qui aura inmanquablement une rétroaction sur les formations professionnelles nationales : aucune école ne voudra, en effet, être un peu au-dessous du niveau requis, cela provoquera une sorte de quantification dans les objectifs des écoles.

Mais, subsisteront, sans doute assez longtemps, des mélanges de conditions d'exercice éventuellement paradoxaux : tel architecte pourra être entrepreneur en Allemagne, il pourra être en Belgique architecte mais non entrepreneur : quels seront les comportements en-

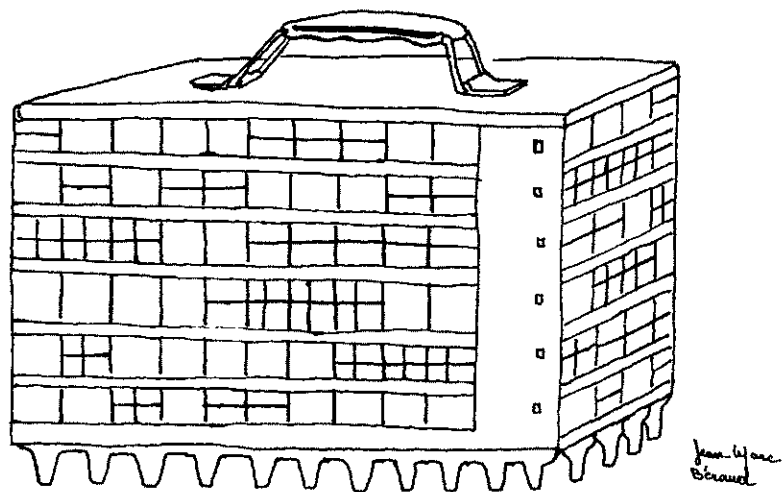
vers lui ? en sera-t-il comme les amateurs de jeu à XV qui excluent quiconque a été, même épisodiquement, professionnel du jeu à XIII ou, au contraire, le tournoi sera-t-il « open », que le meilleur ou le plus fort (selon ce qu'on en pense) gagne...

Il n'est en effet pas possible d'apprécier aujourd'hui quelles seront les tendances qui s'établiront, ni même quelle sera l'ampleur du mouvement d'échanges entre états que suscitera une réglementation communautaire.

Vraisemblablement la commande publique dans chaque état, si elle s'adressait vraiment sans distinction à tous les hommes de l'art de la C.E.E., pourrait-elle être un très puissant facteur d'entraînement vers une conception commune de cette activité de l'architecte, basée peut-être davantage sur la finalité que sur la matière.

L'impression ressentie actuellement est vraiment qu'il s'agit d'abord, en admettant éventuellement des situations provisoires variables dans l'espace à un moment donné et même paradoxales, de limiter, au moins dans le temps, le champ des difficultés actuellement insurmontables afin de rendre possible la suppression des discriminations basées sur la nationalité.

La force encore inconnue du courant d'échanges ainsi rendu possible et la confrontation des résultats seront alors, si leur manifestation même en montre l'utilité, les facteurs de définition et d'unification des professions.



# Participation du Ministère de l'Équipement et du Logement et du Ministère des Transports à la COOPÉRATION TECHNIQUE

Dans son rapport annuel pour l'année 1969, le Service de Coopération Technique (S.C.T.) commun aux deux ministères s'est efforcé de dresser un bilan de la participation prise par ces ministères aux activités de Coopération Technique et de relations internationales, à l'exclusion de celles qui relèvent de la concertation dans le cadre européen.

Il rappelle les finalités de notre coopération technique dont les Ministères des Affaires Etrangères et celui des Finances et Affaires Economiques sont les principaux responsables :

- concours au développement et à l'autonomie des pays handicapés,
- progression de nos connaissances scientifiques et techniques par la voie des échanges,
- diffusion et rayonnement de notre économie, de nos techniques, de notre culture.

Les Services des deux Ministères Equipement-Logement et Transports participent de façon non négligeable aux actions correspondantes, sous des formes diverses, soit directement grâce aux quelques moyens dont ils peuvent disposer (Aviation Civile, Phares et Balises, I.G.N.) et aux initiatives prises par les Services, soit par l'intermédiaire du Service de Coopération Technique qui s'efforce d'animer, de coordonner, en recherchant une certaine diffusion des efforts entre tous les services et organismes et qui assure normalement les liaisons avec les ministères responsables.

En dépit des péripéties, voire des crises inévitables, la Coopération Technique nécessite avant tout continuité et durée, adaptation constante des formes d'interventions.

A la base de ces actions il y a essentiellement les hommes, ceux qui s'y consacrent à plein temps, en France mais surtout hors de France, ceux qui mobilisent une partie de leur temps dans des missions à l'extérieur ou en France même à recevoir, instruire en documentation des étrangers, préparer des études, etc...

\*\*

L'évaluation à quelque 2.900 des effectifs à temps plein comprend environ 150 fonctionnaires dans l'Assistance Technique Indirecte (organismes d'intervention divers et bureaux d'études ayant une certaine vocation) et une centaine d'agents dans des Services métropolitains (dont 38 au S.C.T.).

Dans cette évaluation on compte 70 % de fonctionnaires et assimilés : 410 de l'Aviation Civile, 725 des chemins de fer, 130 de l'I.G.N. et près de 750 agents des corps relevant de l'Equipement-Logement. Il s'agit essentiellement des corps techniques et en majorité de catégorie A.

La répartition géographique des fonctionnaires est relativement stable depuis quelques années (55 % en Afrique francophone au Sud du Sahara — y compris maintenant le Congo Kinshasa — et à Madagascar), mais on constate encore une tendance à la réduction du pourcentage en Afrique du Nord (25 %) au profit des autres pays (5 %) et des organisations internationales (5 %) (1).

Malgré le recours aux non fonctionnaires — soit environ 440 contractuels civils et 400 volontaires du Service National Actif —, dans l'ensemble ces effectifs s'amenuisent d'environ 8 % par an, diminution certainement plus rapide que celle des besoins des Etats. Ce fait peut être imputé aux restrictions budgétaires (il s'agit ici essentiellement de crédits Affaires Etrangères), mais davantage maintenant à l'insuffisance des moyens en hommes et surtout en fonctionnaires car l'appoint de non fonctionnaires ne saurait être qu'un palliatif dont la généralisation n'est ni possible ni souhaitable. Or la mobilisation de nos fonctionnaires se heurte de plus en plus à la satisfaction des besoins internes et aux réticences des individus.

Les principaux problèmes qui se posent sont : améliorer l'intérêt et les conditions de travail, maintenir l'ouverture de l'éventail des niveaux, assurer la formation et le soutien.

\*\*

L'utilisation d'agents pour des missions de courte durée ne paraît par contre être limitée que par les moyens budgétaires (les crédits des ministères techniques interviennent ici pour une bonne part, indépendamment du fait que les soldes des experts sont supportés par ces ministères).

Cette forme d'utilisation des hommes pour la coopération ne correspond pas d'ailleurs aux mêmes objectifs que dans le cas précédent, et ces objectifs sont très variés comme on le verra plus loin.

Le recensement opéré a montré qu'elle a intéressé, non compris le secteur des affaires communes dans le cadre européen, près de 2.200 agents dont environ la moitié proviennent des deux ministères eux-mêmes et environ la moitié aussi ont été destinés aux pays du continent européen. Grosso modo ces missions se répartissent à peu près également entre les réunions internationales, les recherches d'informations ou les échanges bilatéraux et les conseils techniques.

\*\*

La participation d'hommes qui, en France, consacrent une part de leur temps aux étrangers qui viennent chez nous à divers titres a tendance à s'accroître notablement et à devenir fort lourde. C'est sans doute par cette voie que la Coopération touche le plus d'agents des ministères et organismes qui en relèvent et pénètre plus intimement dans nos organisations. Mais il faut aussi reconnaître que certains sont plus sollicités que d'autres : ceux des directions et services centraux, des établissements de recherche et d'enseignement, des services les plus « en pointe ».

Un peu plus d'un millier de stagiaires (A.S.T.E.F., C.I.S., Affaires Etrangères) ont été reçus pour des durées de quelques semaines à plusieurs mois, soit individuellement, soit en groupes (Sessions Economie des Transports - Techniques Routières - Urbanisme - Etudes architecturales - Techniques modernes de Construction - Economie, Transports et Pêches maritimes).

Quant aux visiteurs de quelques jours ou semaines, ils se chiffrent par milliers.

---

(1) Services Centraux et T.O.M. : environ 10 %.

Dans nos écoles, les effectifs d'étrangers, soit 430, sont assez stables dans leur ensemble ; mais ceux de l'école des T.P.E. ont subi de sérieuses réductions (problème de capacité et problème de niveau d'admission) ainsi que ceux de l'école de la Marine Marchande.

Parallèlement d'ailleurs le S.C.T. poursuit une action, de longue haleine, visant à la création et au développement d'enseignements dans les pays eux-mêmes : les progrès sont lents et se heurtent notamment au problème angoissant des professeurs.

\*\*

Missions de Français à l'étranger, accueil d'étrangers en France sont l'occasion de multiples contacts axés en bonne part sur des programmes d'échanges bilatéraux et sur une participation aux activités des organismes internationaux, contacts complétés par des envois de documents ou d'études. Ces contacts sont propices à des confrontations fructueuses pour nos connaissances scientifiques et techniques, mais ils sont aussi de plus en plus orientés vers l'extension de nos débouchés économiques.

Pour ce qui concerne les échanges bilatéraux, l'accent est mis sur nos programmes avec les pays de l'Est et tout particulièrement avec l'U.R.S.S., échanges dans de nombreux domaines, démarrés il y a quelques années. On note également le départ d'une coopération avec les U.S.A. (circulation routière) et avec le Japon (construction).

Une revue des participations aux organisations internationales a été esquissée. La liste est impressionnante par son ampleur et sa variété, exprimant ainsi la multiplicité des initiatives, mais aussi peut-être un manque de politique d'ensemble.

Au niveau des Nations-Unies et de la Commission Economique pour l'Europe, ce sont surtout les Comités de l'Habitation, de la Construction et de la Planification qui ont donné lieu à une des plus actives contributions. Les institutions régionales des Nations-Unies, les plus touchées par notre participation, ont été la Commission pour l'Europe (logement, transports urbains) et la Commission pour l'Asie et l'Extrême-Orient (transports, routes, aménagement du Mékong). Au près des nombreuses institutions spécialisées les actions sont plus sporadiques, mais celles qui touchent l'O.A.C.I. et l'O.M.M. ne sauraient être passées sous silence.

Parmi les autres organisations gouvernementales, il faut citer surtout l'O.C.D.E. (recherche et documentation routières) et la Communauté Européenne (cahier des charges des marchés du Fonds Européen de Développement).

Enfin on relève des participations à une cinquantaine de congrès et colloques internationaux.

# parking!

SETEP / maquette p. tribut / photo j.-p. moulin



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

## AUTOMATISME DE CONTROLE POUR PARKINGS

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

- horodateurs avec ou sans calcul automatique du prix

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

cherchons agents pour la province

# C.F.E.E.

90 rue danton  
92 - levallois  
tél. 270.11.90





## NÉCROLOGIE

# Georges MONTIGNY

Georges MONTIGNY vient de s'éteindre à Paris le 25 octobre 1970.

Fils d'un Flamand et d'une Lorraine dont la famille avait fui l'occupation allemande après 1870, il était né à Paris le 5 avril 1879 et y avait passé la plus grande partie de son enfance et de son adolescence. Son père avait créé peu à peu une petite entreprise qui fournissait les services de voirie de la capitale et de son voisinage et le jeune Georges MONTIGNY avait cultivé dans l'ambiance familiale une profonde admiration pour le Corps des Ponts et Chaussées. Telle est l'origine de sa vocation qu'il aimait à rappeler à ses proches.

Bachelier de Philosophie et de Mathématiques, il est reçu en 1898 à l'Ecole Normale Supérieure et à l'Ecole Polytechnique ; il opte pour cette dernière Ecole et en sort donc dans le Corps des Ponts et Chaussées. Après quelques années passées aux Sables-d'Olonne au Service Maritime de la Vendée (1904-1908) où il étudie et réalise de nombreux ouvrages de défense contre la mer, il est affecté au Service Maritime à Brest, où il passera dix ans et auquel il restera toujours très attaché. On lui doit en particulier l'achèvement des travaux de génie civil et de la machinerie de la première forme de radoub du port de commerce, d'une longueur déjà considérable pour l'époque (225 m.) ; à l'occasion de ce travail, il étudie l'équilibre des bateaux-portes et les problèmes de tenue des cimements à la mer. Son service comprend aussi le contrôle de la construction des nombreuses lignes de chemins de fer qui au début de ce siècle achèvent de quadriller l'ouest de la Bretagne. Il s'attache enfin à la construction de plusieurs phares ou tourelles en mer et, pour faciliter l'édification de ces ouvrages, il fait construire un bateau de travaux à vapeur. Le phare de Kéréon, bâti sur la roche de Men Tensel, au milieu des courants impétueux du Fromveur entre Ouessant et l'archipel de Molène, est, dans ce domaine, son œuvre principale. Il le conçoit et le réalise des fondations jusqu'à la lanterne, chose rare pour un ouvrage de cette nature qui demandait parfois à l'époque plusieurs générations d'ingénieurs. Ce phare se remarque parmi tous ceux qui parsèment l'Iroise par l'élégance de ses proportions et le soin apporté à sa finition.

Juste avant la guerre de 1914-1918, il prête son concours à la Marine pour la construction d'un établissement pyrotechnique près de Brest. Puis, pendant la guerre, il est maintenu sur place à Brest comme capitaine du génie pour aider et conseiller le commandement militaire à la mise en état de défense de nos côtes et de leur balisage et surtout à l'organisation du port de commerce pour la réception d'une part importante des troupes et du matériel américain. Il a l'occasion de construire alors dans les délais les plus restreints de nouveaux appontements en eau profonde au port de commerce. Il étonne les membres de la mission américaine par une culture scientifique générale extrêmement variée, courante certes en France mais aussi inusitée que maintenant outre Atlantique, qui lui permet de faire face seul à de nombreux experts américains et de traiter à la fois avec eux des problèmes de génie civil, de chimie ou de construction navale. La Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur vient à la fin de la guerre récompenser une activité infatigable au service du haut commandement maritime.

Ce fils d'une Lorraine émigrée a toujours senti douloureusement la partition de la Lorraine et la séparation de l'Alsace. Refusant pendant la guerre l'avancement qu'on lui offrait, il demande à en attendre la fin pour reprendre un service à Strasbourg comme Ingénieur en Chef. La victoire de 1918

permet de combler son vœu. Il s'installe à Strasbourg dès l'armistice, y réorganise le Service de la Navigation, et assure le développement de la flotte rhénane et du trafic fluvial. Il est appelé aussi à jouer un rôle éminent de conseil dans le choix des mesures à prendre pour consolider la flèche de la cathédrale de Strasbourg dont les fondations étaient compromises.

Sa grande connaissance de la langue germanique et du droit allemand, cultivée avant 1914 par de nombreux voyages en Allemagne, lui est alors très utile. Tout en usant de toute l'autorité que lui confèrent ses fonctions et ses connaissances, il fait aussi preuve du plus grand tact dans la solution des délicats problèmes de personnes résultant d'une législation mixte et de l'emploi d'un personnel également mixte. Les talents qu'il déploie dans ces circonstances font donc qu'on lui confie au bout de quelques années, en sus de son Service de Navigation, le « Service de Liaison » qui traitait de ces difficiles problèmes d'adaptation des coutumes anciennes aux errements de l'Administration française. A partir de 1924, il cumule en outre ces tâches avec celles du contrôle de la voie et des bâtiments du réseau de chemins de fer d'Alsace-Lorraine.

Sa tâche principale à cette époque est certainement celle qu'il accomplit à la Commission Centrale du Rhin. Il est amené alors à s'intéresser de plus en plus aux questions juridiques et contentieuses en même temps qu'aux problèmes techniques. Représentant le Gouvernement français à la Commission des Travaux qui doit régler les modalités de la collaboration entre la France, l'Allemagne et la Suisse, pour l'exécution des travaux de régularisation du Rhin entre Strasbourg et la frontière suisse, c'est à lui qu'on doit l'heureux aboutissement des longues négociations qui permettent finalement à la France, en application du Traité de Versailles, de disposer de l'énergie hydraulique du Rhin et de mettre en train, pour commencer, la construction de l'usine de Kembs. Tous les travaux réalisés ultérieurement pour l'aménagement hydroélectrique du fleuve n'auraient pas été possibles sans l'acharnement qu'il mit à faire prévaloir tant les droits du Gouvernement français que la justesse des solutions techniques qu'il proposait en son nom. Il assiste aussi les négociateurs français pour la délimitation de la frontière et la détermination des statuts des ponts du Rhin. La compétence très éclairée qu'il acquiert sur le Rhin, la logique irréprochable de ses démonstrations juridiques qui avaient une véritable précision mathématique et l'obligeance parfaite dont il ne se départit jamais dans les discussions les plus difficiles, où il finit par s'imposer à ses interlocuteurs, font qu'il est également appelé à participer aux travaux des Commissions internationales de l'Elbe et de l'Oder ; il reçoit à cette occasion les félicitations du Ministère des Affaires Etrangères.

Dans ce Strasbourg des années 20 où la France avait voulu, en face de l'élite alsacienne, marquer, dans le choix de ses hauts fonctionnaires, la qualité de ses hommes et le niveau de sa culture, Georges MONTIGNY tenait éminemment sa place. Il était aidé dans ce rôle par sa femme qui tenait un salon où se rencontraient les esprits les plus distingués et les plus artistes de la société strasbourgeoise de cette époque. Par elle, il était d'ailleurs le beau-frère de Gaston PIGEAUD et l'allié de plusieurs autres ingénieurs des deux Corps des Ponts et Chaussées et des Mines.

C'est à cette époque de sa carrière que se rattache un épisode qu'il racontait parfois avec l'humour solide qui le caractérisait. En 1927, dénoncé pour « négligence et incapacité » par des députés peu satisfaits de la rigidité de son comportement à leur égard, il accepte, pour se disculper, d'être traduit devant le Conseil Général des Ponts et Chaussées fonctionnant comme Conseil d'Enquête qui se sépare en lui adressant à l'unanimité ses félicitations. Il était particulièrement fier des témoignages d'estime reçus à cette occasion tant du Conseil Général des Ponts et Chaussées que du Ministre et il demanda donc en 1937, après le vote d'une loi d'amnistie, que les rapports du Conseil d'Enquête restassent à son dossier.

Après avoir reçu la rosette de la Légion d'Honneur en 1930, il est nommé Inspecteur Général en 1932 et demande à prendre l'Inspection Générale de la Bretagne, restée chère à son cœur. Son expérience passée le conduit en 1934 à la Commission des Phares. En 1939, il est nommé Président de la 3<sup>e</sup> section puis, en 1941, Président de la 4<sup>e</sup> section du Conseil Général des Ponts et Chaussées. Il se spécialise encore dans les problèmes juridiques et marque cette section par sa forte personnalité et l'étendue de ses connaissances. Assidu aux séances du Conseil d'Etat, il développe encore ses qualités de juriste et il devient pour le Ministère des Travaux Publics, comme pour divers tribunaux, un expert très écouté dont les avis font autorité. Elevé en 1946 à la dignité de Commandeur de la Légion d'Honneur, il prend enfin sa retraite le 1<sup>er</sup> janvier 1948.

Georges MONTIGNY était un grand administrateur qui, en plus d'une vaste intelligence, possédait au plus haut point des qualités de caractère. Ce sont ces qualités qu'il appréciait au premier chef chez les autres et qu'il cherchait à faire épanouir chez ses collaborateurs. C'était en effet aussi un

excellent formateur d'hommes. Il eut une grande influence dans la formation de nombreux ingénieurs du Corps des Ponts et Chaussées qui lui en conservent une grande reconnaissance.

De l'opinion des autres, il avait le plus grand respect. Une anecdote illustrera ce trait de son caractère. Il aimait à rappeler qu'un jour, à Brest, un amiral lui avait demandé de modifier un rapport qu'il avait rédigé. Il avait répondu à l'amiral : « Vous ne m'avez pas demandé votre avis, mais le mien ». De son côté, en effet, il ne demandait jamais à ses ingénieurs de modifier un rapport lorsqu'il ne lui donnait pas entière satisfaction. Il savait, sans blesser en quoi que ce soit son collaborateur, lui expliquer les insuffisances de son rapport et faire suivre celui-ci d'un avis correspondant à ses propres vues, marqué de son expérience et de ses connaissances, mais laissant intact le rapport qu'il avait reçu.

D'une carrière bien remplie et de ce métier d'Ingénieur des Ponts et Chaussées qu'il accomplissait avec le souci constant du détail et qui l'a toujours passionné, Georges MONTIGNY disait qu'il y avait trouvé les principales satisfactions de sa vie. Il avait en effet une très haute idée du rôle de l'Administration, face au public comme face à ses entrepreneurs ou à ses concessionnaires ; il exigeait donc d'elle un respect strict des contrats qu'elle passait et une attitude de parfaite équité. Avec tous ceux qui avaient capté sa confiance, il aimait souvent sortir de sa réserve naturelle et presque de la froideur qui camouflait ses véritables sentiments pour raconter avec beaucoup d'esprit maints épisodes de sa carrière, les illustrant d'un bon mot ou d'un récit plein d'enseignements. D'une complète droiture et d'un dévouement absolu au service public, il laisse le souvenir d'un homme d'une haute culture et d'un grand commis de l'Etat.

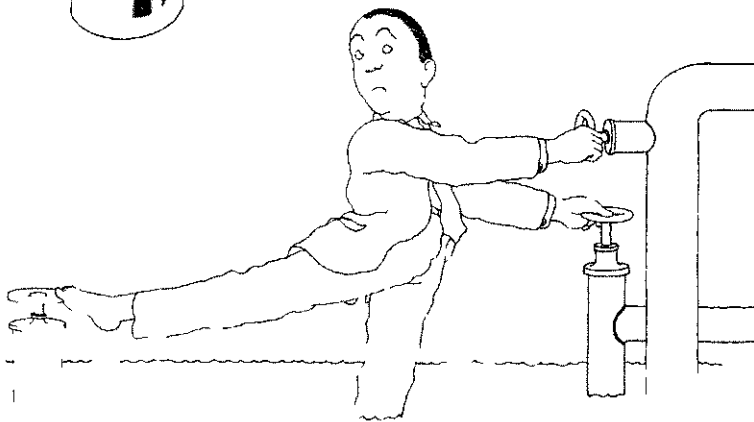
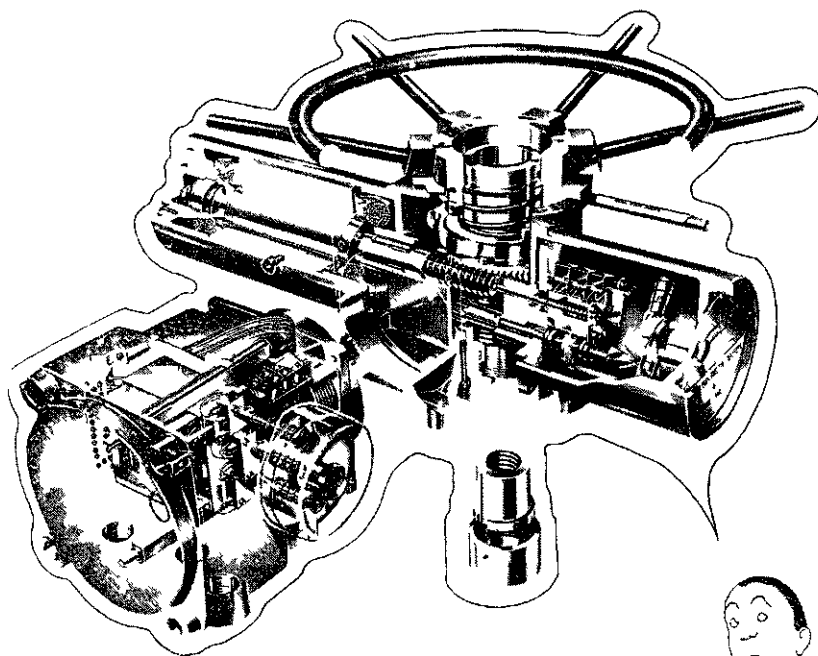
# Servo-commandes électriques

## Rotork



- pour robinets et vannes de tous types et de toutes provenances
- pour appareils neufs ou appareils déjà en service

**simplicite de mise en œuvre** car tous les dispositifs de démarrage, arrêt, signalisation, verrouillage, sécurité électrique et thermique sont **incorporés à l'appareil.**



Renseignements sur demande à  
**Société des Fonderies de Pont-à-Mousson**  
91, avenue de la Libération - 54-Nancy - Tel (28) 53-60-01  
54, avenue Hoche Paris 8<sup>e</sup> - Tel 622-05-03 - 924-49-29

# MUTATIONS, PROMOTIONS et DÉCISIONS diverses concernant les Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

## MUTATIONS

M **Bouzy** Andre, Ingenieur des Ponts et Chaussees, precedemment detache aupres de la Societe Centrale pour l'Equipement du Territoire, est reintegre pour ordre dans son administration d'origine et replace en service detache a compter du 1<sup>er</sup> mai 1969 pour une periode de 5 ans eventuellement renouvelable, aupres du Centre d'Actuariat d'analyse et de mecanographie de la Caisse des Depôts et Consignations en vue d'y exercer les fonctions de Directeur General

Arrête du 6 novembre 1970

M **Dichon** Jean-Claude, Ingenieur des Ponts et Chaussees, en service detache aupres de la Chambre de Commerce de Marseille, est reintegre pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et place a nouveau en service detache a compter du 1<sup>er</sup> avril 1966 pour une periode de cinq ans, eventuellement renouvelable aupres du Port Autonome de Marseille en vue d'y exercer les fonctions de Directeur de l'Outillage et des Engins de Radoub

Arrêté du 6 novembre 1970

M **Moschetti** Armand, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussees, Directeur Departemental de l'Equipement du Territoire de Belfort, est nomme Directeur Departemental de l'Equipement de l'Ardeche en remplacement de M **Marcou** admis a la retraite, a compter du 31 decembre 1970

Arrête du 24 novembre 1970

M **Hudry** Raymond, Ingénieur des Ponts et Chaussees charge de mission aupres du Directeur Departemental de l'Equipement de la Haute Saône, est nomme Directeur Departemental de l'Equipement de la Haute Saône en remplacement de M **Merlin** appele a d'autres fonctions, a compter du 1<sup>er</sup> decembre 1970

Arrête du 24 novembre 1970

M **Dobias** Georges Ingénieur des Ponts et Chaussees au service regional de l'Equipement de la Region parisienne est mute dans l'interêt du service a l'Administration centrale et affecté à la direction des Transports Terrestres pour y être chargé d'un service a compter du 1<sup>er</sup> decembre 1970

Arrêté du 26 novembre 1970

M **Bonitzer** Jacques, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussees, au laboratoire central des Ponts et Chaussees, est mute dans l'interêt du service a l'Institut de Recherche des Transports en qualite de chef du departement « Recherche Operationnelle et Informatique » a compter du 1<sup>er</sup> decembre 1970

Arrête du 26 novembre 1970

M **Basset** Bernard Ingenieur des Ponts et Chaussees, charge de l'arrondissement de Saône-et-Loire du service special de l'autoroute Avallon-Villefranche (hors programme), est mute dans l'interêt du service a la Direction departementale de l'Equipement du Rhône (arrondissement operationnel n 1) a compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrête du 26 novembre 1970

M **Parent** Christian, Ingenieur des Ponts et Chaussees en service detache aupres du Ministere des Affaires Etrangeres pour servir en Algerie au titre de la Cooperation Technique, est reintegre dans les cadres de son administration d'origine et affecte au Service Regional de l'Equipement de Picardie, a compter du 1 septembre 1970

Arrête du 26 novembre 1970

M **Baillif** Jean Claude Ingenieur des Ponts et Chaussees a l'Administration Centrale (Direction des Routes et de la Circulation Routiere) est mute dans l'interet du service a la Direction departementale de l'Equipement du Val-de-Marne pour y etre charge de l'arrondissement operationnel n 1 en remplacement de M **Perrin** Jean Marie appele a d'autres fonctions a compter du 1 decembre 1970

Arrête du 30 novembre 1970

M **Perrin** Jean-Marie Ingenieur des Ponts et Chaussees charge de l'arrondissement operationnel n 1 de la Direction departementale de l'Equipement du Val de Marne est mute a l'interieur de la Direction departementale de l'Equipement pour etre charge du groupe urbanisme operationnel et construction n 11 en remplacement de M **Douag** appele a d'autres fonctions a compter du 1 decembre 1970

Arrête du 30 novembre 1970

M **Hossard** Claude, Ingenieur des Ponts et Chaussées service special temporaire de l'Autoroute A6, est mis a la disposition de la Societe Centrale pour l'Equipement du Territoire en qualite de Directeur Adjoint pour exercer les fonctions de Directeur de l'Agence « BOURGOGNE » de SCETAUROUTE, a compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrête du 4 decembre 1970

M **Lefort** Pierre, Ingenieur des Ponts et Chaussées, a la Direction departementale de l'Equipement de l'Oise (arrondissement territorial de Compiègne) est mute a l'interieur de la Direction pour être charge du Groupe d'Etudes et de Programmation, a compter du 1<sup>er</sup> juin 1970

Arrête du 23 decembre 1970

M **Grelu** Henri, Ingenieur des Ponts et Chaussées, au service regional de l'Equipement de la Region Parisienne, est mute a l'Arrondissement « Etudes » de la Division des Infrastructures et des Transports du service regional de l'Equipement de la Region Parisienne a compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrête du 28 decembre 1970

M **Pertuzio** Jacques, Ingenieur des Ponts et Chaussées au Centre d'etudes techniques de l'Equipement d'Aix-en-Provence, est mute dans l'interêt du service au service d'etudes techniques des Routes et Autoroutes pour y être charge de l'arrondissement « Terrassements et Entretien » de la division des chaussées, a compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrête du 28 decembre 1970

M **Dreyfus** Jacques, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, place en service detache aupres du Centre d'Etudes et de Recherches de l'Amenagement urbain (CERAU), est reintegre dans les cadres de son administration d'origine et charge de mission aupres du Chef du Service Regional de l'Equipement de la Region Parisienne, a compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrête du 28 decembre 1970

M **Camus** Georges, Ingenieur des Ponts et Chaussées, a la Direction departementale du Rhône est affecte au Service Regional de l'Equipement Rhône-Alpes, division de l'Amenagement Regional, a compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrête du 30 decembre 1970

M **Pilon** Bernard, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées en service detache aupres de l'Etablissement Public pour l'Amenagement de la Région de la Defense, est reintegre pour ordre dans son administration d'origine et mis a la disposition de la Societe Anonyme d'Economie Mixte d'Amenagement de Renovation et de Restauration du Secteur des Halles en vue d'y exercer les fonctions de Directeur Technique a compter du 1<sup>er</sup> novembre 1970

Arrête du 30 decembre 1970

M **Catalaa** Jean-Pierre, Ingenieur des Ponts et Chaussées, charge de la mission a temps plein aupres du Prefet de Region « Aquitaine », est nomme Chef du Groupe permanent d'etudes de l'Aire Metropolitaine (O R E A M) de Bordeaux, a compter du 1<sup>er</sup> novembre 1970

Arrête du 31 decembre 1970

M **Delatronchette** Raymond, Ingenieur des Ponts et Chaussées, a la Direction departementale de l'Equipement des Yvelines, est nomme Directeur departemental de l'Equipement d'Eure-et-Loir en remplacement de M **Pavaux** admis a la retraite, a compter du 16 janvier 1971

Arrête du 31 decembre 1970

M **Goudemand** Alain, Ingenieur des Ponts et Chaussées, a la Direction departementale de l'Equipement du Val-d'Oise (groupe urbanisme operationnel et construction), est mute a l'interieur de la même Direction departementale a l'arrondissement Etudes et Grands Travaux a compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrête du 31 decembre 1970

M **Canu** Fernand, Ingenieur en Chef des Ponts et Chaussées, du cadre special charge de mission aupres du chef du service regional de l'Equipement de la Region Parisienne, est nomme adjoint au chef du Service Regional de l'Equipement du Nord en remplacement de M **Beal** appele a d'autres fonctions, a compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrête du 6 janvier 1971

M **Meary** Bertrand, Ingenieur des Ponts et Chaussées, a l'Administration Centrale (Direction de l'Amenagement Foncier et de l'Urbanisme), est mute dans l'interêt du service a la Direction departementale de l'Equipement du Val-d'Oise, et affecte au groupe urbanisme operationnel et construction en remplacement de M **Goudemand** appele a d'autres fonctions, a compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrête du 7 janvier 1971

M **Girard** Jean-Loup, Ingenieur des Ponts et Chaussées, a la Direction departementale de l'Equipement de l'Isere, est muté dans l'interêt du service à la Direction departementale de l'Equipement des Bouches-du-Rhône pour y être charge de l'Arrondissement opérationnel Est a compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrête du 7 janvier 1971

M **Perret** François, Ingenieur des Ponts et Chaussées, en service detache au Ministere de l'Economie et des Finances, est réintégré dans les cadres de son administration d'origine et affecte à l'Administration Centrale (Direction de l'Amenagement Foncier et de l'Urbanisme) en qualite d'adjoint au chef du groupe d'etude des méthodes de programmation et de gestion (R C B), à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1971

Arrêté du 12 janvier 1971

# ÉCOLE NATIONALE DES PONTS ET CHAUSSÉES

---

## AVIS DE VACANCE DU POSTE DE PROFESSEUR DE CONSTRUCTION MÉTALLIQUE ET AVIS D'APPEL DE CANDIDATURE

Le mandat du Professeur de Construction Métallique à l'École Nationale des Ponts et Chaussées arrivant à expiration, ce poste est déclaré vacant.

Le Directeur de l'École Nationale des Ponts et Chaussées recevra jusqu'au 15 février 1971 les candidatures à ce poste.

Les fonctions à exercer comprennent :

a) Un enseignement d'une quinzaine de demi-journées, à dispenser aux Elèves en fin de deuxième année d'École ; cet enseignement fait suite à un enseignement indépendant, ne faisant pas partie du présent appel de candidature, et dispensé aux élèves sur la construction, sa conception et ses calculs, antérieurement à l'enseignement de Construction Métallique ;

b) La préparation à la direction de projets pluri-

disciplinaires, effectués par les élèves en début de troisième année d'École, et faisant appel, pour partie, à la Construction Métallique et à ses techniques ;

c) La préparation et la direction de Travaux de fin d'Etudes, effectués par les élèves en fin de 3<sup>e</sup> année ;

d) La participation aux institutions de l'École.

Les personnes intéressées pourront obtenir toutes précisions complémentaires auprès du Directeur de l'École. Chaque candidat devra joindre à sa lettre de candidature : la liste de ses références, travaux, publications ; les références des assistants qui collaboreraient à son enseignement (trois à cinq assistants sont nécessaires) ; le programme qu'il propose pour son enseignement et pour son cours écrit ; les méthodes pédagogiques qu'il préconise.

## AVIS DE VACANCE DU POSTE DE PROFESSEUR DE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION ET AVIS D'APPEL DE CANDIDATURE

Le mandat du Professeur de Matériaux de Construction à l'École Nationale des Ponts et Chaussées arrivant prochainement à expiration, ce poste est déclaré vacant.

Le Directeur de l'École recevra jusqu'au 15 février 1971 les candidatures à ce poste.

Les fonctions à exercer comprennent :

— un enseignement d'une dizaine de demi-journées, dispensé en fin de deuxième année d'École, portant sur le comportement général des Matériaux avec quelques exemples concrets d'applications pouvant être traités au cours de visites à l'extérieur ;

— la préparation et la direction des Travaux de fin

d'Etudes, effectués par les élèves en fin de 3<sup>e</sup> année ;

— la participation aux institutions de l'École.

Les personnes intéressées pourront obtenir toutes précisions complémentaires auprès du Directeur de l'École.

Chaque candidat devra joindre à sa lettre de candidature : la liste de ses références, travaux, publications ; les références des assistants qui collaboreraient à son enseignement (3 à 5 assistants sont nécessaires) ; le programme qu'il propose pour son enseignement et pour son cours écrit ; les méthodes pédagogiques qu'il préconise.

# TABLES des MATIÈRES

◆  
année  
1970  
◆

## N° 1 — Janvier 1970

La page du Président, par J. BLOCK .....	17
La région Rhône-Alpes, par P. DESBAZEILLE .....	18
L'avenir de l'agglomération lyonnaise, par P. OLLIVIER .....	22
Grenoble après les Jeux Olympiques, par J. WINGHART .....	28
Les Sociétés d'Economie mixte d'Equipe- ment du Groupe S.C.E.T. dans la région Rhône-Alpes, par R. LAFONT .....	36
Le tunnel routier sous Fourvière à Lyon, par M. PRU- NIER .....	44
Les zones de développement de l'agglomération stéphanoise, par P. FOURNEL .....	54
L'autoroute, source de richesse économique, par G. DREYFUS .....	57
Libérer l'initiative publique, par D. DE BAECQUE ....	59
Table des matières de l'année 1969 .....	63
Communiqué - Offre de poste - Mariage - Décès ..	65

## N° 2 — Février 1970

Préface .....	17
Réflexions sur l'implantation des stations de ski, par M. MICHAUD .....	19
Promotion des stations de sports d'hiver, par M. COMOY .....	25
Centres de ski et pares nationaux, par M. REGOTTAZ .....	31
Les stations intégrées, par G. CUMIN .....	37
Aménagement des stations de sports d'hiver, par V. CAMBAU .....	49

Station Franco-Suisse. — Les Rousses-Saint-Cergue, par A. JOUVENT .....	63
In Memoriam : Jean-Félix THIBAUT, par R. GIGUET .....	66
Mutations, Promotions et Décisions diverses .....	68
Communiqué .....	73

## N° 3 — Mars 1970

Préface, par Jean LAPORTE .....	29
Nécessité d'une conversion économique et d'un amé- nagement rationnel, par René MAYER .....	30
Le Port de Marseille dans la concurrence euro- péenne, par Claude MANDRAY .....	37
Le développement industriel de la région Provence- Côte d'Azur, par Albert COSTA DE BEAUREGARD .....	45
L'Aire Métropolitaine marseillaise, par Henri GE- NEVEY .....	53

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT  
DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Urbanisme et grands équipements dans les Bouches- du-Rhône, par André PONTON .....	59
<i>Comment concevoir l'urbanisation ?</i> , par Jean SALAT, Bernard THUAUD .....	61
<i>Comment concevoir l'infrastructure routière ?</i> , par Hubert KARST, Alain VILLARET .....	67

DIRECTION DÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT  
DES ALPES-MARITIMES

La bande côtière des Alpes-Maritimes. Contribution de l'O.D.E.A.M. à la recherche d'une politique foncière, par Jean SALVA, Jean-Paul ALDUY ....	75
--	----



Les ports de plaisance du Var, par Raymond PIRRI, Michel BRUHL	83
Les stations de sports d'hiver dans les départements des Basses-Alpes et des Hautes-Alpes, par Jean BILLET RIZ Henri MATHIEU Gilles TREMY	91
Problèmes de déplacements urbains dans l'agglomération marseillaise, par Georges LACROIX	96
Le projet du métro de Marseille, par Henri BOCHET, André MORANGI	101
Les nouvelles installations du C.I.T.F. d'Aix-en-Provence, par Pierre GODIN	108
Les recherches Bancaires de données urbaines, par Daniel ROBEQUAIN	113
Homme et la nature Harmonie ou conflit ?, par Roger MOLINIER	120
Le tourisme et ses problèmes dans la région Provence-Côte d'Azur, par Bernard BARBIER	128
Reflexions sur l'aménagement de deux stations de sports d'hiver dans les Hautes Alpes par Jean LONKINIL	131
Protection des sites en Provence, par Gilbert WIEH	135

Nouvelle composition du Comité et du Bureau du P.C.M.	25
Preface, par Jean BAILEY	26
Reflexions a propos de la localisation des commerces par Henri CYSA	27
Le centre commercial régional de la ville nouvelle de Ceigy-Pontoise, par Pierre RICHARD	35
Essai de typologie des commerces dans les grandes agglomérations urbaines, par Guy FDOTARD	43
Centres urbains en peril, par Victor GRUIN	57
Commerce et progres économique, par Jean-Louis OUVIER	65
L'armature commerciale de l'agglomération lyonnaise, par J-M JARRIGI	73
Sur terre, par René BOUCHÉ	81
Les Annales des Mines	82
Bibliographie	83
AVIS	84

SERVICE REGIONAL DE L'ÉQUIPEMENT  
DE PROVENCE-CÔTE D'AZUR

Un Service Régional « pilote », par Jean FOUBERT Roger DAMIANI Bernard JANNIN Général Henri DE LA SOURCE, Jacques VIRCHIEU	140
--	-----

N° 4 — Avril 1970

Preface, par M. BERTINOURI	21
Avant propos, par René MONTION	22
La politique économique du VI Plan, par Jean UTRMO	23
Le modele physico-financier outil du Plan, par Paul DUBOIS et Claude SIBRI	29
La politique industrielle, par Roger MARTIN	37
L'aménagement du territoire, par Michel ROUSSIOT	43
La politique des transports, par Pierre PLEROD	49
L'équipement urbain, par Pierre MAYET	57
La politique de l'habitat, par Georges CREFFY	65
Les grandes options du VI Plan dans le domaine de l'eau, par Ivan CHIFFERT	72
Le développement des travaux publics et du bâtiment, par Jacques VASSIUR	75
Mutations, Promotions et Décisions diverses	81
Naissance, Mariages, Deccs, Offre de Poste	85

N° 6 — Juin 1970

La Page du Président	21
Assemblée générale de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines — Diner du mardi 28 avril 1970	23
— Discours du Président	23
— Discours de M. Albin CHAIXONON Ministre de l'Équipement et du Logement	27
— Compte rendu de l'Assemblée générale	31
Tribune libre	
— Necessite d'une réforme de la legislation fonciere, par M. Gaston DILLIBRI	41
Des nouvelles de la Prefon	43
Processus verbaux des réunions du Comité du P.C.M.	
— Seance du vendredi 20 fevrier 1970	45
— Seance du vendredi 17 avril 1970	47
— Seance du mardi 28 avril 1970	49
Mutations promotions et decisions diverses	50
Offre de poste - Naissance - Mariages - Deccs Rectificatif	56

N° 7 — Juillet 1970

Preface par Marcel DUBOIS	19
Introduction generale, par Andre HERZOG	21
La circulation et le stationnement, par Robert DUSSARI	23
Les grands travaux de voirie a Paris, par Henri BOISSIN	29
Regulation du trafic et signalisation, par Pierre MARTIN	41
Regulation du trafic, par S. VERDINAU	47
Politique de stationnement et de parking de la Ville de Paris, par M. DIVAULT	55
Un parc prive, par Jean PIHURI	59
Les ponts de Paris, par Jean-François COSTE	67
Fluctuation meteo, par Andre ROTSSIERE	71
La renovation du secteur Italie, par Bernard THI- BAULT	73
Les travaux de la R.A.I.P. dans la Ville de Paris par Jacques DISCHAMPS	79
Le colloque de Tours sur les transports collectifs urbains	86
Lettre de Bucarest	89
Amicale d'entraide aux orphelins des Ingenieurs des Ponts et Chaussées et des Mines - Compte rendu de l'Assemblée generale ordinaire du 28 avril 1970	90
Mutations - Promotions et Decisions diverses	91
Les Annales des Mines - Naissance, Mariage, Deces	94

N° 8 — Août-Septembre 1970

Le Page du President	17
Necrologie, par Louis GRIFON	18
La Reunion, par Abel JACQUIMOY	21
La Guyane, Lettre de l'Espace, par Daniel SCHWITZ	36
La Guadeloupe - L'Aéroport de Pointe-a-Pitre- Le Raizet, par Gilles LISRVOY	46
Urbanisme et espaces collectifs, par Andre PONTON	55
L'utilisation d'ecrans, par J-M RAPIE	59
Une causerie de Paviani	67
Attirons-nous a Page de la retraite	74
Liste des membres de l'Amicale d'entraide aux Orphelins	78
Procès-verbaux des reunions du Comité du P.C.M.	82
Avis	84

N° 9 — Octobre 1970

Avant-Propos par Paul JOSSI	19
Le departement, par Adolphe CHAUVIN	20
Les syndicats de commune, par Hubert DUBOIS	23
La Communauté Urbaine de Strasbourg, par Pierre PIHINTIN	28
La region, par J-P GRAVIER	30
Veis des institutions d'agglomeration, par G. PAULIZ	31
Les finances locales en 1970, par M. FOULAIN, J.M. PICHOT	35
La Direction Departementale de l'Equipement au service des collectivites locales, par Michel POR- TIGLIA	41
Rôle des Services techniques de Villes, par Georges LACROIX	45
Le Parc des Ponts et Chaussées au service des collec- tivites locales, par Michel LEBLOND	49
La voirie departementale, par Jean GAUDIER	53
Le rôle de la Caisse des Depôts et Consignations dans le financement des collectivites locales, par Leon-Paul LEROY	57
Importance de la mobilite dans la vie economique et sociale, par Rene DURAND	65
Procès-verbaux des reunions du Comité du P.C.M.	71-73
Mutations, Promotions et Decisions diverses	76
Naissances, Mariages, Deces - Office de Poste	83
Les Annales des Mines	86

N° 10 — Novembre 1970

Preface, par M. Albin CHATANDON	49
Avant-propos, par M. Gilbert DREYFUS	51
1 <sup>ere</sup> partie Pourquoi des autoroutes ?	53
2 <sup>eme</sup> partie Pourquoi les autoroutes coûtent-elles si cher et pourquoi leur construction est-elle si longue ?	61
3 <sup>eme</sup> partie Comment sont financees les autoroutes francaises ?	83
4 <sup>eme</sup> partie La vie de l'autoroute	93
5 <sup>eme</sup> partie L'evolution du reseau autoroutier	117
Conclusion	125

Tribunes libres

- Point de vue sur les autoroutes privées, par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées de l'équipe de COIROUFL 127
- Pour les sociétés d'économie mixte d'autoroutes, par René CHOPIN 132
- Le problème routier français en quelques chiffres, par DUNABIA 133

N° 11 — Décembre 1970

- La Page du Président 17
- Préface par Robert BOUTIN 19
- Approche statistique de la lutte contre la maladie, par Daniel SCHWARZ 21
- Programmation des hôpitaux et cure hospitalière, par Jacques LECAT 25
- Budget d'équipement et contrôle de l'exécution — une expérience de la Direction de l'Équipement Social par Jean BONGRAND 31
- Financement et conception des investissements hospitaliers par Marc SPILBERG 37

- L'industrialisation des constructions, par Pierre GIMMILLER 47
- Réflexions sur l'architecture hospitalière par René VERRIAC 51
- Le délégué aux travaux d'équipement sanitaire et social dans le département, par Gilbert BARSCU 59
- Quelques réflexions sur les problèmes posés par la gestion des hôpitaux, par Christian AUBIN 65
- L'Informatique et l'Hôpital, par Jacques LECHECQ 79
- Les études et les perspectives d'innovation dans la construction hospitalière, par Marius FROCHON 83
- Conclusions, par Raoul TIMIMI 91
- Tribune libre
  - Lettre ouverte à Monsieur le Directeur du Personnel du Ministère de l'Équipement, par J-P LACAZE 97
- Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. 100-102
- Mutations, Promotions et Décisions diverses 104
- Naissance, Mariages, Décès - Bibliographie 113
- Offres de Postes - Les Annales des Mines 114

Sommaire du mois de Décembre  
1970

**LES  
ANNALES**

**PRIX DES MINÉRAIS MÉTAUX ET SUBSTANCES MINÉRALES DIVERSES EN JUILLET 1970**

Cette étude donne plus de 900 cotations concernant environ 60 minerais et substances minérales diverses et 60 métaux et autres éléments chimiques

**ROLE ET IMPLANTATIONS DES STOCKAGES SOUTERRAINS DE GAZ** sont évoqués par MM Roux et Balazuc de Gaz de France

**DES  
MINES**

# La Page du Trésorier

## Cotisations P.C.M. pour l'Exercice 1971

Les taux des cotisations du P.C.M. ont été fixés par le Comité à :

---

En activité .....	}	Ingénieur Général .....	75 F.
En service détaché .....		Ingénieur en Chef .....	75 F.
		Ingénieur .....	45 F.
		Ingénieur Elève .....	0
Hors cadres .....	}		
En disponibilité .....		Tous grades .....	75 F.
Démissionnaire .....			
En retraite .....		Tous grades .....	15 F.

---

LE VERSEMENT DE LA COTISATION EST EXIGIBLE DANS LE PREMIER TRIMESTRE DE L'EXERCICE EN COURS (Article 15 du Règlement intérieur).

### - N'OUBLIEZ PAS VOS RÉGLEMENTS -

Ces taux concernent exclusivement les cotisations du P.C.M. ; ils ne comprennent pas, notamment, la cotisation de 5 F. par an pour le Syndicat Général des Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; à la demande de ce Syndicat, cette cotisation peut cependant être versée au P.C.M.

Libellez toujours vos chèques bancaires et postaux à l'adresse impersonnelle

" Association du P. C. M., 28, rue des Saints-Pères -- PARIS-7° "

Le N° du Compte de Chèques Postaux du P.C.M. est PARIS 508.39

# FORMATION PERMANENTE

## Historique

Un certain nombre de camarades du P.C.M., notamment ceux qui sont détachés, n'ont pas eu directement connaissance de la circulaire du 14 avril 1970 sur la Formation Professionnelle et Permanente, non plus que des textes qui l'ont complétée.

Nous rappelons à toutes fins utiles que la Direction de la Formation Permanente de l'E.N.P.C. a été créée le 1<sup>er</sup> mai 1969 et que ses missions viennent d'être précisées notamment vis-à-vis des anciens élèves de l'Ecole.

## Actions passées

Les besoins apparaissant à l'évidence dès 1969 étaient la sensibilisation et la formation à l'informatique et aux méthodes modernes de gestion, ainsi qu'un complément de formation aux études concourant à la rédaction des documents d'urbanisme.

La fin de l'année 1969 et l'année 1970 ont été consacrées à la mise en place des moyens de formation dans ces domaines. De nombreux camarades y ont d'ailleurs participé, soit comme professeurs, soit comme auditeurs.

## Grandes lignes des projets pour 1971 et les années suivantes

Le programme arrêté pour 1971, en cours de publication par circulaire, reprend et développe les trois thèmes visés ci-dessus ; informatique et urbanisme donnent également lieu à diffusion en province par les soins des C.E.T.E. et C.I.F.P. ; l'enseignement du management reste pour le moment concentré à l'Institut Supérieur des Affaires à Jouy-en-Josas et n'offre malheureusement qu'un nombre de places assez limité. Cet enseignement sera étendu à l'échelon régional dès que possible.

En 1971, des journées de recyclage seront animées avec l'aide de professeurs de l'E.N.P.C. en mécanique des sols, en hydrologie appliquée à la lutte contre les pollutions, en béton précontraint, et sur tout autre sujet d'actualité qui réunirait après publicité une audience suffisante.

Rappelons que l'E.N.P.C. dispose d'un laboratoire de langues (anglais, allemand, russe) à votre disposition en dehors des heures de cours. L'horaire est publié périodiquement par la Direction des Etudes. L'E.N.P.C. dispose également d'un Centre Pédagogique de Calcul.

## Suggestions et remarques

Il est désormais nécessaire que les camarades manifestent leurs désirs individuellement et ou en groupe, notamment leurs besoins de recyclages portant sur les matières enseignées traditionnellement à l'Ecole et d'intérêt professionnel, mais aussi sur les matières d'ouverture à d'autres techniques ou disciplines moins couramment pratiquées.

Il serait également très souhaitable que certains camarades participent à des groupes de travail pour préparer le développement de certaines activités répondant aux désirs manifestés.

Quelques indications sur le verso de la présente feuille, à nous renvoyer, nous seraient très utiles. Une lettre serait encore mieux. Merci.

# Formation Continue des Ingénieurs anciens élèves de l'E. N. P. C.

NOM et Prénom

Fonctions

Sujet demandé en première urgence :

Autres sujets :

Objet ou usage de la formation demandée (ex. mise à jour, ouverture) :

Modalités suggérées pour cette formation (ex. sessions de n jours, cours par correspondance) :

Pouvez-vous participer activement aux groupes de travail visés au recto ?

Observations :

A envoyer à :

Monsieur le Directeur de l'E.N.P.C.,  
Direction de la Formation Permanente,  
28, rue des Saints-Pères,  
75-PARIS (VI<sup>e</sup>).

Tribune libre

# **A PROPOS DE LA TRANSFORMATION DU P.C.M. ET DE LA CRÉATION D'UN SYNDICAT DES INGÉNIEURS DES PONTS ET CHAUSSÉES**

La modification des Statuts du P.C.M. et l'approbation des Statuts nouveaux du Syndicat des Ingénieurs des Ponts et Chaussées qui seront prochainement proposés aux camarades, exigent que des opinions soient confrontées au sein de ce bulletin à leurs sujets.

Personnellement et avant d'y avoir réfléchi, je nourrissais un préjugé favorable à ces changements, ne serait-ce que parce qu'ils nous sont proposés par le P.C.M. Une réunion du Groupe de Paris qui s'est tenue, fin novembre, rue des Saints-Pères, m'a conduit à professer un avis opposé. On retrouvera dans ce texte beaucoup d'arguments avancés au cours de la réunion par divers participants. Je pense qu'il n'est pas inutile que les camarades qui, jusqu'à présent, ne se sont pas particulièrement intéressés au problème, et en particulier ceux de province, prennent connaissance de cette opinion émanant de quelqu'un qui, comme eux, n'a pas participé aux travaux menés depuis deux ans pour la transformation de notre Association.

C. C.

## **DE QUOI S'AGIT-IL ?**

Il a été récemment proposé aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines de répondre à un questionnaire informel sur de nouveaux statuts pour le P.C.M. et pour un syndicat autonome qui devrait prochainement rassembler la plupart des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.

De quoi s'agit-il ?



L'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines (P.C.M.) connaît actuellement les objectifs suivants, énumérés dans l'article 3 de ses statuts anciens :

- « 1° Défendre les intérêts moraux et matériels des Corps des Ponts et Chaussées et des Mines.
- « 2° Se tenir au courant des questions intéressant les services des Ponts et Chaussées et des Mines, et intervenir, s'il y a lieu, pour le bien de ces services.
- « 3° Entretenir des relations entre ses membres, notamment par le moyen de réunions, de voyages et de publications. »

D'autre part, l'article 27 précise : « Toute discussion politique ou religieuse est interdite dans les réunions. »

Au regard des statuts actuels comme au regard des faits, le P.C.M. apparaît donc comme une Association professionnelle rassemblant la quasi-totalité des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, consacrée à la défense des intérêts corporatifs des Ingénieurs et à l'étude d'un certain nombre de problèmes strictement professionnels.

Dans le passé, le P.C.M. a usé largement des latitudes données par ses statuts et a abordé des problèmes généraux dont il s'est expliqué par voie de communiqués à la presse. Ainsi, à plusieurs reprises, il s'est consacré à des études en profondeur sur le fonctionnement des services du Ministère de l'Équipement ou des Ministères qui lui ont donné naissance. Beaucoup de bons esprits pensent que la réforme de 1966, édictée par M. Pisani, fut directement inspirée par les travaux du P.C.M. qui, avant bien d'autres, avait compris l'intérêt de la fusion des Ministères des Travaux Pu-

blics et de la Construction au sein du Ministère de l'Équipement. Ne faut-il y voir une preuve de son efficacité ?

Le P.C.M., fidèle à l'article 27 de ses statuts, s'est interdit, jusqu'à présent, tout débat politique. Ceci ne l'a pas empêché de proposer à un certain nombre de grands problèmes, mais sous un angle strictement professionnel, des solutions positives.

Faut-il en déduire, comme Candide, que « tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes » ? Ce serait excessif. Notre Association a, en effet, des défauts. Elle joue un rôle réduit pour la formation permanente des Ingénieurs ; elle s'intéresse surtout aux problèmes de l'Administration, ce qui lui fait négliger d'autres problèmes importants que rencontrent certains Ingénieurs dans les secteurs para-publics ou privés ; plus encore la focalisation de ses efforts sur des préoccupations administratives laisse de côté d'autres problèmes plus généraux sur lesquels beaucoup aimeraient s'exprimer ; les Ingénieurs des Mines s'y trouvent isolés, peu intéressés qu'ils sont par les questions purement corporatives agitées par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ; les Ingénieurs de province ne participent pas suffisamment aux décisions qui influent sur l'avenir des Corps des Ponts et Chaussées ou des Mines. Enfin et surtout, certains reprochent au P.C.M. une structure « féodale » jugée inadaptée aux mouvances du temps présent.

Son évolution paraît s'imposer.



Partant de ces critiques, la réforme en cours nous proposera, dans un bref délai, la création de deux entités nouvelles :

- Un « P.C.M. nouvelle formule », sorte de club de réflexion ouvert sur l'extérieur, comprenant des membres extérieurs à nos Corps, voire même associé à d'autres organisations parallèles.

Ce P.C.M. s'interdirait toute revendication corporative, se consacrerait uniquement à l'étude des grands problèmes intéressant à la fois les Corps d'Ingénieurs et l'ensemble de la Nation.

- Un Syndicat autonome auquel s'inscriraient les Ingénieurs ne désirant pas adhérer aux grandes Centrales syndicales et qui regrouperait, paraît-il, les trois quarts environ des camarades. Ce syndicat aurait pour tâche d'assurer la défense des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines vis-à-vis de l'Administration et des autres Corps des Fonctionnaires. Il s'agirait donc d'un instrument à fins essentiellement corporatives.

L'idée essentielle de la réforme est de séparer la réflexion de la revendication.

Indépendamment de toute analyse de la lettre même des statuts qui sont ou seront proposés, il convient de peser les avantages et les inconvénients que l'on peut prêter à cette réforme.



Cette dissociation me paraît apporter une grande satisfaction intellectuelle mais peu d'avantages pratiques.

1) Il est, en effet, assez séduisant pour l'esprit d'imaginer notre Association comme une école de pensée d'une certaine audience.

A l'instar d'autres clubs, le P.C.M. se livrerait à une analyse, que l'on espère positive, des problèmes qui se posent actuellement à l'État et à notre société. De la sorte, il pourrait élaborer une doctrine où viendraient s'abreuver les hommes chargés de modifier les structures de notre Pays et, en premier lieu, les hommes politiques.

Je crains que cette perspective pour brillante qu'elle soit ne s'avère trompeuse. En effet, malgré les précautions prises, on imagine mal qu'un club, constitué à raison de 99 % par des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, puisse acquérir l'audience qu'on lui souhaite et qu'il ne lui soit jamais prêté de desseins corporatifs. Or, quel est le comble du corporatisme, sinon celui qui découle d'une organisation composée uniquement ou presque de « technocrates » qui viendrait proposer, sur les questions les plus diverses intéressant la Cité, des solutions élaborées au sein d'un groupe clos ou quasiment clos. Supposons que l'on étudie, par exemple, le problème posé par la décentralisation et l'institution éventuelle de nouvelles collectivités régionales. Quelle serait la valeur d'une solution émanant d'un groupe professionnel, traduisant des connaissances particulières et des préoccupations forcément orientées ? Ne présenterait-elle pas un relent de corporatisme et ne serait-elle pas l'expression d'une « féodalité » particulière appelant la méfiance des autres Corps mais aussi du grand public ?



Ne faut-il pas voir dans cette remarque la démonstration que le projet soumis à notre appréciation est en contradiction flagrante avec le souci précisément affiché de dépasser les fins corporatives ?

2) Un autre avantage de la réforme serait qu'elle permettrait de ressouder les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines dans des préoccupations communes. D'autre part, elle permettrait de réintégrer, dans son action, les camarades détachés ou en disponibilité. Ceci est peut-être vrai mais faut-il pour cela modifier les statuts actuels ?

3) Enfin et surtout, elle marquerait notre volonté de « faire du neuf », de nous adapter à notre temps, de nous débarrasser de structures jugées archaïques. Peut-être, mais ces structures sont-elles si mauvaises pour être balayées si précipitamment ? Faut-il réellement faire table rase pour rebâtir un édifice dont nul ne saurait garantir la solidité ?

✱

Au regard de ces avantages supposés, les inconvénients apparaissent bien lourds :

1° D'abord **une perte d'unité certaine**. A partir d'une organisation unique rassemblant tous les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, on projette deux structures distinctes dont l'une, le Syndicat, ne regrouperait pas la totalité des Ingénieurs.

Pour être dirigées, ces deux organisations nécessiteraient deux fois plus de participants qu'aujourd'hui, ce qui, au regard des difficultés actuelles de notre Association, paraît diablement ambitieux. Il est vrai que ces bonnes volontés, suivant les nouveaux statuts du « P.C.M. nouvelle formule », pourraient être trouvées à l'extérieur. Mais ne s'agirait-il pas alors de « bonnes volontés » émanant de personnages à la recherche d'un support pour se mettre en valeur et y trouver une sorte de tremplin ?

2° Ensuite **une politisation très probable**. Le fait que l'article 27 des statuts actuels, cité plus haut, ne soit pas reconduit dans les statuts du « P.C.M. nouvelle formule » est significatif (1).

Des discussions ou échanges de vues sur des problèmes très généraux ne sont pas en soi politiques, si les problèmes sont abordés avec un grand souci d'objectivité. Ils le deviennent, dès lors que les conclusions sont rendues publiques, et ceci serait le cas.

En effet, dans les affrontements politiques, chaque partie se prononce sur les grands problèmes de l'heure, avec des formules qui la caractérisent et en privilégiant l'aspect qui lui semble le plus profitable auprès de l'opinion.

Tous les clubs de pensée existants, et ils sont déjà nombreux, ont pris une teinture politique, même si au départ ils ne l'envisageaient pas. De la sorte, le P.C.M. deviendrait une tribune dont certains rêvent pour eux-mêmes ou pour les opinions qu'ils professent.

Toute politisation n'est pas forcément mauvaise si l'on peut atteindre un certain consensus. Dans notre cas, ceci paraît bien aléatoire. Les horizons politiques d'où sont issus nos camarades sont trop divers, leurs opinions sont trop variées, leurs idées sur la structure de la société trop dissemblables pour qu'on puisse espérer les agréger. On ne voit pas quelle majorité pourrait être recueillie sur un programme essentiellement politique.

Au cas bien improbable où cela serait obtenu, qu'advient-il si les prises de positions publiques du P.C.M. sont en opposition avec le Pouvoir quel qu'il soit et d'où qu'il vienne.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines ne peuvent nier qu'ils sont ou ont été fonctionnaires.

3° Aussi **une possible scission des Corps**. Si le P.C.M. arrive, par suite de manœuvres diverses, à des conclusions d'ordre politique approuvées par une majorité, ne faut-il pas imaginer une scission au sein des Ingénieurs, mécontents de l'orientation de leur Association, s'en détachant et peut-être même en démissionnant ?

A la limite, on peut prédire un désintéressement progressif pour le P.C.M., désormais manœuvré par quelques-uns, les plus agissants pouvant d'ailleurs être recrutés à l'extérieur de nos Corps.

Cette vision est peut-être trop pessimiste. Dans un cas plus favorable, on peut imaginer l'évolution du P.C.M. vers une sorte d'Amicale des anciens Elèves où chacun serait heureux de retrouver son voisin, où les motions seraient uniformément « nègre-blanc », où il ne se construirait rien de positif puisque l'élément fédérateur, c'est-à-dire l'élément syndical, en serait absent.

4° **Une perte d'autorité et de représentativité largement prévisible**. Même si de tels inconvénients ne se font pas jour, les premiers faux-pas — et il y en aurait certainement — ou surtout les

(1) On peut regretter d'ailleurs que cette modification fondamentale ne nous ait pas été, jusqu'à présent, expressément signalée.

premières naïvetés nous rangeraient définitivement dans la catégorie des techniciens maladroits, voire dangereux.

Les Corps des Ponts et Chaussées et des Mines continueraient d'être composés d'individus appréciés, chacun dans son secteur, mais auraient perdu toute audience, et, pire encore, la possibilité d'en acquérir une.

Il faut nous méfier des structures risquant de nous conduire à des positions excessives. Dans notre pays, les techniciens éveillent la méfiance et le ridicule tue.

5° Enfin **une concurrence probable entre le P.C.M. et le Syndicat**. Sera-t-il tellement facile de tracer la frontière entre les domaines respectifs des deux entités ? Qu'advient-il si, sur le même sujet, les prises de positions sont différentes ? N'y aura-t-il pas là, pour nos adversaires, un moyen rêvé de nous diviser et de nous faire perdre l'audience dont nous pouvons actuellement bénéficier.

Indépendamment de ce risque, ne faut-il pas craindre, pendant la période de rodage, un flottement grave, résultat de la présence de deux organismes et susceptible de nuire grandement à notre réputation ?

Les inconvénients me paraissent donc l'emporter largement sur les avantages.

\*~\*

Ceci veut-il dire que tout ce qui a été étudié pendant deux ans dans les groupes de réflexion soit mauvais, et qu'il faille le rejeter ? Bien sûr que non. Nous avons appris qu'il est nécessaire d'élargir le champ de réflexion du P.C.M. tout en évitant soigneusement la politisation, qu'il est opportun de nous ouvrir sur des opinions extérieures tout en évitant de les faire entrer dans nos structures, qu'il faut clairement dissocier la réflexion structurelle de la revendication corporative tout en nous refusant à privilégier l'une ou l'autre.

L'aspect le plus discutable du projet est de supprimer toute liberté de choix ; ou l'on maintient le statu quo, ou l'on supprime le « P.C.M. ancienne formule » pour faire naître deux organismes distincts.

Cela n'est pas sain. Il serait plus heureux de donner aux camarades à choisir entre trois solutions concrètes :

- Maintien du statu quo,
- Création d'un P.C.M. rénové et d'un syndicat,
- Amélioration du P.C.M. actuel.

Pourquoi ne pas imaginer une refonte progressive de celui-ci et la constitution d'autant de sections ayant reçu les délégations nécessaires qu'il faudra pour mener toutes ses tâches à bien, dans une unité maintenue ?

Pourquoi, en vue de participer à une fuite en avant dont l'origine réside en mai 68 et dont le but est d'ordre politique, risquer de détruire notre organisation qui constitue un instrument peut-être imparfait mais reconnu, efficace, organisé, simple et, de plus, le seul truchement possible entre les Ingénieurs et les Pouvoirs Publics, le monde extérieur et l'opinion ? Et ceci à un moment où d'autres Ingénieurs, notamment ceux de l'Armement, s'en inspirent ?

Plus elle est ambitieuse, plus une réforme doit être discrète, et assurer ses pas. Une refonte limitée du P.C.M. se garderait bien d'abolir les institutions existantes, s'efforceraient de les enrichir pour en tirer le meilleur parti possible. Bref, elle éviterait toute rupture.

\*~\*

Le plus grand danger me semble que pris dans une mécanique aveugle, nous voulions « à tout prix » bouleverser les choses. Il ne faut pas mettre brutalement les camarades devant un choix dont il est difficile de mesurer la portée. Le fait que le P.C.M. prenne sur lui de leur proposer une réforme radicale constitue une incitation non négligeable à ce qu'ils l'entérinent sans examen suffisant. Or, nous devons imaginer autre chose et ouvrir une « troisième voie », passant par une amélioration progressive et non par la destruction du P.C.M. actuel.

Le fait que de nouveaux statuts soient au point n'est pas une raison suffisante pour que nous les votions, en vue de récompenser le travail de quelques-uns. Il faut que nous sachions nous arrêter à temps et tirer profit de cette réflexion mais dans une direction raisonnable.

Il faut que nous mesurions que ce qui nous est ou nous sera proposé est critiquable, inopportun et dangereux.

Claude CHARMEIL,  
Ingénieur des Ponts et Chaussées.

# LES LIAISONS ENTRE GRANDES ÉCOLES FRANÇAISES ET TECHNISCHEN HOCHSCHULEN ALLEMANDES

Nous avons appris la nomination à la présidence du « Bureau Permanent Franco-Allemand de Liaison entre Grandes Ecoles Françaises et Technischen Hochschulen Allemandes » de notre camarade **André Thiébault**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Ce Bureau a essentiellement pour vocation de promouvoir et de développer sous toutes les formes les contacts entre Grandes Ecoles françaises et leurs homologues allemandes, les Technischen Hochschulen (informations réciproques, échanges, stages, séminaires, voyages d'études, bourses, etc...).

Ce Bureau Permanent Franco-Allemand groupe les représentants dûment mandatés des Grandes Ecoles françaises dans la Section française et des Technischen Hochschulen dans la Section allemande. La présidence du Bureau est assurée alternativement par mandat de trois ans par un Français ou un Allemand ; ces trois dernières années, la présidence était entre les mains d'un Allemand, M. le Professeur **Lorenz** de la Technische Universität de Berlin.

La Section française a le statut d'une Association type Loi de 1901 ; ses présidents antérieurs successifs ont été MM. **Cheradame** et **Olmer**, du temps où ceux-ci étaient en fonctions à l'Ecole Polytechnique. Le Secrétaire Général est M. **Roth**, Administrateur Civil en retraite (précédemment, et jusqu'en août 1970, en fonction au Ministère de l'Education Nationale).

La Section allemande, fortement structurée, bénéficie du soutien logistique et matériel de l'importante « Conférence des Recteurs de l'Allemagne de l'Ouest » (Westdeutsche Rektorenkonferenz).

Les camarades intéressés, et qui auraient des suggestions à faire quant à l'activité de ce Bureau Permanent Franco-Allemand, pourront utilement les formuler directement au camarade **Thiébault** à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (téléphone 544.08.21).