

Assemblée Générale

PEM



• l'ingénieur des ponts
et l'inflation



SGE

SOCIETE GENERALE D'ENTREPRISES

21 RUE DU PONT DES HALLES 94150 CHEVILLY-LARUE TEL : 687.22.36

Centrale nucléaire de Gravelines



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

Directeur de la publication :

Jacques TANZI
Président de l'Association

Administrateur délégué :

Philippe AUSSOURD
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

Rédacteur en chef :

Olivier HALPERN
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

Rédacteur en chef adjoint :

Benoît WEYMULLER
Ingénieur
des Ponts et Chaussées

Secrétaire de rédaction :

Brigitte LEFEBVRE DU PREY

Rédaction - Promotion

Administration :

28, rue des Saints-Pères
Paris-7^e

Bulletin de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, avec la collaboration de l'Association des Anciens Elèves de l'Ecole des Ponts et Chaussées, 28, rue des Saint-Pères, 75007 Paris. Tél. 260.25.33.

Abonnements :

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

Publicité :

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

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

Dépôt légal 2^e trimestre 1977
N° 5606
Commission Paritaire N° 55.306

IMPRIMERIE MODERNE
U.S.H.A.
Aurillac

sommaire

dossier

Responsabilité publique et inflation 11

par MM. JENNY et WEBER

DEBAT : Equipements collectifs et dépenses publiques. 15

Discours : J. TANZI 58

J.-P. FOURCADE 62

rubriques

Formation continue 66

Mouvements 69

Couverture : Michel LECOMTE

Maquette : Monique CARALLI

Photos : OROP

ANNUAIRE DU MINISTÈRE DE L' ÉQUIPEMENT ET DE L' AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

TRAVAUX PUBLICS
URBANISME - LOGEMENT
TRANSPORTS TERRESTRES

1977

ÉDITION 1977

PRIX TTC franco : 180 F

Pour qui ?

Pour tous ceux qui sont fréquemment en relation avec les Pouvoirs publics du fait de leur participation à la construction et à l'aménagement du territoire :

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

Pourquoi ?

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

- administration centrale : cabinet, inspection générale de l'Équipement, circonscriptions territoriales, coopération technique, directions et services techniques
- conseils, comités, commissions
 - services extérieurs et spécialisés
- organismes interministériels
- secrétariat d'Etat aux transports
 - aviation civile

Vous pouvez le recevoir en le commandant dès maintenant. Il vous suffit de retourner le bon ci-contre, accompagné de votre règlement, à l'Annuaire officiel M.E.L., 254, rue de Vaugirard, 75740 Paris Cedex 15. Téléphone 532.27.19.

PCM

Bulletin à retourner à

ANNUAIRE DU MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Service des ventes : PYC EDITION

254, rue de Vaugirard, 75740 Paris cedex 15

SOCIÉTÉ

ADRESSE

RÉFÉRENCES (OU SERVICE)

Veillez m'adresser ex. de l'annuaire M.E.L.

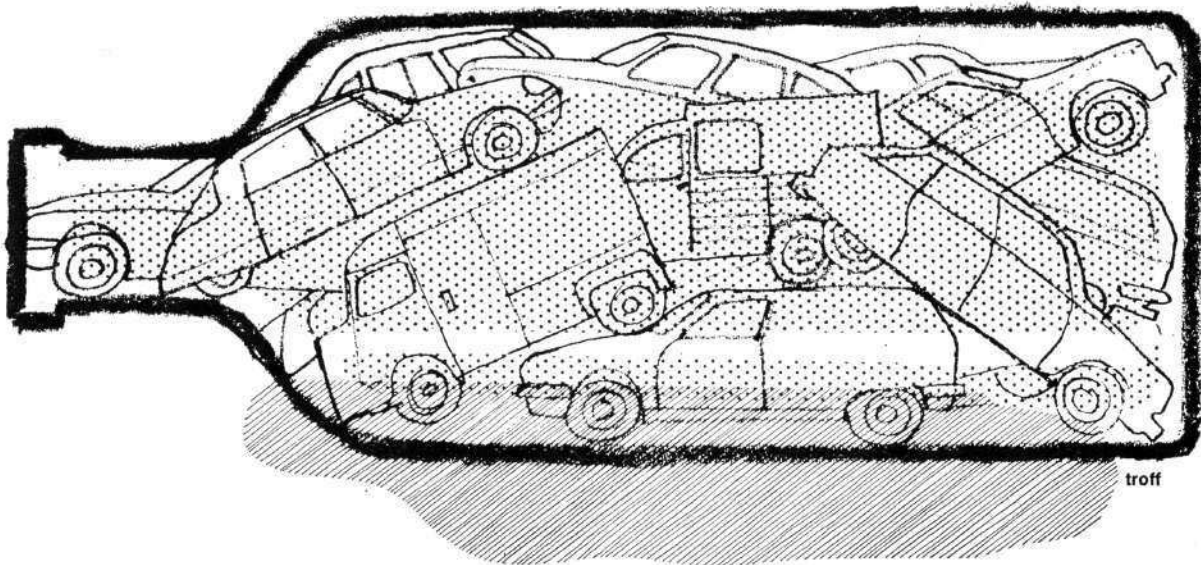
à 180 F TTC franco, soit F que je règle :

- par chèque bancaire ci-joint
- par virement postal à votre CCP Paris 508-59
(à adresser directement à votre centre)

suivant facture (ou mémoire) en exemplaires.

Cachet

Date



**Pour affronter
la régulation du trafic
il faut avoir le feu sacré.**

Nous l'avons!



Car nous avons appris le métier et sommes forts de 30 années d'expérience

Car nous formons une équipe cohérente comprenant aussi des électroniciens et des informaticiens.

Car nous construisons tous les matériels, signaux, armoires, détecteurs de micro et de macro-régulation, coordinateurs de zone et commandes centralisées à base de mini-ordinateur.

SILEC

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE LIAISONS ÉLECTRIQUES
Société Anonyme au capital de 47.026.000 F

Département: régulation du trafic

69 rue Ampère, 75017 Paris - Tél. 267.20.60+

TERRASSEMENTS OUVRAGES D'ART GÉNIE CIVIL

RAZEL

ENTREPRISE RAZEL FRÈRES

Christ de SACLAY (Essonne)
BP 109 - 91403 ORSAY Cedex
Tel. 9418190+

Entreprise GAGNERAUD Père et Fils

S.A. au Capital de 30 000 000 F

Fondée en 1886

7 et 9, rue Auguste-Maquet, PARIS (16^e)

Tél. : 288.07.76 et la suite

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



PARIS (Seine)

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

VALENCIENNES, DENAIN, MAUBEUGE, DUNKERQUE (Nord)

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



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

Compagnie Française d'Entreprises Métalliques

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

CFEM



■ ECLAIRAGE PUBLIC ■ ECLAIRAGE DE STADES ET DE GRANDS ESPACES
■ RESEAUX ELECTRIQUES □ TELEPHONIQUES □ TELEDISTRIBUTION
■ ENSEIGNES ET PANNEAUX DE SIGNALISATION LUMINEUX ■ EQUIPEMENTS
DE SURVEILLANCE POUR LA SECURITE COLLECTIVE DES GRANDS ENSEMBLES
ET DES Z.I.

TRINDEL 44, rue de lisbonne / 75008 paris / tél. (1) 522.19.09

SGTE

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE TECHNIQUES ET D'ÉTUDES

S.A. au capital de 2 574 975 F

Tour ANJOU - 33, quai National
92806 PUTEAUX - Tél. : 776.43.34
Télex 620 834 PAREL

•

ENGINEERING INDUSTRIEL
CENTRALES THERMIQUES
TRANSPORT ET DISTRIBUTION
D'ÉNERGIE
SIDÉRURGIE
GÉNIE CIVIL
OUVRAGES D'ART
TRAVAUX MARITIMES
ET FLUVIAUX
IMMOBILIER - URBANISME
TRANSPORT
ÉTUDES ÉCONOMIQUES

SOCIÉTÉ ANONYME DES ENTREPRISES

Léon BALLOT

au Capital de 25 500 000 F

TRAVAUX PUBLICS

155, boulevard Hausmann, 75008 PARIS

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

Groupe

G T M

Société des Grands Travaux de Marseille

61, avenue Jules-Quentin — NANTERRE (Hauts-de-Seine)
Tél. : (1) 769.62.40
Télex : GTMNT 611 306

ETUDES GENIE CIVIL
ET COORDINATION

E. G. C. E. C.

Bureaux : 285, avenue du Prado
13008 MARSEILLE - Tél. 79.11.66 (2 lig.)

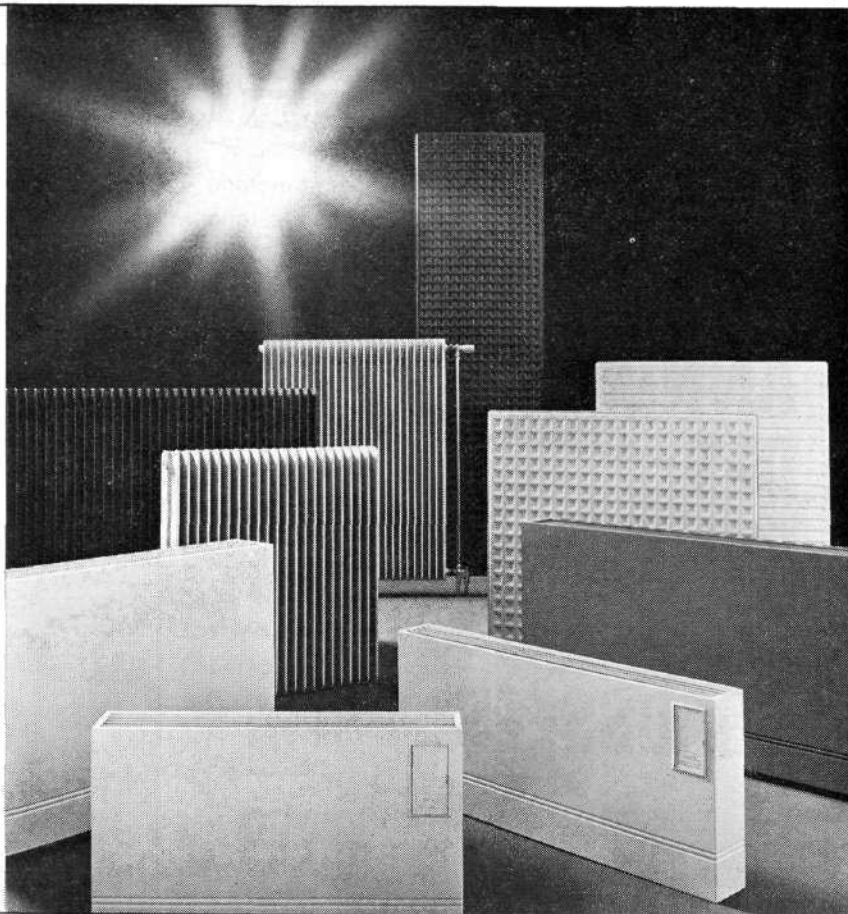
ETUDES - CONSEILS
— EXPERTISES —

TIRS DE MINES - en carrière
- en galerie
TIRS SPECIAUX - sous-marins
- en zones urbaines
- démolition d'ouvrages
DEPOTS - autorisations
D'EXPLOSIFS - installations
ENREGISTREMENT SISMOCAPH'QUES
GEOLOGIE - identification des sols
BETON ARME
TOPOGRAPHIE

- ● -

TRAVAUX

MINAGES A L'AIR LIBRE
TRAVAUX SOUTERRAINS
DEMOLITIONS - TERRASSEMENTS
ASSAINISSEMENT - CANALISATIONS
FORAGES - INJECTIONS
ENTRETIEN DE CANAUX
OUVRAGES EN BETON ARME



normalisés NF 15 et 14

la meilleure expérience vécue
en radiateurs acier



NF C 73-200 et 73-250 - UTE C 73-251

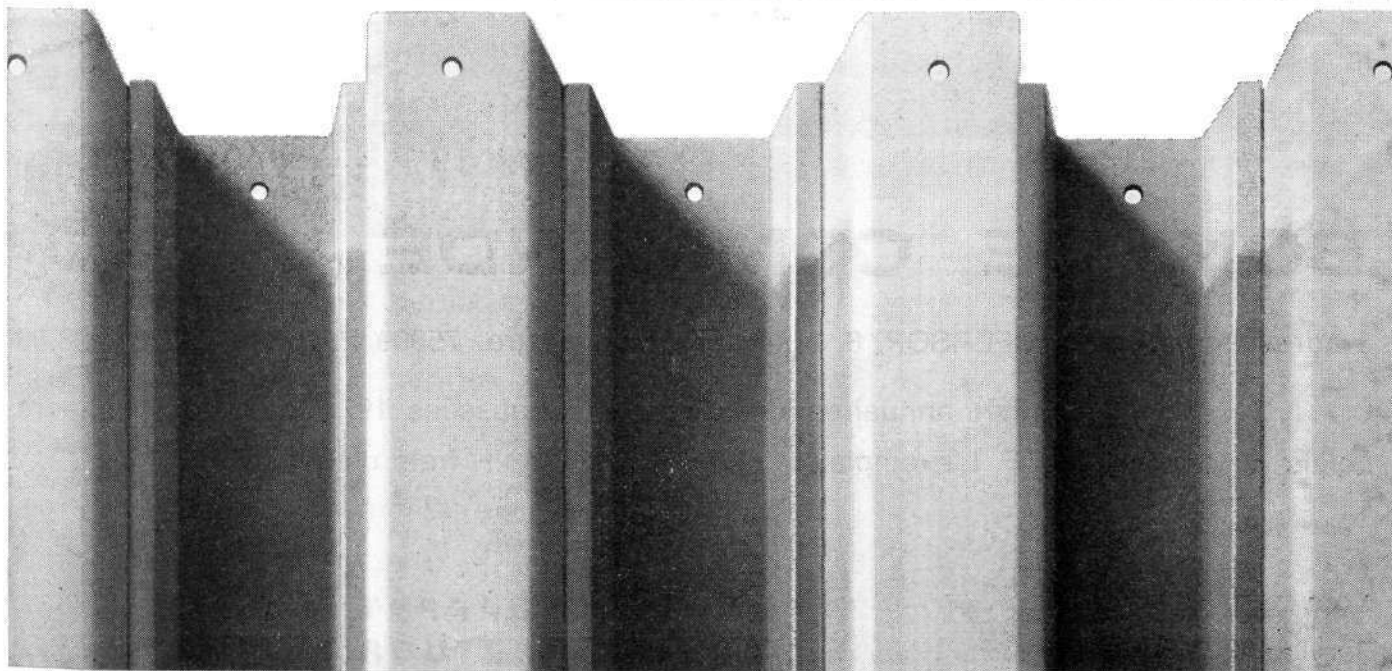
convecteur électrique de haute
technicité et de grande fiabilité



Finimetal

25 RUE DE CLICHY
75440 PARIS CEDEX 09
Téléphone 280.63.05

FILIALE BELGE : FINIMETAL-EFEL
FRANES-LEZ-COUVIN

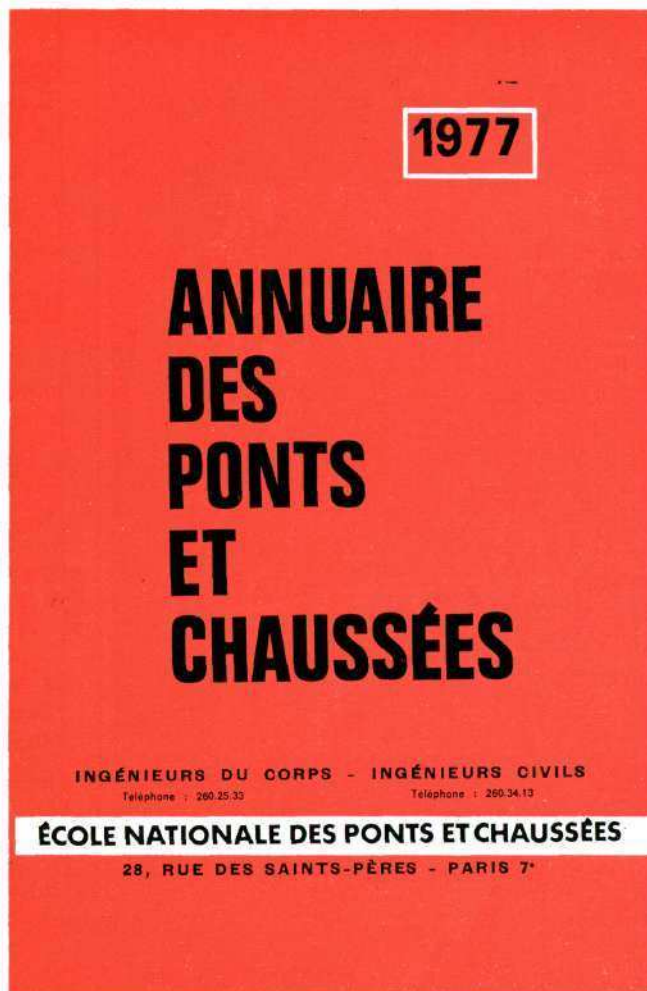


Palplanches Larssen et Rombas

SACILOR



Département Technique des Palplanches
57704 Hayange Tél. (87) 67.08.55
Agent exclusif DAVUM 22 Boulevard Gallieni
92390 Villeneuve-La-Garenne Tél. 820.61.10.



BON DE COMMANDE

à adresser à Société OFERSOP, 8, boulevard Montmartre, 75009 PARIS - Tél. 824.93.39

..... (quantité) annuaires des Ponts et Chaussées 1977, dans les meilleurs délais au prix de 140 F. L'exemplaire + T.V.A. (17,60) + frais d'envoi 15 F.

Nom :

Service :

Adresse :

Signature et cachet



**COMPAGNIE FRANÇAISE
DE PHOTO AERIENNE**

- photogrammétrie cartographique
- photo interprétation
- télédétection
- projections axonométriques
- projections parallèles frontales
- panoramiques
- obliques
- épreuves couleur et N et B
- applications industrielles et publicitaires
- ouvrages d'art
- réseau routier

Service Technique et Commercial
Laboratoire d'Exécution - Etudes
B.P. 6028 - 14001 CAEN CEDEX
Tél. : 85.72.72



**COMPAGNIE FRANÇAISE
DE PHOTO AERIENNE**

ENTREPRISE

BOURDIN & CHAUSSE

S.A. au Capital de 21 000 000 F

NANTES :

Rue de l'Ouche-Buron - Tél. : 49.26.09

PARIS :

36, rue de l'Anclenne Mairie
92 - BOULOGNE-BILLAN COURT - Tél. : 604 13-52

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

**la qualité
de la Vie**

SAUR

**s'en préoccupe
depuis plus
de 40 ans**



études,
construction,
exploitation
de services publics,
de distribution
d'eau potable,
d'irrigation,
d'assainissement,
de collecte
et de traitement
des ordures ménagères

SAUR

**SOCIÉTÉ D'AMÉNAGEMENT
URBAIN ET RURAL**

Siège Social :
50/56, rue de la Procession
75015 PARIS
Tél : 539 22 60
Télex : 640 989 F.

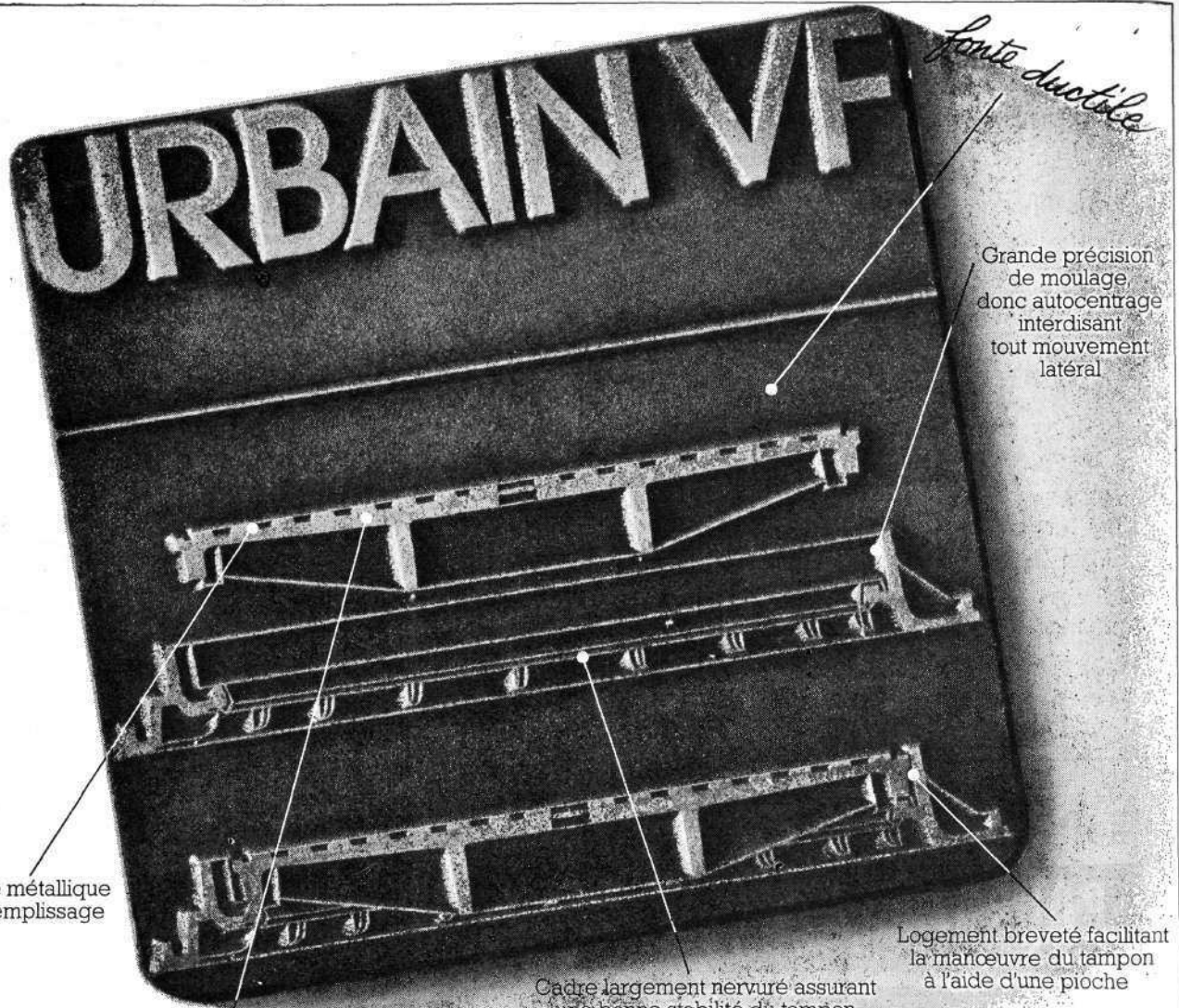
15

Directions Régionales en France

Filiales :
SODEN (Nîmes) - SAUR/AFRIQUE
SODECI (Abidjan)

NOUVEAU

URBAIN VF, le regard de chaussées à grand trafic,
a été choisi pour équiper le taxiway de Concorde à l'aéroport de Toulouse-Blagnac.



fonte ductile

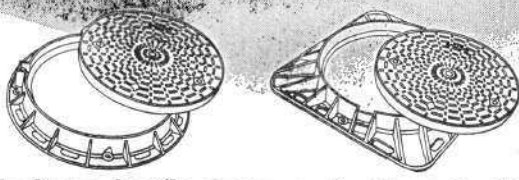
Grande précision
de moulage
donc autocentrage
interdisant
tout mouvement
latéral

Surface métallique
sans remplissage

Solidité de la fonte ductile

Cadre largement nervuré assurant
une bonne stabilité du tampon

Logement breveté facilitant
la manœuvre du tampon
à l'aide d'une pioche



52 kilos de fonte ductile dans une feuillure de 50 mm,
ça tient, et c'est encore manœuvrable (article R 233/1 du Code du Travail)

LA FONTE DUCTILE, C'EST L'INTELLIGENCE DE L'ADAPTATION.



PONT-A-MOUSSON S.A.

11 agences à votre service : Bordeaux, Bourges, Caen, Lille, Lyon, Marseille, Nancy, Nantes, Paris, Strasbourg, Toulouse.

Bon à retourner au Service Publicité PONT-A-MOUSSON S.A. 4 X 54017 - NANCY CEDEX.

Je désire recevoir une documentation sur le regard Urbain VF.

Nom _____ Société _____
Adresse _____ Téléphone _____

responsabilité publique et inflation

par Frédéric JENNY et André-Paul WEBER

Professeurs d'économie à l'ESSEC.

Il peut sembler vain et inutile de se pencher une fois encore sur le problème de l'inflation. Tout semble avoir été dit et tenté et il n'est pour s'en convaincre que de se reporter aux masses de travaux scientifiques, aux professions de foi nombreuses et variées des responsables politiques depuis une dizaine d'années, enfin aux plans des technocrates qui en France et à l'étranger se sont succédés avec des fortunes médiocres pour contenir la hausse des prix. Les échecs successifs apparents des techniciens de l'économie, les controverses savantes et l'accroissement jusqu'à la fin de 1976 des hausses des prix laissent pourtant un sentiment de désarroi. Ce malaise est d'ailleurs amplifié par la conjonction d'un fort taux d'inflation et d'un niveau de sous-emploi élevé. Les médications traditionnelles d'inspiration keynésienne semblent désormais incapables d'assurer à la fois un niveau d'activité satisfaisant et une stabilité où à tout le moins une hausse supportable des prix. Nombreux sont ceux qui voient dans le dérèglement des systèmes économiques occidentaux la preuve de la faillite du système capitaliste. La question de la compatibilité entre un régime politique libéral et démocratique et la stabilité économique vaut d'être posée. Pourtant avant d'aborder cette question il faut reconnaître que l'analyse économique moderne de l'inflation et du chômage n'a été que rarement et lacunairement prise en compte par les pouvoirs publics au niveau de leur intervention et qu'une meilleure communication entre les responsables politiques et les « ingénieurs sociaux » que sont les économistes aurait sans doute été de nature à réduire l'ampleur des pro-

blèmes auxquels nous nous trouvons confrontés.

Pour faire ressortir les points saillants de l'analyse économique en matière d'inflation, encore convient-il de bien préciser la nature du phénomène. L'inflation est caractérisée par la hausse permanente du niveau général des prix. En d'autres termes, un phénomène tel que la hausse du prix des hydrocarbures ne saurait être considéré comme la cause de l'inflation récente. Cette hausse a certainement provoqué un accroissement ponctuel du niveau des prix mais elle ne saurait expliquer la croissance à long terme de celui-ci. De la même façon, il convient de bien distinguer, au plan de l'analyse, les modifications dans la structure des prix dues par exemple à des variations dans les goûts des consommateurs et l'inflation. A tout moment en effet, des circonstances particulières peuvent remettre en question l'ajustement offre-demande sur des marchés particuliers. Certains prix monteront alors que d'autres baisseront sous la pression des déplacements de demande mais, toutes choses égales par ailleurs, ces variations devront nécessairement se compenser. Au total ces variations de prix sont des signaux utiles pour provoquer les réallocations nécessaires de nos activités et assurer au système économique une plasticité suffisante pour qu'il contribue au mieux, compte tenu des contraintes pesant sur nos ressources productives, à la satisfaction des consommateurs. Aussi la notion d'inflation est multiseCTORIELLE ou elle n'est pas.

C'est donc aux causes de la croissance à long terme du niveau général des prix qu'il convient de réfléchir. De nombreuses « explications » de l'inflation ont été suggérées (1) telles que les monopoles, les pressions syndicales, le mal de société, la substitution capital-travail, la baisse tendancielle des taux de profit, etc... Malheureusement ces différentes « explications » restent largement insuffisantes dans la mesure où elles ne permettent pas de comprendre les variations du rythme de l'inflation que nous avons connues depuis le début des années 1960. Pour prendre un exemple d'avril 1963 à la fin de 1965, le rythme de l'inflation est passé de 6% par an à 2% : est-ce à dire que notre économie est brusquement devenue plus concurrentielle ou que notre mal de société a diminué pendant cette période ? Et si l'on admet ces explications comment rendre compte de la remontée du taux d'inflation dans les périodes suivantes ?

Faute de pouvoir comprendre l'inflation en invoquant des phénomènes aussi généraux que ceux qui viennent d'être mentionnés, il peut être utile de revenir à une analyse très classique du problème : la théorie quantitative. Dans sa forme la plus élémentaire et la plus simpliste, cette théorie peut être présentée de la façon suivante : c'est, et cela n'est que lorsque le rythme création de monnaie est dans le long terme plus rapide que le

(1) Cf par exemple Bernard Hugonnier « L'inflation : un phénomène en quête d'une théorie explicative » Banque, Février 1977.

rythme de l'accroissement de la production réelle que le niveau général des prix peut durablement augmenter. En d'autres termes cette théorie permet de penser que la maîtrise de la croissance de la masse monétaire qui permet de contrôler la demande globale de biens et services est un élément essentiel de la lutte contre l'inflation. Cette théorie n'est pas neuve et elle a été souvent décriée. Pourtant, il est surprenant, compte tenu de la régularité avec laquelle on a pu observer dans de nombreux pays et à toutes les époques la relation étroite entre croissance de la masse monétaire et évolution des prix qu'elle n'ait pas inspiré plus directement les politiques publiques dans la lutte contre l'inflation. Comme le souligne A. Fourçans (1), l'histoire monétaire de la France dans les années 1960 constitue une excellente illustration de cette théorie. Les accélérations de la croissance de la masse monétaire en 1960, 1962, 1967-1968, 1970-72 se sont toutes traduites par un accroissement du rythme de l'inflation. Inversement les décélérations de la croissance de la masse monétaire observée en 1961, 1963 et 1964 se sont traduites par des diminutions sensibles du taux de croissance des prix. On peut donc penser que si les pouvoirs publics maintenaient le taux de croissance des agrégats monétaires à un rythme régulier et compatible à long terme avec la croissance réelle de notre économie, nous ne connaîtrions plus les phases d'instabilité et d'inflation que nous avons dû subir dans le passé. Il ne s'agit pas là d'une proposition utopique comme le prouvent les expériences récentes de la Suisse, de l'Allemagne et des Etats-Unis ; ces trois pays, au demeurant fort différents par leur taille, leur structure économique et leurs institutions financières, ont aligné leur politique monétaire sur les principes que nous venons d'évoquer.

Mais l'adoption d'un rythme stable et régulier de croissance de la masse monétaire, en France, impliquerait pour une large part l'abandon de la politique de stabilisation de l'activité économique par le jeu sur les taux d'intérêt qui a constitué la caractéristique principale de notre politique économique passée. Une baisse voulue des taux d'intérêt entraîne en ef-

fet nécessairement un accroissement rapide du montant des liquidités, cependant qu'une hausse de ces taux a un effet inverse.

A vrai dire, il suffit de se reporter à l'alternance de plus en plus accélérée des plans de stabilisation et de relance dans les quinze dernières années pour voir que les politiques conjoncturelles mises en place par l'intermédiaire de la diminution des taux en phase de ralentissement de l'activité économique et de l'encadrement du crédit en phase de surchauffe ont eu sur notre économie un triple effet. En premier lieu elles ont destabilisé notre économie car les mesures contradictoires se sont succédées à un rythme tel que les effets à court terme des dernières étaient souvent obscurcis par les effets à long terme des précédentes et que ceci a conduit les pouvoirs publics à une escalade dangereuse. En second lieu elles semblent avoir globalement échoué dans le domaine de l'emploi. En troisième lieu, en tentant d'imposer à notre activité réelle un rythme que notre système économique ne pouvait soutenir, elles ont dans les cinq dernières années largement contribué à nourrir l'inflation.

Ces résultats, pour le moins décevants, ne sont à vrai dire pas étonnants dès lors que l'on introduit les anticipations dans l'analyse des mécanismes monétaires et que l'on sépare les effets à court terme et les effets à long terme des politiques de relance.

Ainsi, supposons par exemple que l'on parte d'une situation de sous-emploi caractérisée par une politique monétaire restrictive sans inflation et que l'on envisage d'augmenter le taux de croissance de la masse monétaire afin de réduire le chômage. L'injection de liquidités nouvelles dans l'économie augmentera la demande globale et fera monter le niveau des prix. L'évolution de la production réelle et du niveau du chômage à court terme dépendra alors des anticipations d'inflation des producteurs et des salariés. Si, à court terme, les salariés se fondent sur le taux d'inflation passé pour établir leurs anticipations n'ont que des revendications salariales modérées alors que les producteurs mieux informés prévoient une forte

croissance des prix de leurs produits, ces derniers augmenteront leur volume de production et le chômage diminuera. Mais dans un deuxième temps, on peut cependant penser que les salariés, ayant constaté la croissance des prix de la première période, auront des revendications de salaires plus importantes incorporant tant le rattrapage de la première période que leurs anticipations d'inflation pour le futur. Les coûts salariaux se mettront à augmenter plus rapidement que le niveau des prix, les chefs d'entreprise tenteront alors de réduire leur activité et le chômage recommencera à augmenter. Dans le meilleur des cas donc, un accroissement du taux de croissance de la masse monétaire permettra de diminuer quelque peu le volume du chômage pendant une période d'environ un an. Si les autorités monétaires veulent maintenir la reprise de l'activité réelle et la diminution du chômage enregistrées à court terme, elles seront condamnées à augmenter d'année en année le taux de croissance de la masse monétaire et donc le taux de l'inflation.

Si maintenant, comme de plus en plus d'économistes le pensent, les syndicats et les chefs d'entreprise anticipent correctement dès le début de la relance monétaire le taux d'inflation à venir, c'est-à-dire si l'on se place dans le cadre d'un modèle à anticipations rationnelles, les prix des biens et les coûts de production augmenteront immédiatement et dans la même proportion. Dans ce cas, l'inflation ne s'accompagnera pas, même à court terme, d'une diminution du chômage.

Au total, les tentatives visant à réguler le niveau de l'activité économique en jouant directement ou indirectement sur la masse monétaire sont périlleuses à court terme et vouées à l'échec à long terme dès lors que ni les producteurs, ni les salariés ne sont victimes de l'illusion monétaire. Or les travaux empiriques les plus ré-

(1) A. Fourçans « Inflation and output growth : the french experience » à paraître dans « Supplement to the Journal of Monetary Economics » janvier 1978.

cents (et l'instabilité dont les courbes de Philipps font preuve dans tous les pays du monde) laissent à penser que si cette illusion monétaire a existé dans le passé, elle ne semble plus caractériser les économies modernes. Il est donc temps de se rendre à l'évidence et d'admettre qu'il est vain et dangereux d'entretenir l'inflation en espérant ainsi résoudre le problème du chômage. Une analyse sérieuse des conditions de notre activité industrielle réelle est à ce niveau plus utile que le recours à une potion magique et au demeurant inefficace.

Le sous-emploi de notre force de travail est incontestablement pour partie dû au choc de la crise de 1973 et au relèvement du prix des hydrocarbures. D'importantes réallocations de nos ressources productives sont nécessaires car compte tenu des nouveaux prix relatifs des biens, certains de nos industries (1) ne sont plus concurrentielles au plan international. Mais l'ampleur des réallocations est telle qu'en tout état de cause, le processus ne peut que se dérouler lentement. Cependant, l'action des pouvoirs publics ne semble pas toujours favoriser la réallocation des ressources. Nombre d'entreprises sont artificiellement maintenues en vie (ou en demi-sommeil ?) grâce à des subventions publiques alors même qu'il serait sans doute plus judicieux de libérer les capitaux qui y sont engagés et les salariés qui y travaillent pour promouvoir des activités plus rentables du point de vue de la collectivité. De la même façon, alors même qu'au nom de la justice sociale on ne peut que se féliciter des mesures prises en faveur des chômeurs, il faut convenir que l'indemnisation à 90 % des personnes licenciées pour motif économique à tout naturellement tendance à augmenter la durée de recherche d'un nouvel emploi pour ces chômeurs et a pour effet de gonfler les statistiques de chômage. Il faut enfin souligner que l'importance croissante du travail féminin dans la force de travail n'est peut-être pas sans influence sur le niveau apparent du chômage. Dans la mesure en effet où le salaire de la femme est plus fréquemment un salaire d'appoint pour le ménage que le salaire de l'homme, les femmes pourront accepter une

plus longue période d'inactivité pour chercher un nouvel emploi qui corresponde à leurs goûts que les hommes. L'effet d'un tel comportement sera un gonflement des statistiques de chômage. Au total, pour tenter de circonscrire le problème du chômage, il convient de conduire des actions structurelles destinées à accroître la flexibilité de notre système économique en général et celle du marché du travail en particulier. Mais il faut également comprendre que les mutations industrielles indispensables et l'évolution de nos mœurs ont sans doute largement augmenté pour un temps le « taux naturel du chômage » de notre économie et qu'il est illusoire, dans ces conditions, de tenter de réduire par des artifices monétaires le nombre des demandeurs d'emploi.

En définitive, les manipulations monétaires déstabilisent les prix et n'ont au mieux qu'un effet de très court terme sur le niveau de notre activité économique et donc sur celui du chômage. Pourtant elles constituent une tentation permanente pour le pouvoir politique particulièrement, dans un pays dans lequel les groupes de pression que sont le patronat et les syndicats défendent vigoureusement leurs intérêts et dans lequel l'électorat est divisé en deux parties d'importance à peu près égale. Pour conserver le pouvoir, il suffit de quelques centaines de milliers de voix. Il faut alors une bien grande vertu à quelques mois d'une élection nationale pour résister au chant des sirènes et aux sollicitations diverses et pour ne pas déclencher une relance artificielle et fugitive génératrice à long terme d'inflation. Certains pays ont voulu se prémunir contre de telles tentations et, aux Etats-Unis, le taux de croissance de la masse monétaire est désormais soumis à un contrôle législatif deux fois par an. Jusqu'à présent, les élus américains ont fait preuve de sagesse et les contraintes qu'ils ont imposées au Federal Reserve Board étaient compatibles avec la croissance des agrégats monétaires n'assure pas automatiquement la sagesse des décisions dans ce domaine. Mais elle présente à tout le moins l'avantage de permettre un débat clair et public sur les conséquences potentielles des manipulations de la masse des liquidités. De plus, elle

permet à terme aux citoyens de se rendre compte que l'inflation n'est ni nécessaire, ni utile pour assurer l'expansion économique.



BLACKWOOD HODGE
distribue en France

TEREX 

Dumpers : de 17 t à 150 t
Chargeuses s/pneus : de 2,5 m³ à 7 m³
Bulldozers : de 225 ch à 370 ch
Scrapers : de 15,3 m³ à 35 m³

NCK Ransomes & Rapier

Pelles à câbles
(dragline/butte) de 800 l à 3000 l
Grues sur chenilles de 20 t à 150 t

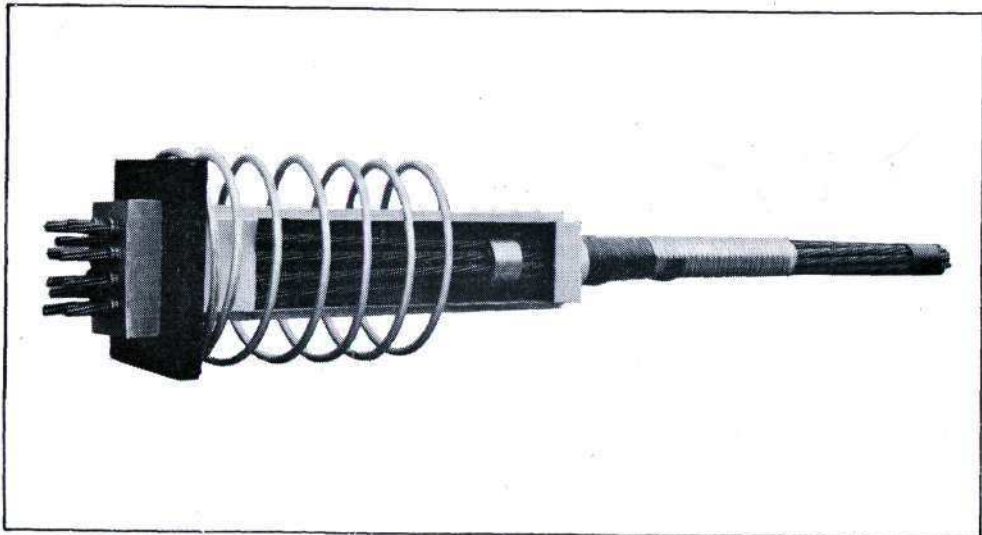
BLACKWOOD HODGE

La Boursière (F) R.N. 186 Tél. : 630.10.40
92357 Le Plessis-Robinson Téléx : 270 644

tous matériels aux normes françaises

PRECONTRAINTE

PAC



Société Française pour la Précontrainte STRUCTURES

23 rue du Pont des Halles 94 150 Chevilly-Larue Tél. 687 23 10

TELEX: 200 939

EQUIPEMENTS COLLECTIFS ET DEPENSES PUBLIQUES L'INGENIEUR DES PONTS ET CHAUSSEES ET LA LUTTE CONTRE L'INFLATION



Président :

Simon **Nora** (Inspecteur général des Finances).

Rapporteur :

Philippe **Fleury** (Sous-Directeur à la direction de la Prévision (Ministère des Finances)).

Richard **Armand**, Ingénieur des Mines, Sous-Directeur à la Société Générale.

Denis de **Baecque**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Banque de Paris et des Pays-Bas.

Jean-François **Bauer**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Mission régionale Champagne-Ardennes.

Maurice **Bretonnière**, Administrateur civil, Directeur des Affaires Financières et de l'Administration générale (Ministère de l'Équipement).

Maurice **Cancelloni**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général de la Société Générale de Techniques et d'Études.

Jean-Marie **Chauvin**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Président de l'Omnium Technique de l'Urbanisme et de l'Infrastructure (OTH).

Pierre **Cortesse**, Administrateur civil, Directeur de la Prévision (Ministère des Finances).

Pierre **Delaporte**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur Général adjoint de Gaz de France.

Gilbert **Dreyfus**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Directeur Général de l'Aéroport de Paris.

Michel **Fève**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur des Routes et de la circulation routière (Ministère de l'Équipement).

Gérard **Gastaut**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Directeur adjoint — Direction du produit R.N. U.R.

Pierre **Giraudet**, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Président de la Compagnie Nationale Air France.

Jean **Perrin**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, chargé de mission à la Direction des Affaires Financières et de l'Administration Générale (Ministère de l'Équipement), secrétaire général de l'A.I. P.C.

Claude **Pradon**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur à Spie Batignolles.

Michel **Saillard**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur général de la Société Centrale Immobilière de la Caisse des Dépôts.

Jacques **Tanzi**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur Départemental de l'Équipement des Alpes-Maritimes (Ministère de l'Équipement), Président de l'A.I. P.C.

Michel **Ternier**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Chef du Service des Affaires Économiques et Internationales (Ministère de l'Équipement).

Jean-Gabriel **Thomas**, Directeur de la Gestion et de l'Analyse Financière à la Caisse Centrale des Banques Populaires.

Daniel **Voillereau**, Conseiller Référendaire à la Cour des Comptes, Chargé de Mission à la Direction du groupe Thomson.

association des ingénieurs des ponts et chaussées

Débat public du 28 avril 1977

M. Tanzi, Président de l'AIPC

Mes chers Amis,

Vous savez que notre association a décidé d'ouvrir aujourd'hui un débat sur le thème de la lutte contre l'inflation, plus exactement le titre est : équipements collectifs et dépenses publiques, l'ingénieur des Ponts et Chaussées et la lutte contre l'inflation. Pourquoi ce thème ? Nul ne conteste l'importance de la lutte contre l'inflation dans la France d'aujourd'hui ; nul ne contestera l'importance du rôle des ingénieurs des Ponts et Chaussées dans le choix de la réalisation et l'exploitation des équipements collectifs et leur impact dans les dépenses publiques.

Il suffit de se reporter au montant des crédits directement ou indirectement dépendant de leur domaine de responsabilité. Dès lors, il devient clair que notre devoir est de vous interroger sur ce problème, donc de faire le point et de déterminer les meilleures voies et moyens pour le résoudre, compte tenu des données actuelles économiques de notre pays.

Le temps que nous pouvons y consacrer dans le cadre de notre assemblée générale, fixe nécessairement des limites à nos débats d'aujourd'hui. Il conviendra de lui assurer les prolongements nécessaires. Certains pourraient s'étonner que le document qui a été distribué pour guider nos débats ne nous engage pas à traiter complètement nos relations avec les collectivités locales. C'est une question qui suffirait à elle seule à motiver un débat qu'il faudra bien traiter ; nous comptons le faire en novembre prochain dans le cadre de la réflexion générale qui s'amorce à la suite du rapport de la commission Guichard,



MM. Giraudet, Fleury, Nora et Tanzi.

de manière à y apporter notre contribution. J'invite chacun de vous à s'y préparer.

Je voudrais, après cet avant propos, remercier toutes les personnalités qui nous ont fait l'honneur... (M. le Président remercie M. Nora... et présente les participants au débat)...

Je pense n'avoir oublié personne. Je voudrais remercier nos invités de la salle. J'espère qu'ils participeront de près à nos débats, je souhaite qu'ils posent des questions, mais c'est maintenant l'affaire du Président, et je vais immédiatement lui passer la parole.

M. le Président. — Je vous remercie. Je suis très sensible au fait que votre bureau et votre Président m'aient demandé d'animer ce colloque. Depuis

des décennies, j'ai eu l'occasion de travailler avec des ingénieurs des Ponts, et j'en conserve d'excellents souvenirs. Sur le plan intellectuel, j'ai apprécié leur rigueur, leur sérieux, et leur côté « proche du terrain ». Sur le plan humain, je crois m'y être fait de nombreux amis, dont je reconnais certains dans cette salle.

Ceci dit, il y a deux types de Président. Le type « Jupitérien », et le type « Chef de Gare ». Je m'efforcerais d'être du second type. Ma contribution au débat sera de faire que ceux qui ont quelque chose à dire le disent, sans grand souci d'ordre et de cartésianisme. Tout carcan trop rigide ferait perdre à nos débats spontanéité et richesse. Je donne maintenant la parole à notre Rapporteur, M. Fleury.

exposé de M. Philippe Fleury

*Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Sous-directeur à la Direction de la Prévision
au Ministère de l'Economie et des Finances.*

L'ingénieur des Ponts et Chaussées face à l'inflation, tel est le thème de nos débats. Pour en faciliter le déroulement, un aide-mémoire vous a été remis ce matin. Je me bornerai donc à développer les quelques points qui, à mes yeux, sont essentiels. Pour commencer, j'emprunterai une image à l'économiste américain Galbraith :

« Un chat à la poursuite de sa queue réussira peut-être, par un extraordinaire exploit de souplesse féline à l'attraper. Les tentatives pour venir à bout de l'inflation en augmentant la production peuvent superficiellement se comparer à celles du chat, mais elles ont infiniment moins de chances de succès ».

Ainsi, un déséquilibre fortuit entre l'offre et la demande conduira nécessairement à un accroissement de l'appareil productif pour faire face à la demande supplémentaire, si la production est à sa capacité maximum. Les investissements accrus s'ajouteront sous forme de salaires, de règlement de matériel, de rémunération du capital et de profits, au pouvoir d'achat et à la demande courante de produits. Ils s'y ajouteront avant que la capacité accrue résultant de l'investissement soit en mesure de faire face à la demande. Ainsi l'effort pour accroître la production accentue la pression exercée sur l'appareil productif, et la perspective d'inflation des prix augmente. C'est l'effet d'accélération.

Mais l'Etat, par son action au niveau du budget ou par les consignes qu'il dicte aux organismes spécialisés — banques, établissements de crédit,



Philippe Fleury.

etc... — peut créer des conditions plus ou moins favorables au développement du brasier inflationniste dont la quantité de monnaie est le combustible. Je vous renvoie sur ce point

à l'exposé de M. Cortesse. C'est en effet, le Ministère de l'Economie et des Finances qui est compétent en matière de régulation monétaire et budgétaire à court terme.

La comparaison zoologique qui précède illustre cependant une des conditions nécessaires pour maîtriser le processus de l'inflation : l'économie doit être aussi souple que possible, c'est-à-dire compétitive et concurrentielle. Et les ingénieurs — que nous sommes — ont une responsabilité singulière à cet égard.

Elle porte, me semble-t-il sur deux points : les investissements et la gestion.

En ce qui concerne les investissements, je voudrais souligner l'importance du choix à enveloppe financière donnée des opérations les plus rentables, c'est-à-dire celles dont l'effet sur l'amélioration de la compétitivité est le plus fort.

Cette exigence de compétitivité a une triple conséquence :

— Tout choix d'un investissement quelconque devrait faire l'objet d'un calcul de rentabilité préalable. Il faudrait notamment s'assurer que l'amélioration de l'exploitation de ce qui existe n'est pas l'alternative la plus économique,

— La persistance de cette rentabilité devrait être vérifiée en cours de réalisation et après la mise en service du projet. Cette remarque s'applique notamment aux programmes de longue durée de réalisation ou aux programmes répétitifs.

— La formation des gestionnaires publics devrait comporter l'apprentissage du calcul économique. Ce type de calcul — toujours très simple en dépit de l'habillage mathématique qu'il revêt parfois — permet d'intégrer le coût de l'investissement immédiat et de son exploitation ultérieure.

Cette dernière conséquence implique à mes yeux le caractère prioritaire de la diffusion de la méthodologie existante des calculs de rentabilité par rapport à son approfondissement.

A cet égard, il est clair que l'analyse des effets sur les autres secteurs de l'économie des équipements collectifs — la mesure de la rentabilité induite — devrait être une voie prometteuse. Elle concourrait à rationaliser le choix des enveloppes affectées à tel ou tel groupe de programmes : le développement de l'infra-

structure, les ports maritimes en métropole, la construction de logements... et faciliterait la recherche de la cohérence maximale entre la politique budgétaire et l'amélioration des structures de l'économie. Cohérence d'autant plus nécessaire que le volume global d'investissements est la variable privilégiée de la politique budgétaire.

Cette rationalisation des choix budgétaires, ou R.C.B., est engagée depuis de nombreuses années, et nous y avons pris une part active et prépondérante.

Mais la portée réelle des décisions prises, aussi éclairées et judicieuses qu'elles soient, dépend, en fin de compte, de l'application qui en est faite, c'est-à-dire de l'efficacité de notre gestion. Cette efficacité me semble revêtir une triple forme :

La première, la performance dans l'exécution, c'est-à-dire l'économie des moyens.

La seconde, l'adéquation aux buts affichés, c'est-à-dire la conformité de l'action — en termes de résultats — à l'objectif,

Enfin, la troisième, c'est l'efficacité sociale, c'est-à-dire la recherche de l'accord avec l'environnement, et cette dernière forme est très à l'ordre du jour actuellement.

Elle pourrait être limitée, cette efficacité, par certaines entraves à la concurrence, manifestations perverses d'actions dont l'objectif premier est précisément une plus grande productivité.

A titre d'illustration, je voudrais vous en citer trois :

— Le système des honoraires, qui met à la disposition des communes un corps de techniciens compétents au moindre coût. Mais comme ces mêmes ingénieurs sont chargés du contrôle de ces collectivités, comme les rémunérations accessoires sont quasiment proportionnelles aux dépenses contrôlées, le système revêt un caractère ambigu qui prête à critiques.

C'est pourquoi nous avons demandé l'application du nouveau principe de rémunération de l'ingénierie privée.

De même, la réglementation, ou la normalisation, permet de diffuser largement les progrès réalisés, de faciliter les séries, de simplifier les calculs. Mais le perfectionnisme conduit à la sclérose : *Summum jus, summa injuria...* Il faudrait pouvoir gérer comme je le disais tout à l'heure, entre les investissements et l'exploitation, *mutatis mutandis* — la dialectique entre une normalisation nécessaire et l'épanouissement souhaitable des initiatives, génératrices de progrès.

Enfin, le groupement des ingénieurs dans un corps fut initialement nécessaire pour réglementer la profession et protéger ses membres contre le favoritisme politique et les combinaisons qu'entraîne l'avancement au mérite.

En contrepartie, le manque d'incitations conduit à des situations d'inertie, voire de découragement. A l'évaluation entre individus s'est substituée une certaine concurrence entre les Corps, sans grand profit pour la collectivité.

Quelle solution proposer à cet égard ?... Plusieurs voies d'approche sont possibles, elles pourraient conduire, par exemple :

— à améliorer la mobilité des individus entre les différents Corps, comme cela se pratique déjà, mais à dose homéopathique,

— à instaurer un véritable dialogue entre les membres de Corps différents,

— ou à réserver une certaine mixité de fait au niveau des fonctions.

Je suis arrivé au terme de cet exposé d'introduction, et je m'interroge, à ce stade, sur le point de savoir si le leitmotiv de notre action à venir, face à l'inflation, n'est pas : Rentabilité, concurrence et mobilité.

M. le Président. — M. Fleury a, par son exposé, ouvert un champ assez large pour servir de cadre aux prochaines interventions. Je donne la parole à M. Cancelloni qui évoquera notamment le problème de l'ingénierie privée et publique, puis sur le même sujet à M. Chauvin. Ce point pourra ensuite être éliminé de nos discussions.

M. CANCELONNI

Je voulais aborder dans mon intervention deux thèmes :

Le premier est une réflexion générale sur l'inflation liée à la situation qui est la nôtre, de devoir obligatoirement exporter pour éviter des déséquilibres économiques fondamentaux.

L'exportation fait certes l'objet des préoccupations des Pouvoirs Publics mais elle est néanmoins réalisée par des Sociétés privées ou certaines grandes Sociétés nationales, comme la Régie Renault.

Encore faut-il que ces Sociétés puissent exporter à des prix internationalement compétitifs les produits industriels qu'elles écoulent sur le marché national et que ce marché national soutienne une production suffisante en qualité et prix. Et je souhaite aborder à ce sujet un problème qui me paraît essentiel, et qui est celui du comportement des Ingénieurs de l'Administration.

La conception perfectionniste des Ingénieurs de l'Etat est certainement un motif indirect d'inflation.

Je citerai un exemple dans le domaine des moteurs électriques pour la traction ferroviaire.

Par suite des désirs d'un certain nombre d'organismes publics, l'industrie électrique Française est amenée à travailler sur dix-sept types de moteurs électriques ; General Electric travaille aux U.S.A. sur deux types de moteurs.

Notre compétitivité à l'exportation est terriblement affectée par le particularisme technique de l'Administration et de certaines sociétés nationales ou établissements publics.

En allant au-delà de cette réflexion, on peut s'interroger sur les pourcentages respectifs que doivent occuper dans la fonction de tous les jours d'un ingénieur de l'Etat, l'action d'entretien gestion par rapport à l'action

planification-investissement. Il semble, et c'est naturel, parce que les problèmes d'investissement, les problèmes d'aménagement paraissent en toutes circonstances plus excitants, plus novateurs, plus intéressants pour des ingénieurs que la tendance soit de privilégier le secteur de l'investissement par rapport à celui de l'entretien.

Or, ne faut-il pas reconsidérer ces positions, et reconnaître que les problèmes d'entretien, fonctionnement et gestion sont peut-être plus importants que les problèmes d'investissement. Et c'est peut-être parce que l'on attribue aux problèmes d'investissement

un poids excessif par rapport aux problèmes d'entretien et de fonctionnement, que l'on arrive à cette conception perfectionniste des investissements qui a, compte tenu du poids important de l'Etat sur le marché industriel, des conséquences extrêmement dramatiques sur la compétitivité de l'industrie française à l'étranger.

C'est en quelques mots ce que je voulais dire, Monsieur le Président. Je souhaiterais, sur les problèmes d'ingénierie publique et d'ingénierie privée intervenir tout à l'heure à moins que vous souhaitiez que je le fasse tout de suite.



(M. le Président demande à M. Cancelloni de poursuivre son intervention). Je représente le secteur privé, mais j'ai quitté l'Administration il n'y a pas longtemps, et j'essaie d'établir un juste milieu entre les deux formules. Ingénierie publique, ingénierie privée. Il est certain, et je me place toujours dans le même contexte d'exportation, que l'ingénierie privée est, dans l'ensemble — sauf quelques exceptions dont je parlerai tout à l'heure — destinée à se battre à l'exportation, et quelquefois sait ou peut mieux se battre que l'ingénierie publique. Je conçois le rôle fondamental de l'ingénierie publique dans la mesure où l'ingénierie sait intégrer l'étude, l'exploitation, l'expérience et donne la garantie d'un grand établissement public. Le « process » correspondant permet alors de dominer le problème posé, de travailler au niveau d'un système et de considérablement faciliter la tâche des industriels à l'exportation.

Je m'excuse de le dire devant Pierre Giraudet, non pas en tant que Président d'Air-France, mais en tant qu'ancien Directeur Général de la R.A.T.P. qu'il est un exemple en la matière « SOFRETU ».

Aucune opération d'ingénierie publique faite par SOFRETU n'a été faite sans qu'il y ait un entraînement considérable pour la totalité de l'industrie française. Vu sous cet angle-là, l'ingénierie publique a une position qui ne peut être contestée.

Ce n'est pas toujours vrai en d'autres circonstances (sur interruption de M. Nora non entendue).

Quoi, SOFRETU, ce n'est pas de l'ingénierie publique ?...

M. le Président : Mais non.

M. Cancelloni : Je m'excuse, appellons les choses comme elles doivent être appelées, nous en rediscuterons...

Je voulais donc dire que dans la mesure où l'ingénierie publique amène un process, une définition des conditions d'exploitation, une analyse du fonctionnement mais que simultanément elle fasse appel en co-traitant ou en sous-traitant à des bureaux d'études privés, son rôle est rempli.

Dans la mesure où l'ingénierie publique se présente en concurrence avec l'ingénierie privée, sans rien apporter sous l'angle du support de l'industrie nationale, je ne vois pas réellement quel est son rôle.

Et je connais, en particulier, sans vouloir en citer, certaines sociétés d'ingénierie publique qui, voulant conserver par rapport aux organismes internationaux ce que j'appellerai « la blanche hermine de l'ingénieur-conseil », se feraient presque paradoxalement une gloire de préconiser n'importe quel fournisseur étranger autre qu'un fournisseur Français. A ce niveau, l'ingénierie publique est un danger.

Je tiens à citer néanmoins le cas particulier de Sofrelec où sous le leadership technique d'E.D.F., on a essayé d'intégrer l'action d'un bureau privé sélectionné capable de représenter à l'exportation d'une façon correcte l'ingénierie française sous un contrôle de qualité avec l'appui technologique d'E.D.F. J'estime que Sofrelec constitue un exemple de synthèse harmonieuse entre l'ingénierie publique et les ingénieries privées.

Je crois en définitive que la Puissance publique se doit de pouvoir offrir un process, une analyse de l'exploitation des prestations en ingénieurs de haut niveau et ce dans le cadre d'associations avec des Bureaux d'Etudes privés.

La fermeture du marché français aux ingénieries privées ne leur permet plus d'assumer les fonctions de Maître d'Œuvre délégué et en conséquence leur personnel n'est plus formé à ces tâches sauf s'il provient par détachement, disponibilité, démission du Secteur Public. Or ce sont ces fonctions qui constituent l'essentiel du marché d'ingénierie à l'exportation et c'est pour remplir ces fonctions que les pouvoirs publics doivent assister l'ingénierie privée. Il y a là un problème essentiel que je me suis permis de signaler à votre attention.

M. le Président. — Ce point important montre l'imprécision des frontières entre le « public » et le « privé ». C'est un des mérites de votre corps de constituer une passerelle, ne se-

rait-ce que de langage entre les deux. Je donne la parole à M. Chauvin.

M. Chauvin. — Certains de mes propos vont ressembler à ceux de Cancelloni car nous avons les mêmes intérêts et les mêmes problèmes : nous appartenons au même organe professionnel, Syntec-Infrastructure, qui se préoccupe depuis longtemps de l'exportation et des rapports entre l'ingénierie privée et l'ingénierie publique.

Syntec-Infrastructure, en accord avec d'autres organismes professionnels, a récemment adressé une lettre à tous les Préfets de France pour appeler leur attention sur les liens incontestables qui existent entre la lutte contre l'inflation et la répartition des tâches entre l'ingénierie publique et l'ingénierie privée. Dans cette lettre aux Préfets, nous évoquons surtout le problème des travaux des collectivités ; mais les réflexions qu'elle contient ont une portée plus générale.

En bref, la lettre rappelle qu'une réforme récente de l'ingénierie a redéfini et précisé les notions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Nous savons tous ce que sont la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre, mais je rappelle quand même : que la maîtrise d'ouvrage, recouvrant la programmation, la conduite d'opération et d'autres tâches essentielles, constitue la mission prioritaire des services de l'Etat ; tandis que la maîtrise d'œuvre, recouvrant l'ensemble des tâches de conception et de suivi des chantiers peut et doit lorsque c'est possible être confiée à des ingénieurs du secteur privé (et à des architectes s'il y a lieu) ; ceux-ci sont économiquement sanctionnés par une rémunération qui tient largement compte du respect des objectifs de prix.

Pour des raisons historiques, il se trouve qu'en France les services techniques de l'Etat se sont réservés une large part de la maîtrise d'œuvre, et l'on pourrait dire la quasi-totalité dans le domaine de l'infrastructure, ceci sans pouvoir en supporter pratiquement la sanction économique.

(On nous dit bien sûr que l'ingénierie publique souhaite recevoir à l'avenir une rémunération qui serait calculée

sur les mêmes bases que la rémunération de l'ingénierie privée. Ceci paraît tout de même assez difficile à réaliser : car une sanction économique suppose un jugement et il est peu acceptable que les mêmes services de l'Administration, ou des services voisins, deviennent ainsi juge et partie en cette matière).

Il y a là une situation que nous souhaiterions vivement voir évoluer, et évoluer profondément, car elle nous paraît préjudiciable à trois titres :

— Préjudiciable, bien sûr, à l'ingénierie privée ; celle-ci s'est vu affecter une responsabilité économique accrue mais n'a pas reçu dans le même temps tous les moyens d'assumer cette responsabilité puisqu'elle ne dispose pas en France d'un marché assez étendu pour améliorer encore sa compétence.

— Préjudiciable à l'Etat lui-même ; car il peut se produire que l'exercice interne de la maîtrise d'œuvre, non sanctionné, aboutisse (l'expérience a montré que ce n'était pas une crainte vaine) à préférer la belle réalisation à la réalisation véritablement économique.

— Enfin, cette situation — et je crois reprendre ici, à peu de choses près, les propos que vient de tenir Cancelloni — est préjudiciable à nos exportations du fait que l'ingénierie privée ne dispose pas d'un marché et de références nationales suffisantes pour lutter à armes égales avec ses concurrents étrangers. Or l'effet d'entraînement de la vente d'ingénierie à l'étranger, sur l'exportation de biens d'équipement et sur l'exportation de l'entreprise en général, est très important : en perdant un contrat de 10 millions de francs d'ingénierie à l'étranger, on perd potentiellement 50 à 100 millions de francs de contrats d'exportations diverses.

Je quitte maintenant ma casquette Syntec Infrastructure et, appartenant au Corps des Ponts et Chaussées, j'essaie de me replacer à son point de vue pour dire qu'à mon avis nous aurions intérêt à faciliter le transfert d'une proportion raisonnable de la maîtrise d'œuvre du public au privé. Qu'on le veuille ou non, l'ingénieur des Ponts et Chaussées, malgré une évolution favorable, a gardé dans



M. Jean-Marie Chauvin.

l'opinion publique une étiquette de constructeur beaucoup plus qu'une image d'ingénieur bon gestionnaire.

Actuellement, on constate que l'accroissement des effectifs d'un certain nombre de services d'études de l'Etat, statutairement beaucoup plus rigides que les sociétés privées, pose et va poser des problèmes difficiles : car il peut toujours se produire, et il se produit effectivement, des récessions générales ou sectorielles qui devraient au contraire conduire à réduire ces effectifs.

Je pense que cette évolution et ses conséquences ne sont pas de nature à améliorer l'image de l'ingénieur des Ponts et Chaussées bon gestionnaire.

M. le Président. — Nous démarrons, bien et tous « azimuts » puisque ont été évoqués des thèmes aussi divers que la compétitivité, le perfectionnisme, l'investissement et l'entretien, l'ingénierie publique et privée, et en liaison avec eux les moyens d'aide à l'exportation.

Je suggère de mettre maintenant l'accent sur un des thèmes essentiels :

celui de l'inflation, et je donne la parole à M. Cortesse. ■



**enlèvement
et évacuation
d'ordures ménagères
et déchets industriels**

**balayage mécanique
de la voirie**

location d'autocars

**location de véhicules
industriels**

réseau locamion

siège social
14, bd du général leclerc
92200 neuilly
téléphone : 758 12 50
télex : 620891

M. CORTESSE

Je vais essayer d'être bref et de ne pas être moi-même un fauteur d'inflation verbale malgré l'étendue et l'énormité du sujet, en me proposant de vous dire très rapidement ce qu'on sait, ou ce qu'on ne sait pas, sur l'inflation, et très brièvement encore ce qu'on « peut » sur l'inflation.

Le terme « inflation » en France, a été introduit vers 1920, emprunté à l'anglais. Il désigne une hausse générale des prix entretenue.

C'est donc un concept extrêmement simple, qu'il faut soigneusement distinguer d'une hausse limitée à tel ou tel produit, ou bien d'une hausse générale accidentelle qui résulterait pendant une certaine période d'une hausse localisée, par exemple d'une pénurie.

En second lieu, il faut avoir présent à l'esprit que l'inflation est un phénomène que l'on constate exclusivement dans les économies de marché de type libéral, et qui ne concerne pas, sauf exception et à une époque tout à fait récente les économies entièrement dirigées.

Je crois que pour essayer de bien comprendre et bien localiser l'inflation, il est important de prendre une certaine distance, et notamment une certaine distance par rapport à la période actuelle.

Lorsqu'on regarde ce qui s'est passé en Occident depuis cinq ou six siècles, on s'aperçoit que c'est l'inflation qui domine l'Histoire économique des principaux pays.

En effet, tout d'abord, dans les périodes de très court terme, c'est-à-dire à dix ou quinze ans, on aperçoit très clairement des cycles au cours desquels les prix augmentent, puis diminuent.

Pour les très longues périodes, de l'ordre du siècle, on constate que, sauf au XIX^e siècle et probablement à la fin du XVII^e siècle, la tendance générale



M. Cortesse.

rale est à la hausse des prix, c'est-à-dire qu'à la fin de chaque cycle court de dix ou quinze ans, le niveau des prix se situe au-dessus du niveau du début du cycle.

Qu'est-ce qui s'est passé au XIX^e siècle ?... Probablement des conditions telles que l'élasticité de l'offre a été particulièrement élevée, pour les raisons suivantes :

Un essor démographique extrêmement rapide, qui a entraîné une abondance de la main-d'œuvre, la prise de possession par les Européens d'immenses terres vierges, qui a permis une baisse tendancielle du prix des subsistances, comme on

disait à l'époque, c'est-à-dire des denrées alimentaires, une série de découvertes scientifiques et d'applications techniques qui ont autorisé des gains considérables de productivité, enfin, un accroissement du stock de métaux précieux, une forte décentralisation de la création monétaire, et une régulation du système monétaire international fondée, vous le savez, sur la domination de l'économie britannique et sur l'acceptation par les pays civilisés de la livre et de la Place de Londres comme régulateurs du système des règlements internationaux.

A partir de 1914, sauf pendant une courte période entre les deux guerres, on observe, avec des accidents, une hausse générale et continue des prix.

Depuis 1945, on peut distinguer au moins deux périodes, sinon trois :

Une première période qui va de la fin de la reconstruction des pays européens (c'est-à-dire de 1953) à 1965 environ, qui est caractérisée par une stabilité relative des prix, dans les principaux pays ; par exemple aux Etats-Unis, on constate que la hausse des prix est comprise annuellement entre 1 et 2 %.

Pourquoi encore cette période de stabilité ? Pour un certain nombre de raisons, parce que les prix industriels sont particulièrement stables ; que les prix des échanges extérieurs évoluent moins vite que les prix intérieurs ; que la part des salaires, dans l'ensemble des revenus, est relativement stable et qu'elle décroît même dans un certain nombre de pays, autorisant ainsi des investissements dans des conditions financières relativement faciles.

Enfin, l'existence d'un système de changes fixes garanti par la prépondérance de l'économie américaine, et la confiance générale dans le leadership américain.

A partir de 1965, le système commence à se dérégler et l'inflation progresse dans l'ensemble des pays occidentaux, y compris aux Etats-Unis.

En 1973 pour donner un ordre de grandeur, le taux d'inflation s'élève à 7 % en France, en Grande-Bretagne et en Allemagne.

A partir de 1974, c'est-à-dire après la crise pétrolière, il est probable que nous sommes entrés dans une nouvelle période dont les caractéristiques les plus importantes sont :

D'une part, une extrême dispersion des taux d'inflation dans les principaux pays occidentaux. Je rappelle qu'actuellement le taux d'inflation est de 1 à 2 % en Suisse, 4 % en Allemagne, 6 % aux Etats-Unis, 9 % en France, 16 ou 18 % en Grande-Bretagne, et 25 % en Italie et Espagne.

D'autre part, alors que dans les périodes précédentes, il y avait une sorte de symétrie entre l'inflation et le

chômage, c'est-à-dire que très grossièrement on pensait pouvoir combattre l'inflation par le chômage, nous vivons depuis deux ou trois ans dans l'ensemble des pays occidentaux, dans des économies où l'inflation et le chômage augmentent parallèlement.

Par conséquent, l'interrogation qu'on peut avoir est la suivante :

Est-ce l'inflation ou la stabilité des prix qui constitue, dans notre système économique une exception ? Vous pourrez me dire qu'il s'agit d'une querelle d'école et que l'on vit très bien avec l'inflation... que depuis cinquante ans, les pays occidentaux ont connu une prospérité sans équivalence dans l'Histoire du monde et que, depuis vingt-cinq ans, les progrès réalisés dans tous les domaines sont exceptionnels et par conséquent, qu'il est tout à fait légitime de se demander s'il n'est pas plus réaliste de s'organiser pour vivre avec une certaine dose d'inflation.

A vrai dire, les inconvénients de l'inflation sont triples :

— L'inflation désorganise les relations contractuelles qui sont le fondement de toute économie libérale.

En effet, les créances et les dettes sont libellées en monnaie et par conséquent l'inflation a pour effet de modifier sensiblement la situation respective des créanciers et des débiteurs, les détenteurs de créances ou de liquidités sont pénalisés par rapport aux possesseurs de biens réels (je rappelle que depuis quinze ans, nous vivons dans un système où le taux réel de la Caisse d'Epargne est généralement négatif, c'est-à-dire que quelqu'un qui dépose des francs dans une Caisse d'Epargne, retrouve lorsqu'il les retire, des francs qui valent moins que ceux qu'il avait déposés).

Par ailleurs, compte tenu de la structure des patrimoines, c'est-à-dire du fait que les catégories les plus modestes disposent des patrimoines les plus liquides, c'est-à-dire que la part des liquidités est plus grande dans leurs actifs que celle des détenteurs de patrimoines importants, l'inflation est un facteur d'aggravation des inégalités sociales.

— Le second inconvénient qui est bien connu, c'est que dans un système d'économie ouverte, les différentielles de taux d'inflation entre les pays ont pour conséquences d'entraîner pour les pays dont l'inflation est la plus forte, tout d'abord, une perte de compétitivité, et ensuite une perte du pouvoir d'achat extérieur de la monnaie, c'est-à-dire une diminution du niveau de vie, comme on peut le constater facilement en regardant ce qui se passe par exemple en Grande-Bretagne depuis trois ou quatre ans.

— Enfin, le troisième inconvénient de l'inflation, c'est le jeu des anticipations qu'elle déclenche, les rigidités qu'elle entraîne, et qui font que l'inflation comporte en elle-même un facteur redoutable d'accélération.

Il y a un certain nombre d'explications, de théorie de l'inflation. Je vous en ferai grâce. Je rappellerai très succinctement qu'en général on distingue une inflation par les coûts salariaux, c'est-à-dire provoquée par une augmentation des coûts de production qui agissent sur les prix, une inflation par accélération de la demande qui, même en l'absence de tension sur l'offre, permet aux vendeurs d'augmenter leurs prix, une inflation par insuffisance de l'offre, qui est l'inverse de la précédente, une inflation par l'offre de monnaie, une inflation par l'offre de crédit..., enfin une inflation par excès d'autofinancement, que l'on rapporte en général à l'absence de concurrence.

Je pense qu'au-delà de tous ces schémas, on peut donner de l'inflation la définition suivante :

C'est un mécanisme d'ajustement qui permet de rendre compatibles des évolutions ou des décisions incohérentes ex-ante portant soit sur le partage des utilisations de la production, soit sur le partage des droits portant sur la production. Je m'explique :

Le partage des utilisations de la production, c'est le partage entre la consommation et les investissements ; entre les emplois publics et les emplois privés, ou entre les emplois intérieurs (c'est-à-dire la satisfaction des besoins intérieurs) et les



emplois extérieurs, c'est-à-dire des exportations.

Le partage des droits portant sur la production, c'est le partage des revenus entre les salaires et les profits.

L'inflation est bien ce mécanisme qui permet les ajustements entre ces éléments. Dans une économie de type soviétique par exemple, ce mécanisme n'existe pas, et les ajustements inévitables entre les incompatibilités ou les incohérences ex-ante des différentes variables économiques se font par d'autres moyens, par exemple, par le contingentement, ou tout simplement par la pénurie.

Si l'inflation est un mécanisme que l'on peut sans trop de difficultés décrire, on ne peut, en revanche, donner de véritable explication de trois éléments importants qui font partie de l'inflation, ce sont :

— D'une part, son niveau. Pourquoi ce mécanisme d'ajustement fonction-

ne-t-il à un certain niveau et pas à un autre niveau ? Autrement dit, pourquoi en 1976 en France la hausse des prix a-t-elle été de 10 % alors que les hausses de salaires ont été de 15 %, alors que le partage se serait effectué probablement dans des conditions peu différentes si la hausse des prix avait été de 5 % et la hausse des salaires de 10 %.

— Le second problème qui est particulièrement difficile à approcher, est celui des différentiels d'inflation. Pourquoi l'inflation est-elle plus rapide en France qu'en République Fédérale d'Allemagne ? Pourquoi, en Grande-Bretagne qu'en France ?... Il y a bien entendu une série d'explications sociologiques et historiques sur lesquelles on pourrait s'étendre indéfiniment ; mais à partir de ces explications, il est impossible d'expliquer quantitativement l'existence de ces différences.

— Enfin, dernier élément qui échappe également à une explication de

type quantitatif, c'est les raisons de l'accélération de l'inflation. Pourquoi, à un moment donné, en dehors de tout choc exogène, et tout choc provenant de facteurs extérieurs, pourquoi un processus d'accélération se déclenche-t-il ?

Quels sont les moyens dont dispose la collectivité pour lutter contre l'inflation ?

Nous avons vu que l'inflation est un phénomène qu'intellectuellement on ne maîtrise pas complètement, et que d'autre part une partie de cette inflation peut être importée par le biais du prix des matières premières ou par le biais des taux de changes. Mais de plus, la responsabilité de l'inflation incombe à la totalité des agents économiques, c'est me semble-t-il un point très important. En effet, si chaque groupe socio-professionnel peut avoir d'excellentes raisons de réclamer une part plus importante du revenu national, la somme de ces

exigences est incontestablement un facteur fondamental de l'inflation. Les ménages réclament des revenus trop importants ; les entreprises un taux de profit supérieur à ce qui est concevable en raison du niveau de productivité, les collectivités publiques prévoient des dépenses plus élevées que les ressources dont elles peuvent disposer, les institutions financières offrent un crédit trop abondant, et enfin, l'Etat, en dernière analyse, procède à une offre de monnaie trop importante.

Cette remarque étant faite qui éclaire sur les difficultés de venir à bout de l'action à mener, deux types de moyens sont à la disposition du Gouvernement pour lutter contre l'inflation :

D'une part, les moyens de la politique budgétaire et monétaire, que vous connaissez, qui ont été mis en action avec succès en Allemagne il y a trois ans, aux Etats-Unis il y a deux ans, et qui, par le biais d'un contrôle restrictif de la masse monétaire, par l'intermédiaire d'une réduction des revenus, et par conséquent, de la demande finale, permet de peser efficacement sur les prix. Ce type de politique, passe inévitablement par un très fort ralentissement, voire une baisse de pouvoir d'achat des salaires et par une forte diminution des effectifs employés. C'est à l'évidence pour des sociétés comme les nôtres une limite sur laquelle on bute rapidement.

L'autre méthode a été expérimentée dans un certain nombre de pays, avec plus ou moins de succès. Elle est associée à la première des méthodes que je viens de décrire, c'est l'action directe sur les évolutions nominales, c'est-à-dire sur les prix et les revenus. Ce type d'action a été entrepris au mois de septembre par le Gouvernement. Ce qu'on constate, c'est que ce type d'action, en général, réussit remarquablement bien dans les pays où l'évolution des prix et des revenus fait l'objet d'une concertation spontanée. C'est le cas de l'Allemagne Fédérale ; mais qu'il réussit beaucoup plus difficilement quand cette politique est imposée par le Gouvernement, c'est le cas de la Grande-Bretagne, qui se débat dans des difficultés qu'elle n'est pas encore parvenue à surmonter.



Je pense que, dans ce combat contre l'inflation, les ingénieurs des Ponts se trouvent placés dans un endroit stratégique et ceci pour trois raisons :

— Ils participent d'une manière extrêmement active à la décision ou aux décisions concernant les équipements collectifs s'ils exercent leurs fonctions dans le secteur public, ou productifs s'ils les exercent dans le secteur para-public ou dans le secteur privé. (Quand je parle des équipements, je parle de l'ensemble constitué par les investissements et par les conditions d'exploitation de ces investissements). Comme M. Fleury l'a parfaitement exposé tout à l'heure, leur responsabilité est importante étant donné que la relation rentabilité-productivité-compétitivité est au cœur du processus inflationniste et que la mesure et la sanction des résultats en cette matière s'expriment par la variation du taux de change, et par conséquent, par les variations du pouvoir d'achat externe de la monnaie.

— En second lieu, les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont les clients ou les conseillers des clients, de plusieurs secteurs importants de notre économie. C'est-à-dire qu'ils sont, dans cette mesure — où ils doivent être —, ce que j'appellerai des « vigiles de la concurrence, et la concurrence, est-il besoin de le souligner, joue un rôle tout à fait essentiel dans l'évolution des prix à court terme, d'une part, et d'autre part, dans l'af-

fection des ressources, de l'appareil productif.

— En troisième lieu, et c'est par-là que je conclurai cet exposé que je m'excuse d'avoir fait trop long, les ingénieurs des Ponts et Chaussées sont les co-acteurs de la régulation à court terme dans le cadre de la politique budgétaire, c'est-à-dire dans le cadre de la politique du budget de l'Etat et des collectivités locales.

Or, compte tenu de la très grande rigidité des principaux postes du budget, de la Dette publique, du personnel, du fonctionnement des services, des transferts sociaux, il est clair que c'est dans le domaine des investissements que l'Etat dispose d'une marge d'action ; que c'est par le ralentissement des investissements que le Gouvernement est généralement contraint de lutter dans le cadre du budget contre l'inflation.

Voilà les quelques réflexions que je souhaitais faire sur ce problème difficile de l'inflation.

M. le Président. — Les prolongements politiques de l'exposé de M. Cortesse s'imposent d'eux-mêmes. L'inflation est un euphorisant, un réconciliateur anonyme des anticipations incohérentes. C'est pourquoi il est si douloureux, et si impopulaire de sortir de cette euphorie pour revenir à la réalité. Mais si l'on n'y revient pas, on en meurt. Qu'en pense M. Thomas ?

M. THOMAS

Je ne sais pas si je vais vous donner un point de vue bancaire, populaire je ne le pense pas... Je vais avoir un peu de mal probablement à ajouter quelque chose au très remarquable résumé de M. Cortesse ! Mais je vais me rabattre un peu sur le sujet du débat : l'ingénieur des Ponts et l'inflation.

Je dois dire que quand j'ai vu ce titre, j'ai été personnellement un peu étonné et je me suis demandé ce que les ingénieurs des Ponts pouvaient avoir spécialement à faire avec l'inflation.

Bien entendu, il y a un grand avantage dans ce sujet c'est que les ingénieurs des Ponts, comme tous les décideurs d'investissements, que ce soit du secteur public ou du secteur privé, ont une grande responsabilité dans la bonne gestion de ces investissements. Par conséquent, il est particulièrement intéressant — je crois qu'il faut les en féliciter — qu'ils s'interrogent sur leurs responsabilités dans ce domaine.

L'inconvénient, par contre, est de rendre l'inflation, qui est une sorte de monstre multiforme et mal défini, responsable de tous les maux de notre économie : dans la mesure où l'inflation devient une sorte de cancer qu'on ne parvient pas à définir, alors on n'arrive plus à savoir où on en est.

Si je reprends l'exposé très clair de M. Fleury, je crois qu'il pose très bien les trois points d'application du problème de l'inflation dans le secteur de l'investissement public dont les ingénieurs des Ponts ont la responsabilité.

— C'est d'abord le coût de ces équipements. Est-ce que ces équipements sont faits à des coûts inférieurs, égaux ou supérieurs à ceux qui pourraient être les leurs ?

— En second point, ces investissements sont-ils utiles, sont-ils rentables ?...

— Enfin, troisième point : le mode de financement de ces investissements ?

Personnellement, j'accorde beaucoup d'importance, bien entendu, au troisième point, et je crois qu'il faudrait soigneusement distinguer les deux premiers du troisième. Je vais prendre un exemple un peu schématique si vous le permettez, pour faire saisir ma pensée :

Supposez que les ingénieurs des Ponts décident de construire une route dans un désert où il ne passe jamais une automobile et que cette route soit construite le plus luxueusement possible et le plus cher possible. Mais que le mode de financement de cette route soit parfaitement orthodoxe, c'est-à-dire par un emprunt obligataire, ce qui signifie que des gens auraient apporté leur épargne, se seraient privés momentanément de leur pouvoir d'achat pour financer cette route.

Je pense qu'il y aurait gaspillage, mais il n'y aurait pas inflation, ce qui est un point de vue fort différent. Ce n'est que dans la mesure où l'appauvrissement de la communauté nationale ne voudrait pas être accepté par les gens qui la composent, c'est-à-dire qu'on voudrait maintenir le revenu nominal après un tel appauvrissement qu'il y aurait inflation, mais c'est quand même très différent.

Supposez maintenant que les ingénieurs des Ponts décident de construire le chemin de fer le plus rentable possible, avec les moyens les plus économiques possibles, c'est-à-dire en établissant une rationalité des choix la meilleure possible, mais qu'on le finance par la transformation

bancaire, c'est-à-dire par la création monétaire : les ingénieurs des Ponts auront fait œuvre utile, mais également œuvre inflationniste. Je crois indispensable de distinguer les deux choses.

En écoutant le rapport de M. Fleury, j'ai compris qu'un investissement rentable pouvait être inflationniste à court terme et déflationniste à long terme. C'est contre cette confusion que je m'élève : c'est toujours le mode de financement qui est en cause, et non l'investissement.

Si vous me permettez une comparaison dans le domaine de notre santé, il est bien évident que si un corps est affaibli, il sera plus sensible à la maladie, mais son affaiblissement ne sera pas la maladie.

Par conséquent, dans la mesure où les investissements publics sont mal gérés, mal construits, il est bien évident qu'ils renforcent les prédispositions de l'économie à l'inflation, mais ils ne sont pas l'inflation, et je crois que cette distinction est très importante à faire.

Sur un autre point, je voudrais revenir, et cela va être la liaison entre ce que j'ai dit et ce qu'a dit M. Cortesse : C'est très difficile, et je suis bien de son avis, d'apprécier pourquoi il y a des différentiels d'inflation entre les pays d'une part, et pourquoi il y a une certaine accélération. Je pense que le mode de financement, et notamment la transformation bancaire que j'ai incriminée, est probablement la clé du problème, car pour moi, l'inflation est toujours un problème monétaire. Eh bien, je crois qu'au lieu de chercher comme on le fait trop souvent cette raison d'un différentiel d'inflation et d'une accélération de l'inflation dans le plus ou moins grand déficit budgétaire, — il est certain



J.-G. Thomas.

que M. Cortesse a raison de dire que les ingénieurs des Ponts ont une éventuelle responsabilité dans le montant d'un déficit budgétaire, — on devrait la rechercher dans le montant de la transformation bancaire, c'est-à-dire dans la façon dont les investissements sont financés.

Dans la mesure où les investissements sont financés par création monétaire, ce qui provoque un enchaînement cumulatif inflationniste — et M. Fleury a commencé son exposé en nous parlant du chat qui se mord la queue, c'est très évidemment la définition d'un cercle vicieux inflationniste — il y a une tendance à l'élimination des prêteurs sur le marché des capitaux, qui nécessite à son tour un peu plus de transformations et un peu plus de création monétaire. Et je crois que c'est dans ce montant de transformation très difficile à déterminer, très difficile à comparer selon les pays, que l'on peut trouver l'explication, d'une part, d'un différentiel d'inflation

et, d'autre part, d'une accélération de l'inflation.

M. le Président. — Merci. Personnellement, je ne suis pas convaincu par votre premier argument, mais je pense que M. Cortesse a l'intention d'y répondre.

M. Cortesse. — On ne peut pas entrer ici dans un débat qui serait très technique sur la relation, entre la création monétaire et l'inflation. Mais je voudrais faire une remarque. On vit, en général, avec l'idée que les manipulations monétaires, ou la régulation monétaire, sont des phénomènes récents, ce sont des phénomènes qui dateraient, en gros, de l'utilisation courante de la monnaie scripturale.

Or, lorsqu'on regarde même superficiellement l'histoire économique d'une époque relativement lointaine,

le XV^e ou XVI^e siècle par exemple, on s'aperçoit que chaque fois qu'il y a une forte pression inflationniste, c'est-à-dire chaque fois qu'il y a une forte pression pour une hausse des prix, il se trouve quelqu'un pour inventer un moyen d'augmenter la quantité de monnaie disponible ; je ne parle pas de la découverte de Potosi (ou plus tard de la découverte de l'or du Brésil à la fin du XVII^e siècle) ; je fais référence aux manipulations de la monnaie de compte qui étaient, si j'ose dire, monnaie courante au XIV^e, XV^e ou XVI^e siècle, qui consistaient tout simplement à modifier le rapport entre la valeur de la monnaie de compte et la valeur de la monnaie réelle. Vous savez qu'à certaines époques il était même interdit de spécifier des contrats en monnaie réelle. Par conséquent, le Pouvoir central, le Pouvoir politique s'est depuis longtemps réservé la possibilité, et il avait compris qu'il fallait le faire, d'augmenter la masse monétaire lorsqu'il en avait besoin.

Par conséquent, pour ma part, mais c'est une opinion personnelle, je ne crois pas que la création monétaire soit la cause de l'inflation, et pour revenir plus précisément à la question posée, je pense qu'on peut, dans une situation économique donnée, avoir, avec des systèmes de financement différents, le même taux d'inflation.

Je suis pour ma part assez sceptique sur la causalité ex-ante qu'on attribue à l'augmentation de la masse monétaire sur l'inflation. Cela ne veut pas dire qu'il peut y avoir inflation sans augmentation de la masse monétaire mais chaque fois qu'il y a des tensions suffisamment puissantes, on débouche alors sur une augmentation de la masse monétaire. Mais le sens de la causalité est sans doute inverse.

M. le Président. — Ce débat est un peu théorique. Je voudrais seulement ajouter un mot. L'ingénieur des Ponts « classe » des investissements en fonction de leur utilité économique ou collective. Il juge rarement du mode de financement de ces investissements.

Or en période de sous-emploi, d'épargne excessive, les équipements ne seront pas inflationnistes, même s'ils sont financés de façon peu orthodoxe. En revanche, même si l'équipement est bien classé du point de vue de son utilité, il peut être inflationniste si son mode de financement n'est pas prélevé sur l'épargne constituée.

En réalité, il faut dissocier le jugement ponctuel sur l'équipement qui est du ressort de l'ingénieur, et l'effet plus ou moins inflationniste des financements, qui n'a de sens qu'au niveau macro-économique.

Il est de toute évidence qu'un investissement participe ou non au développement, en fonction de son classement dans l'utilité économique ou collective. Et ceci me paraît tout à fait indépendant d'un mode de financement.

Et il y a par ailleurs — et ceci est jugeable au niveau macro-économique — le fait que dans les périodes de tension inflationniste, où par conséquent l'épargne est insuffisante, on a des procédés artificiels de financement qui accroissent ce processus inflationniste. En période où l'épargne est excessive, il peut y



M. Nora.

avoir intérêt à faire un volume d'équipements, même financés de façon peu orthodoxe, parce que ceux-ci contribuent à la relance économique. Donc, j'adopterai un point de vue plus nuancé, qui ne contredit pas totalement la thèse de M. Thomas, mais qui ramène, d'une part, le problème du classement de l'utilité des investissements physiques en quelque sorte, du point de vue de leur intégration dans l'économie, et son développement, qui peuvent être jugés ponctuellement, et cela est bien la tâche de l'ingénieur.

Et puis, il y a un problème d'équilibre macro-économique, et justement de l'épargne avec l'investissement ; c'est un problème qui, à mon sens, ne peut pas se juger au coup par coup mais en termes de gestion globale.

M. Thomas. — Je voudrais juste dire que vos points de vue ne me paraissent pas contradictoires avec les miens. Et je voudrais vous apporter un complément et préciser, par rapport à ce qu'a dit M. Cortesse, que je n'ai pas dit que la création monétaire était responsable en elle-même de la situation inflationniste, mais que c'était le **financement des investissements par création monétaire**, ce qui est quand même très différent.

M. le Président. — Je voudrais maintenant donner la parole à M. Pradon, qui a le double mérite d'avoir eu des responsabilités sur le terrain, et de pouvoir nous ramener à des problèmes plus concrets. Comme il n'a plus ces responsabilités, il va pouvoir en parler avec plus de liberté que quiconque.

M. PRADON

Je vous remercie, Monsieur le Président,

Je voudrais tout d'abord essayer d'apporter un très petit grain de sel dans le débat que nous venons d'entendre sur le problème global de l'inflation.

D'après ce qu'a dit M. Cortesse tout à l'heure, et je crois que c'est d'ailleurs une théorie assez généralement admise, l'inflation est soit tirée, soit poussée, autrement dit l'inflation est due, soit au coût, soit à la demande.

Si l'on veut maintenir un certain taux de croissance, il faut faire un certain prélèvement pour les investissements. Ce prélèvement sera d'autant plus faible pour un taux de croissance déterminé, que les investissements choisis seront plus rentables.

Si donc, on est conduit à faire des investissements de prestige, investissements qui, en définitive, auront une rentabilité faible, il faudra faire une grosse masse d'investissements pour atteindre ce taux de croissance et faisant une grosse masse d'investissements, on augmentera le prélèvement global sur la production nationale. On créera donc des tensions entre demandes pour la consommation finale et demande d'investissements. On créera donc une cause d'inflation qui est indépendante, me semble-t-il, si ce n'est quant aux origines premières, du mécanisme de financement des investissements.

A un autre point de vue, M. Cortesse nous a dit tout à l'heure qu'en matière de politique globale, une des façons de lutter contre l'inflation était de limiter l'investissement à un instant donné, lorsque la tendance inflationniste apparaissait forte. On peut se demander s'il n'existe pas des politiques alternatives qui consisteraient à maintenir le niveau des investisse-



M. Pradon.

ments, donc l'activité des entreprises en diminuant la demande de consommation finale, seulement par des politiques fiscales adéquates. De telles politiques ont été, je crois, suivies dans le passé.

On pourrait citer différents pays jus-

ques et y compris l'Allemagne hitlérienne, avec la politique du Dr Schacht. Cette politique a porté ses fruits car elle a, en général, permis d'avoir des entreprises prospères et une inflation limitée.

Evidemment, elle pose peut-être certains problèmes de natures politique

et sociales. Mais la question est de savoir s'il vaut mieux avoir des entreprises exsangues qui font faillite et un chômage de plus en plus important, ou avoir des gens heureux parce qu'assurés de la stabilité de leur emploi, même si on leur prélève beaucoup d'argent et qu'on les limite dans leur consommation finale.

Pour conclure ces réflexions, je dirai que l'on voit donc bien que la rentabilité des investissements a une influence directe sur les phénomènes inflationnistes. Autrement dit, les erreurs et les choix de prestige faits à une période passée, dans la mesure où ils n'ont pas conduit à créer en quantité suffisante des investissements rentables, c'est-à-dire entraînant une diminution des coûts à la période suivante, ont un effet inflationniste au cours de cette période suivante. En effet, ils n'apportent pas les diminutions de coûts qui auraient pu compenser, par exemple, des tendances inflationnistes résultant de déséquilibres dans la demande. Autrement dit, les investissements rentables d'une période peuvent, à la période suivante, diminuer la poussée de l'inflation par les coûts et par-là même compenser les tendances à l'inflation par la demande.

Comme vous l'avez dit, Monsieur le Président, j'ai été pendant un certain nombre d'années dans l'Administration territoriale. De ce fait, j'ai été confronté à des problèmes de gestion d'investissements ponctuels. Je peux donc essayer de faire un bilan de ces années.

Je pense que notre responsabilité d'ingénieurs des Ponts et Chaussées apparaît à deux niveaux :

— D'abord, nous ne sommes pas à proprement parler des « décideurs » en matière d'investissements. Les décideurs, quand il s'agit de gros investissements publics, nationaux ou locaux, sont en général au niveau politique.

Nous sommes donc, soit des préparateurs de décisions, soit des gestionnaires de réalisation des équipements.

En tant que préparateurs de décisions, nous avons tout d'abord à nous

demander si nous faisons preuve de l'imagination suffisante pour trouver les bonnes solutions, c'est-à-dire les moins coûteuses. Je crois qu'une des meilleures façons de lutter contre les coûts, est l'imagination venant organiser la compétence technique.

La rétrospective historique que nous a présentée M. Cortesse me paraît constituer une preuve de cette affirmation. J'ai bien noté en effet comme explication des faibles tendances inflationnistes du XIX^e siècle, l'énorme mouvement d'idées dans les domaines scientifique et technologique, mouvement qui a permis de limiter les effets inflationnistes des autres facteurs.

Nous devons donc nous demander si nous faisons suffisamment preuve de l'imagination créatrice qui permet de trouver les bons investissements, c'est-à-dire ceux qui coûtent le moins cher et qui apportent le maximum de fruits.

En second lieu, nous devons nous demander également, lorsque nous prenons une décision, ou lorsque nous cherchons à convaincre, si nous sommes toujours absolument honnêtes, c'est-à-dire si nous ne cherchons pas, pour convaincre, à utiliser des « à peu près » ?

N'avons-nous pas, en effet, quelquefois tendance à sous-évaluer les coûts réels. On peut penser a priori qu'une telle tendance est beaucoup plus forte dans l'Administration que dans l'Entreprise, car dans l'Entreprise il y a au bout du compte la sanction du résultat financier, qui n'apparaît pas aussi nettement dans l'Administration. C'est peut-être, en cela, que les calculs de rentabilité administratifs dont nous a parlé notre ami Fleury pèchent un petit peu, car ils sont faits « ex-ante », mais ils n'apparaissent pas « ex-post » dans un compte d'exploitation, comme cela est la règle obligatoire dans une entreprise, qu'elle soit privée ou publique.

En tant que gestionnaires de projets, et réalisateurs de projets, nous devons nous demander si nous faisons preuve de la rigueur suffisante dans la gestion et si ces fautes qu'on a souvent reprochées aux ingénieurs des Ponts : ces dépassements observés sur des travaux... ne sont pas dus quelquefois à un manque de rigueur ?

Certes ils proviennent parfois d'aléas imprévus... Nous travaillons en effet dans un domaine d'infrastructures confrontées à la nature, et qui dit nature dit action imprévisible des éléments.

Mais n'y a-t-il pas aussi une insuffisance de rigueur dans bien des cas. Si d'autres participants ont parlé de rigueur en matière d'exploitation, d'entretien et de fonctionnement, je crois qu'il faut mettre l'accent sur la rigueur en matière de gestion des opérations d'investissement.

En définitive, lorsque nous travaillons pour l'Etat ou pour une Collectivité Locale, nous passons un contrat. Respecter notre contrat, c'est à la fois respecter les coûts et les délais, que nous avons annoncés, et je crois qu'une des premières qualités que nous devons avoir, par laquelle nous participons à la lutte contre l'inflation au niveau ponctuel où nous intervenons, est de nous efforcer de respecter nos contrats.

Je pense que nous le faisons assez souvent. Nous pouvons en trouver pour preuve l'opinion souvent favorable, émise sur notre action par beaucoup d'élus locaux. Mais est-ce que nous le faisons toujours ?... C'est une autre question.

M. le Président. — Je vais, si vous le voulez bien, donner la parole à M. Giraudet.

M. Giraudet a un double titre pour intervenir dans le débat. Le premier est celui-ci : Lorsque j'ai entendu parler de M. Giraudet pour la première fois, on m'a dit : « Parmi les ingénieurs des Ponts, il a un souci tout particulier de l'économie, un sens très aigu de la productivité des investissements et de bonnes relations avec les personnels qu'il commande. »

Il y a là plusieurs dimensions dans les responsabilités des ingénieurs des Ponts, dont il n'a pas été question jusqu'à présent, et qu'il serait peut-être bon d'évoquer dans le débat.

Sa seconde compétence, c'est qu'il est à la tête d'une grande entreprise nationale. Or, le comportement de ces entreprises et le comportement de l'Etat vis-à-vis de ces entreprises, ne sont pas étrangers à certaines sources d'inflation que nous connaissons aujourd'hui.

M. GIRAUDET

Je ne suis pas un économiste : je vais donc essayer de donner le point de vue d'un praticien. Je voulais vous dire qu'à côté de quelques difficultés majeures que va dans l'avenir rencontrer notre économie — le problème de l'énergie d'abord, celui de la disponibilité quantitative et celui de son prix — à côté aussi du risque de déperissement de certaines techniques avancées en Europe, faute de marchés suffisants pour les développer, il y a un problème fondamental qui est celui de la compétitivité.

J'ai été très heureux de voir mise en évidence dans la note d'abord, et puis dans le développement de notre camarade Fleury, la notion de compétitivité.

Je faisais récemment une conférence où j'avais beaucoup parlé de compétitivité, et on me disait : « Mais pourquoi parlez-vous de compétitivité et pas de rentabilité ? ».

C'est que, aussi bien sur le plan intérieur que sur le plan de l'exportation, la compétitivité est une nécessité. Sur le plan intérieur, si l'on n'est pas compétitif, on pèse abusivement sur l'économie nationale ; on engendre des surcoûts qui sont forcément inflationnistes, et forcément source de réduction du niveau de vie. Sur le plan extérieur, c'est encore plus évident : si l'on n'est pas compétitif, ou bien l'on ne vend pas à l'extérieur, ou bien si l'on a la chance — ce qui n'est pas le cas d'Air France — d'avoir à la fois un marché intérieur et extérieur, on augmente exagérément les prix intérieurs pour pouvoir alléger les prix de vente à l'étranger et rester compétitif.

Pour moi, la rentabilité est très importante parce que c'est l'instrument de mesure et c'est la sanction de la gestion. Mais si cet instrument et cette sanction sont indispensables, elles ne



MM. Fourcade et Giraudet.

constituent pas le seul critère d'appréciation de l'efficacité d'une entreprise. L'autre élément essentiel c'est la compétitivité. Je vais essayer d'illustrer ce que je dis par l'exemple de plusieurs entreprises que je connais bien.

Prenons la RATP : elle ne couvre ses dépenses qu'à 40 % environ car l'Etat lui impose des tarifs très bas, à des fins sociales. C'est vous dire combien elle est loin de la rentabilité. Pourtant, la RATP est sensiblement compétitive, parce que si on la compare à la plupart des entreprises étrangères de pays comparables, la RATP, du point de vue de sa productivité et de ses coûts, se situe très convenablement.

Voilà l'exemple d'une entreprise compétitive non rentable.

Je voudrais dire également qu'il existe en France des entreprises en situation de monopole, qui sont rentables et néanmoins sont très loin d'être compétitives. Pourquoi ?... Parce que quand on a un monopole, si l'on obtient de l'Etat des tarifs suffisants, on finit par boucler son budget. Ces entreprises pèsent abusivement sur l'économie nationale et, par conséquent, sur le niveau de vie des Français.

Et je prendrai un troisième exemple, les compagnies aériennes internationales : ce sont des entreprises pour lesquelles la compétitivité et la rentabilité se confondent puisqu'elles tra-

vaillent dans la compétition internationale, que les tarifs sont fixés par le jeu de la concurrence internationale et les lois du marché.

Voilà ce que je voulais dire sur la compétitivité. J'ai donc été très heureux que notre camarade Fleury insiste sur ce point qui conditionne pour une bonne part l'avenir de notre industrie.

Au regard de cette nécessaire compétitivité, les entreprises publiques et les administrateurs ont un rôle important à jouer. Elles pèsent, en effet, lourd dans la vie de la nation ; elles ont la responsabilité d'une part importante de l'économie.

Il est évident qu'elles doivent être compétitives pour les mêmes raisons que l'ensemble des entreprises doivent l'être. Elles devraient, en outre, avoir un rôle de pilote et c'est une tâche qui, si elle n'est pas facile, n'est pas non plus impossible.

Il y a donc là un devoir, et il faut s'organiser pour le remplir. Et s'organiser, cela veut dire, bien sûr, être rigoureux,

cela veut dire utiliser les meilleures méthodes de gestion et d'exploitation. Cela veut dire aussi — et le Président Nora y a fait allusion il y a un instant — associer les personnels des entreprises publiques à cette gestion.

Il est bien certain que les entreprises publiques sont garanties... très garanties : elles sont assurées de la survie et même, le plus souvent, de leur développement. Le personnel est protégé par des statuts. Elles ne sont donc pas soumises aux contraintes de l'entreprise privée : crainte pour la survie de l'entreprise si l'on gère mal, impossibilité de se développer si l'on ne dégage pas de moyens suffisants, crainte pour l'emploi si l'on n'est pas suffisamment rentable.

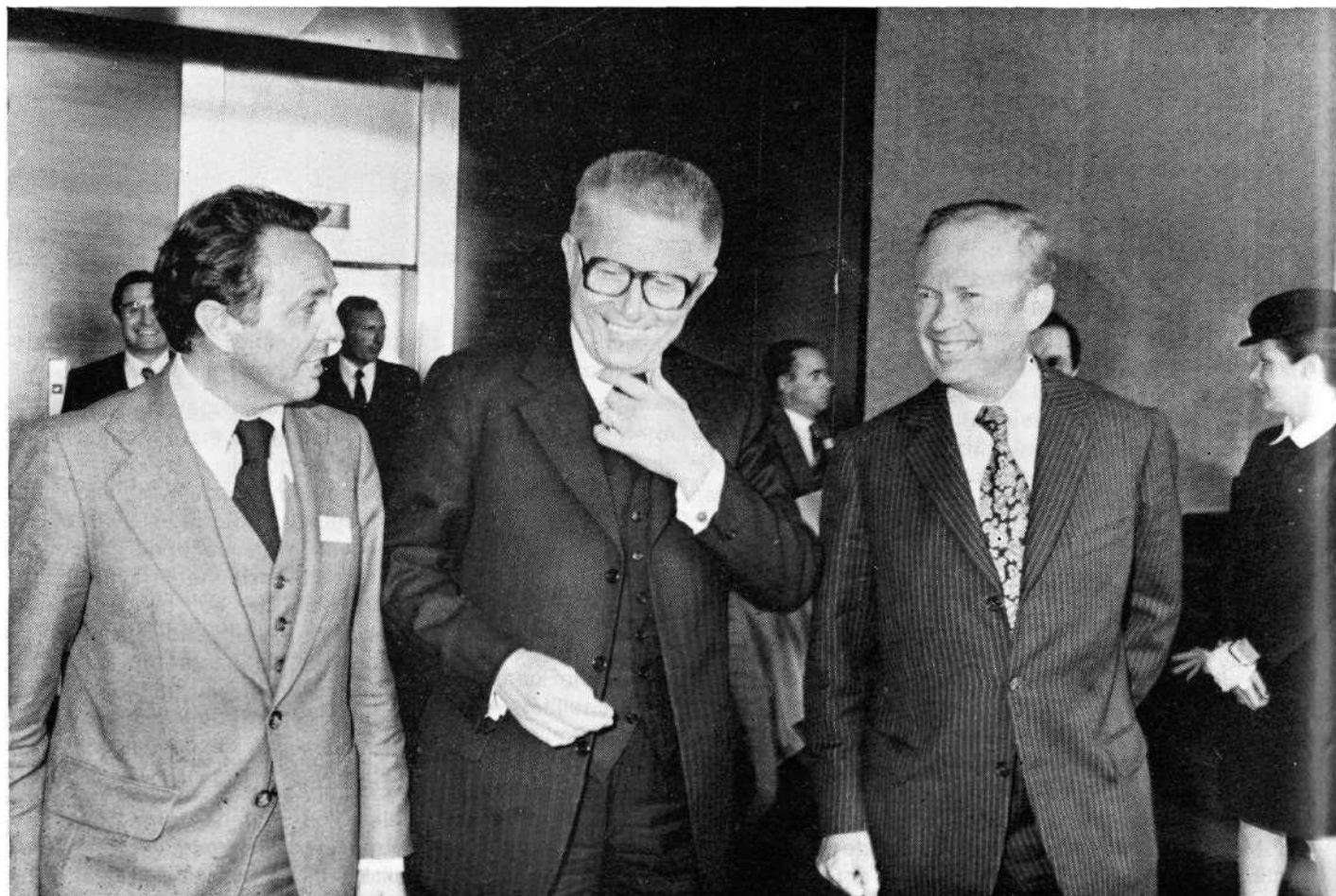
Dans l'entreprise publique, nous sommes condamnés aux motivations d'intérêt général. Cela fait quelquefois sourire. Mais il n'y a pas lieu de sourire, d'abord parce que nous n'avons pas le choix, et ensuite parce que de telles motivations peuvent être

puissantes à la condition que l'on sache élaborer une politique, y associer le personnel, le faire adhérer aux objectifs d'intérêt général et aux finalités de développement propres de l'entreprise. Il y a là une tâche très difficile, dont le succès n'est jamais garanti d'avance, mais c'est une tâche passionnante et qui n'est pas hors de portée.

En ce qui concerne les administrations, notamment celle des Ponts et Chaussées, à laquelle j'appartiens toujours et au sein de laquelle j'ai exercé très longtemps mes activités, je voudrais insister sur deux points : L'un, qu'a signalé mon ami Cancelloni tout à l'heure, qui est l'importance de l'exploitation et de l'entretien : si au moment où l'on conçoit un équipement, on ne prend pas soin de mesurer les effets qu'il aura sur l'exploitation et l'entretien, on a toutes chances de ne pas choisir le meilleur investissement.

Un autre point essentiel, c'est l'honnêteté des devis présentés au déci-

MM. Tanzi, Fourcade et Giraudet.



deur. Il est certain que les dépassements de coûts dont on a parlé ne méritent aucune indulgence. Ils sont le fruit d'études insuffisantes, d'une rigueur insuffisante, d'un contrôle insuffisant. Il y a là un problème d'honnêteté vis-à-vis de la collectivité et de ceux qui ont à décider pour elle. Il est très différent d'annoncer une prévision de dépenses, puis de présenter à la fin des travaux un décompte double ou triple ou de présenter, dès l'origine, un devis sincère et réaliste. Dans le premier cas, la décision est faussée, dans l'autre, elle est prise en connaissance de cause.

M. le Président. — Je suis d'accord pour dissocier philosophiquement rentabilité et compétitivité. Encore faut-il distinguer entre les entreprises à caractère plus ou moins monopolistique, et celles qui sont en concurrence sur le marché. Mais même pour les premières, pour lesquelles la distinction se justifie par des charges de services publics, et les manipulations tarifaires exigées par l'Etat, il faut à mon avis tenter de rapprocher les deux notions par des compensations appropriées.

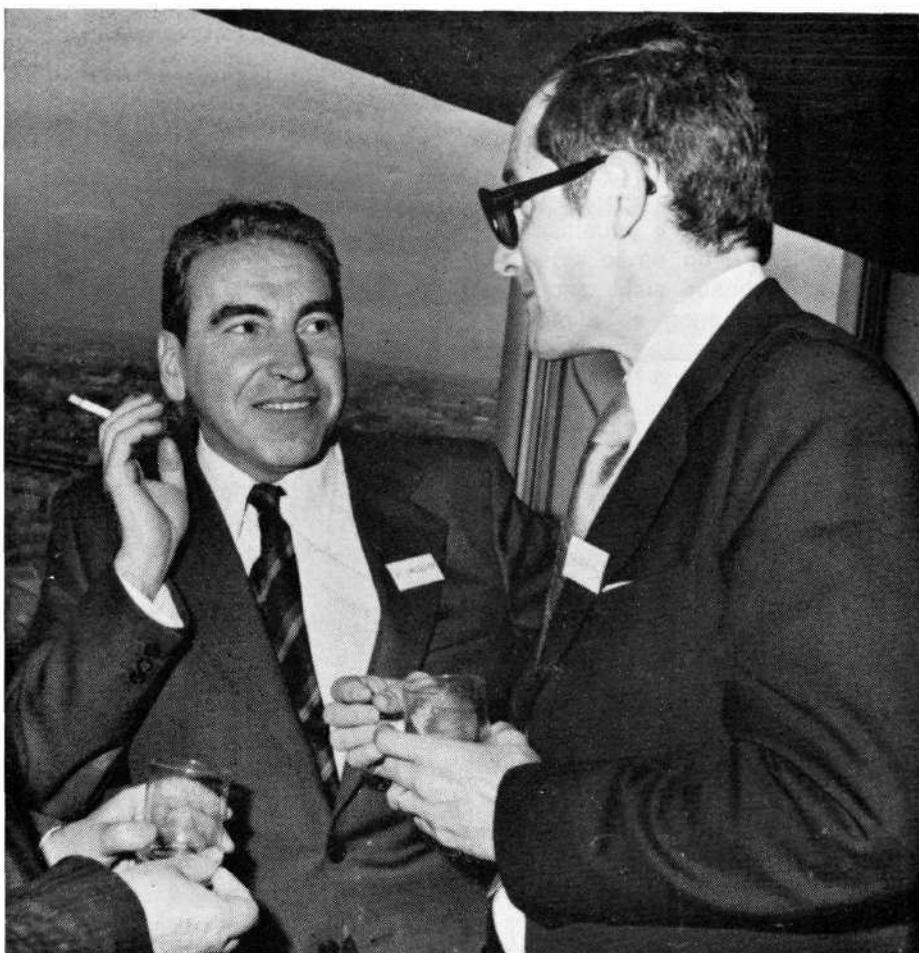
Sinon, faute de critères clairs de substitution, une entreprise trop déficitaire se décourage, et se démobilise.

M. Giraudet

Je voudrais dire que je suis pleinement d'accord avec M. Nora et que j'ai insisté sur le caractère primordial de la rentabilité. Se priver de l'instrument de mesure et de l'instrument de gestion qu'est la rentabilité, c'est se rendre la tâche bien difficile : pour arriver à mesurer la compétitivité de la RATP, les équipes de cette entreprise ont été obligées de se livrer à des comparaisons complexes et approfondies avec les entreprises comparables, comparaisons qui ne sont jamais aussi convaincantes que l'examen de l'instrument de mesure très simple qu'est le bilan.

Je voudrais ajouter quelques mots sur le problème de la régulation des investissements, et je rejoindrai M. Pradon sur ce point :

Je conçois fort bien que pour boucler un budget ou pour ajuster le volume de l'activité du pays, un des



MM. Vacquier et Aussourd.

instruments les plus faciles, un des moyens les plus faciles aussi dont dispose l'Etat, ce soit de jouer sur les investissements. Mais, s'il est tout à fait légitime que l'Etat puisse ajuster, faire évoluer les rythmes d'investissements, il y a à mon avis des limites qu'il ne faut pas dépasser. Il faut en effet savoir qu'une affaire comme la construction du tronçon central du R.E.R. ou la construction de l'aéroport de Roissy, c'est 100 ou 200 marchés de travaux et d'équipements. C'est une planification rigoureuse sur ordinateur. Ce sont des commandes passées dans l'industrie suivant une chronologie également rigoureuse. Alors, quant au milieu de cette opération, on vient vous dire : vous allez changer le rythme des travaux, modifier des ouvrages parce que l'année est difficile, vous mesurez le désastre que cela constitue. Le principe de l'annualité budgétaire n'est pas compatible avec les grandes opérations complexes de la technique moderne. Alors, si l'on peut moduler le rythme d'engagement des opérations nouvel-

les, de grâce, sauf catastrophe, ne touchons pas à celles qui sont en cours d'exécution.

Une autre limite aux à-coups dans les investissements est celle qu'évoquait Pradon : c'est le risque de désorganisation des entreprises. A partir d'un certain degré d'irrégularité, le potentiel humain, le potentiel matériel des entreprises ne peuvent plus être utilisés dans des conditions satisfaisantes : il en résulte alors un gâchis dont on ne mesure pas toujours le coût et les conséquences.

Par conséquent, évolution progressive et en souplesse des rythmes d'investissements : certainement. A-coups brutaux : sûrement pas.

Le Président. — Je donne la parole à M. Delaporte qui l'a demandée.

M. DELAPORTE



M. Delaporte.

Je ne souhaite que prolonger le propos de Pierre Giraudet auquel j'adhère entièrement et je serai donc très bref.

Je voudrais essayer de faire comprendre à nos camarades qu'il y a des degrés de responsabilité différents vis-à-vis de l'inflation dans le secteur public et dans le secteur privé.

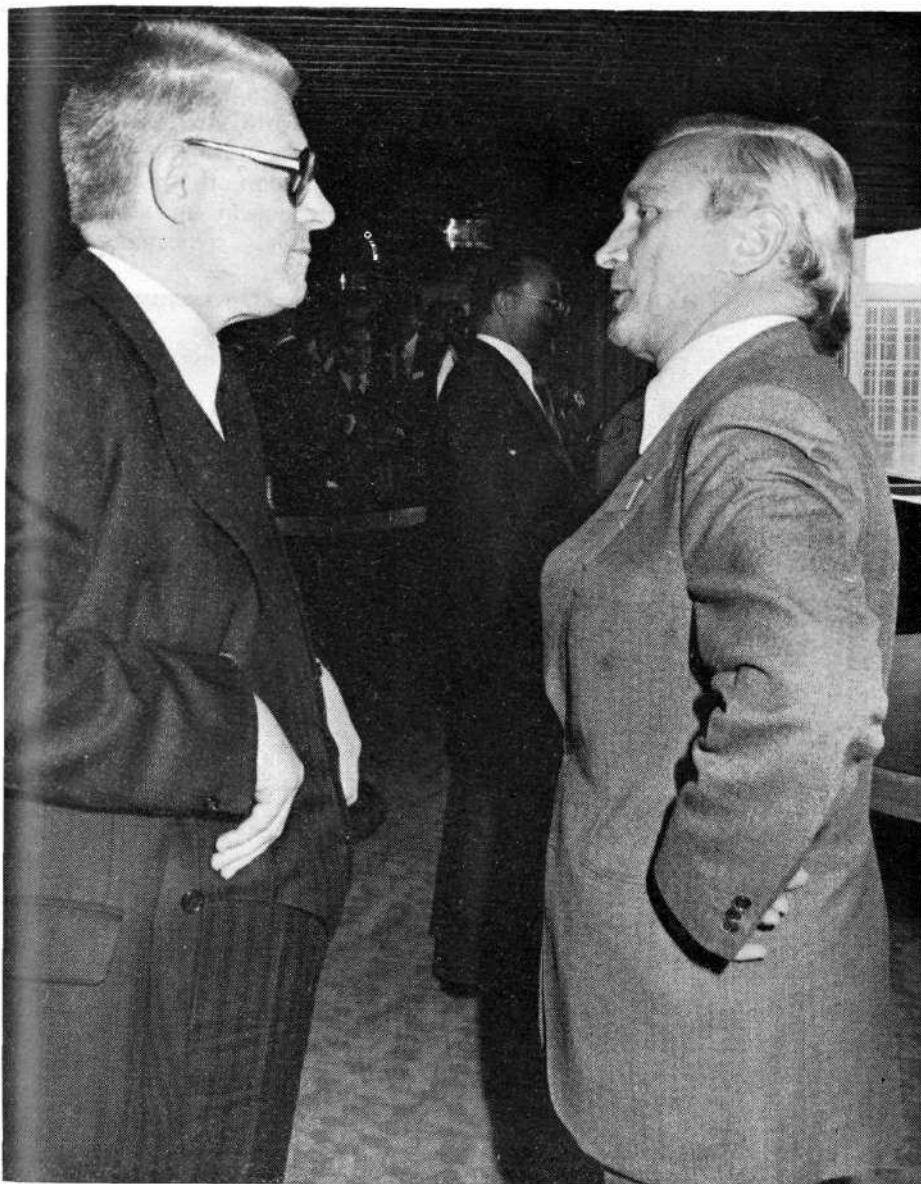
Il me semble que le secteur des biens marchands a une responsabilité infiniment moindre en ce domaine pour une raison simple, c'est qu'il comporte des sanctions et que ces sanctions corrigent les mouvements inflationnistes. Je prendrai un exemple extrêmement simple : si mon boulanger de-

vient fou demain matin et qu'il fasse son pain avec du plâtre au lieu de farine, il lui arrivera personnellement des malheurs, bien entendu, mais sans répercussion pour la collectivité. S'il a distribué du pouvoir d'achat en face de rien, ce qui est la définition même du péché d'inflation, on va saisir à ce malheureux ce qu'il possède puisqu'il aura fait faillite et il ne remboursera pas toutes ses dettes, ce qui entraînera in fine une diminution globale de pouvoir d'achat pour ne pas avoir fourni un bien.

Donc, dans le secteur des biens marchands, il y a des mécanismes de correction qui existent. Ceux-ci ne sont

faussés qu'à partir du moment où des interventions extra-économiques permettent de fournir des biens marchands qu'on distribue à un prix chroniquement insuffisant.

C'est hélas, assez souvent le cas de nos entreprises publiques, même compétitives et rentables, mais que des interventions provenant de nécessités que nous ne nions pas obligent à distribuer des biens aussi rares et coûteux que l'énergie à un prix inférieur au prix du marché, et souvent inférieur au prix de revient. C'est là une opération purement et simplement inflationniste, sauf naturellement



MM. Fourcade et Laure.

si en reprenant la différence dans la poche des contribuables, on leur demande ce qu'on n'a pas voulu demander aux citoyens.

J'admets donc que, dans la gestion de ces secteurs, il faut plus qu'ailleurs de vertu parce qu'il y a moins de sanctions. Mais quand on arrive au cas limite de gens qui gèrent, qui exploitent par exemple des infrastructures qui sont entièrement alimentées par l'impôt (sur lequel il ne faut pas se faire d'illusions, le contribuable n'a pas de contrôle vrai et même son intermédiaire qui est l'élu n'a pas beaucoup de contrôle vrai) alors là, il convient d'avoir une vertu au carré. Et nous ne sommes pas, dans ces matières, exempts de tous reproches.

Quand on a vu basculer certaines infrastructures dans le secteur marchand, on a fait des découvertes pénibles. Certaines autoroutes à péage se trouvent dans des situations tout à fait redoutables, tout simplement parce que pour les rentabiliser au moins partiellement, on a été amené à fixer des niveaux de péage devant lesquels l'usager se dérobe. Par conséquent, l'usager, le citoyen, refuse ce que le contribuable aurait bien été contraint d'accepter.

C'est pour cela que nous devons faire une très sérieuse prise de conscience et que l'absence de sanctions doit se traduire par ce que Pierre Giraudet appelait de la vertu, mais la vertu poussée à l'extrême.

M. le Président. — Je suis ravi des interventions de M. Giraudet et de M. Delaporte. Ils ouvrent un débat qui n'est peut-être pas celui d'aujourd'hui. La frontière des vertus ne passe pas entre industrie privée et administration. La vertu est une bonne chose, mais le marché l'aide beaucoup.



M. GASTAUT

Je souhaiterais dire quelques mots sur les problèmes de la maîtrise des coûts dans l'univers concurrentiel où se trouvent la plupart des entreprises industrielles. Pour ces entreprises les contraintes de compétitivité et de rentabilité sont toutes deux essentielles puisque ce sont les conditions même de survie de l'entreprise qui sont en jeu.

Je présenterai cette intervention à partir des éléments de l'industrie automobile et notamment de ce que je peux en connaître à partir de la R.N.U.R.

Actuellement, l'industrie automobile est devant un certain nombre de défis : répondre à ces défis c'est en fait évoluer vers une « nouvelle industrie automobile ». Notamment, il y a actuellement un point contre quoi nous luttons tous ; il s'agit du renversement des tendances de prix relatifs de l'automobile (coûts d'usage mais aussi prix d'achat) du fait de l'accroissement des normes (sécurité, nuisance), des coûts de l'énergie, etc... Pour ce qui concerne l'évolution des prix d'achat de l'automobile, cela conduit pour les constructeurs à remettre en cause les composants des coûts et donc les processus de production.

Passer, par exemple, d'une dérive prévisionnelle de prix de l'automobile par rapport à l'indice général des prix de 1 % à une dérive qui soit nettement plus basse est un des problèmes essentiels actuellement de l'industrie automobile. Ceci est le premier point et c'est un point très important puisque c'est à la fois une condition de survie de l'industrie automobile française et un élément essentiel de lutte contre l'inflation : entreprise nationale, la Régie Renault est particulièrement sensible à ces deux aspects.



M. Gastaut.

On peut prendre dans ce problème de concurrence automobile un exemple très frappant et très grave celui de la concurrence des véhicules japonais en Europe et dans le monde.

Il faut d'abord poser que s'il y a des actions de dumping par-ci, par-là, ce n'est pas le facteur essentiel de succès japonais. Certes il y a, entre les pouvoirs publics japonais et les industriels japonais entente pour mieux exporter : c'est un facteur très important en matière d'organisation mais ce n'est pas interdit, il nous appartient

de nous organiser mieux pour en faire autant. Ceci étant, la différence de prix que l'on constate entre les voitures japonaises en Europe et les nôtres, prix européens, est manifeste. Cette différence est intéressante à analyser rapidement.

La première partie de la différence est liée au problème monétaire, au problème du yen. On voit là que par rapport au problème monétaire, il existe un lien avec le problème de l'inflation. La deuxième cause tient à la produc-

tivité réelle, ce qui implique très nécessairement pour nous des idées de stratégie industrielle et des voies d'orientation pour améliorer nos coûts. Ceci peut être obtenu par de meilleurs effets de cadences que ce soit au niveau de notre valeur ajoutée propre ou au niveau de celle des fournisseurs.

Concernant la sous-traitance, nous avons d'énormes efforts à accomplir ; par exemple de nombreuses pièces automobiles sont actuellement achetées par des constructeurs européens à des cadences qui ne permettent pas les prix les meilleurs, alors que les entreprises japonaises sont organisées pour que de tels effets d'échelle leur profitent. Nous avons pour des raisons de non-standardisation également trop de références de pièces et donc encore des cadences trop faibles. Nous avons, pour des raisons sociales, des politiques de doubles fournisseurs. Pour des raisons de structure et de secret, il existe relativement peu encore de commandes communes entre constructeurs. Tout ceci donne des effets de cadences insuffisants sur les pièces que nous achetons.

En matière de coûts internes, cela nous amène à réfléchir et à prendre des orientations nouvelles sur beaucoup de points de la stratégie industrielle automobile. D'abord, ce peut-être le cas au niveau des implantations en France, en Europe et dans le monde. Mais cela concerne également la technique du produit et la technologie de la production. L'industrie automobile est une industrie dont la France possède nationalement les techniques et les technologies essentielles. C'est important à conserver. Les mutations techniques, technologiques qui vont se produire tant dans la production que dans le produit, notamment liées à l'électronique, nous obligent à de nombreux efforts. Je pense que là aussi, dans le domaine de la lutte contre l'inflation, nous devons veiller pour maîtriser ces développements autant en matière de coûts qu'en matière de possession nationale : ceci nous permettra notamment de ne pas nous trouver entre les mains des fournisseurs étrangers. La dernière part d'explication du phénomène japonais est un problème qui



MM. Giraudet, Fumet et Sajus.

met en évidence les limites de la concurrence internationale. En effet, une grande partie des succès japonais est due à des facteurs que nous ne voulons pas importer chez nous : conditions de travail, système de relations sociales, relations de sous-traitances, phénomènes sociaux qui ne nous paraissent pas acceptables. Je tenais par conséquent à dissocier ces trois explications pour montrer l'importance différenciée qu'ils ont comme aiguillon de la concurrence mais aussi pour montrer certaines limites.

Quoi qu'il en soit, tous ces problèmes de compétitivité pour l'automobile française sont des choses vécues au jour le jour puisque nous sommes à la fois sur un marché intérieur ouvert et, pour l'autre partie de notre production, exportateur sur des marchés également ouverts.

M. le Président. — M. Gastaut, vous avez fait état d'un certain nombre de facteurs qui expliquent les éventuelles différences de compétitivité entre l'industrie automobile japonaise et l'industrie automobile française. Est-ce que, parmi ces facteurs, vous

attribuez de l'importance à une éventuelle avance dans l'usage de l'électronique et de la « robotique », au Japon par rapport à la France, ou est-ce un facteur de second ordre ?

M. Gastaut. — C'est un point en effet très important. Je pense que les japonais sur certains points précis ont peut-être une avance sur l'industrie européenne : c'est un facteur que l'on voit poindre mais il ne paraît pas, aujourd'hui dirimant. Mais je ne suis pas sûr que l'effort fait en Europe — je ne parle pas seulement de la France mais de l'Europe — soit à la mesure de celui qu'ont entrepris les japonais en recherche et en investissement et en développement dans ces domaines. Nous avons de nombreuses missions au Japon pour examiner ce type de problème en général et également en terme de maîtrise nationale de la technique et de la technologie du produit et de la production automobile.

M. FEVE

Avec la Direction des Routes et de la Circulation Routière, nous abordons certes le cas d'une Administration, mais d'une Administration dépensière dont le chiffre d'affaires annuel dépasse depuis quelques années 10 milliards de francs.

Nos problèmes sont assez différents de ceux des entreprises publiques traités jusqu'ici. Faute de recettes, nous n'avons pas la sanction du résultat financier, de sorte qu'il faut aux Ingénieurs des services de l'Équipement ce supplément d'âme qu'évoquait tout à l'heure Delaporte. Pourtant, des formules existent qui permettent à des organismes administratifs de disposer d'une certaine autonomie financière et à leurs dirigeants de se sentir plus libres et plus responsables : je pense par exemple à la formule mise en place pour les Centres d'Études Techniques de l'Équipement. Au niveau même de ma Direction, l'existence d'un budget annexe, voire d'un Office des routes, me paraîtrait infiniment mieux adaptée, en tout cas beaucoup plus motivante que le système existant : cette formule vient d'ailleurs d'être préconisée par le rapport de la Genière.

Quoi qu'il en soit, en dépit de leur carcan administratif, les services de l'Équipement évoluent tout à fait dans le sens souhaité depuis le début de cette table-ronde. Les problèmes de l'exploitation du réseau routier et de la gestion du patrimoine occupent une place sans cesse accrue dans leurs préoccupations. Le service à l'usager est devenu l'un des thèmes majeurs de la politique routière. Ils y sont venus pour diverses raisons : parce que l'adaptation de l'offre à la demande pose en matière de trafic routier un problème redoutable en certaines périodes, parce que l'automobiliste d'aujourd'hui est à juste



M. Fève.

titre beaucoup plus exigeant en matière de qualité de service sur la route, parce qu'en ville le légitime souci d'un meilleur environnement amène à réfléchir à l'organisation globale des

déplacements... Cette évolution trouve sa traduction au sein du budget routier puisque les crédits consacrés aux opérations d'exploitation sont ceux qui augmentent le plus.



MM. Costet, Leblond, Tanzi et Fourcade.

En ville, par exemple, des plans de circulation sont progressivement développés, sous l'impulsion de la Direction des Routes et, par un ensemble cohérent de mesures techniques limitées et de mesures réglementaires, permettent de tirer le meilleur parti du réseau existant en matière de fluidité, de sécurité, de confort, ou d'environnement. Ces plans ont permis notamment la mise en place des zones piétonnières et ont ainsi contribué efficacement à la réanimation des centres-villes. De même, les techniques modernes d'exploitation tendent à accroître la capacité des voies rapides urbaines. Mises en place sur les autoroutes de dégagement, en France comme aux Etats-Unis, les opérations corridors permettent d'écouler 30 % de plus de trafic dans de bien meilleures conditions. Dans le même esprit pour les grandes pointes de trafic en rase campagne, nous utilisons la richesse du réseau français — je rap-

pelle que chaque Français dispose de deux fois plus de route que ses voisins — et l'information sur la meilleure heure de départ pour écouler le trafic dans des conditions plus satisfaisantes. Toutes ces opérations d'exploitation, d'ampleur limitée, ont une rentabilité très élevée.

Le meilleur choix des investissements est comme la meilleure utilisation du réseau un impératif pour les Ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, comptables de l'argent public. La bonne allocation des ressources les a préoccupés depuis longtemps. Dans le domaine routier, ils ont élaboré une méthode économique de choix des investissements extrêmement poussée et que tout le monde connaît ; Fleury y a fait allusion. Jusqu'ici cette méthode n'a concerné que l'économie du transport, c'est-à-dire n'a pris en compte que les avantages directs des investissements.

Cependant dans notre pays, où nous

sommes un peu au milieu du gué pour la restructuration et la modernisation du réseau routier, nous engageons maintenant des investissements routiers d'aménagement du territoire. La plus grande partie du budget à l'heure actuelle est consacrée à des investissements d'entraînement plus qu'à des investissements d'accompagnement. Il faut d'ailleurs noter que l'aménagement du territoire qui conduit à anticiper les équipements sur les besoins est dans une certaine mesure inflationniste. Pour les raisons qui précèdent, la Direction des Routes travaille actuellement à l'évaluation des avantages indirects afin de permettre aux décideurs de disposer du maximum d'éléments possibles pour arrêter leur position. Dans ce domaine, nous en sommes encore aux prémices, mais il est certain que les avantages indirects des investissements peuvent dans une certaine mesure être monétisés.

Certaines études nous ont montré que

le montant des avantages indirects était du même ordre de grandeur que celui des avantages directs. Pour l'instant, nous ne pouvons en chiffrer qu'une faible partie, le tiers environ, mais nous arrivons à déterminer quelles peuvent être les incidences d'une infrastructure sur les plus-values foncières, sur la variation du revenu des entreprises, sur les augmentations de masse salariale, sur les emplois créés, etc... Il y a là une voie extrêmement intéressante et qui nous permettra mieux que par le passé et compte tenu de l'optique actuelle d'aménagement du territoire de bien choisir. Dans le même esprit, l'impact de l'infrastructure sur le plan des nuisances doit être pris en compte mais nous ne dépassons pas actuellement de ce point de vue le domaine qualitatif.

Enfin, au niveau de la programmation en période d'inflation, les Ingénieurs attachent une plus grande importance aux petites opérations de déblocage du type toboggan ou mini-trémie directement efficaces plutôt qu'aux opérations de grande ampleur.

Lorsque des opérations d'investissement ont été choisies et bien choisies encore faut-il les réaliser au meilleur prix. Dans sa vie de tous les jours, l'Ingénieur routier est confronté en permanence avec les problèmes des prix.

Sur ce plan, les bons résultats passent d'abord par le progrès technique et des études préalables suffisamment poussées.

Ils passent ensuite par une mise en concurrence effective des entreprises sur la base de conditions de réalisation dont l'économie tient compte des impératifs propres à ces dernières.

De même que nous parlons tout à l'heure du contact nécessaire à établir avec le Ministère des Finances et de la dialectique sur les méthodes et sur les choix, il nous faut informer leurs entreprises, et examiner avec elles comment s'organiser, comment régulariser leur activité de façon qu'elles agissent dans les meilleures conditions possibles, qu'elles ne se suréquipent pas, ce qui serait inflationniste, ou qu'il ne naisse pas de goulot d'étranglement, par exemple au niveau

des matériaux. A cet égard, une bonne concertation, une bonne connaissance des hommes et des conditions du marché sont infiniment plus efficaces que des procédures lourdes et des contrôles parfois illusoire.

Avant de clore ce propos, je voudrais souligner que, sur le plan des prix, les Ingénieurs français n'ont pas à avoir mauvaise conscience. Je donnerai quelques exemples :

J'étais il y a quatre ou cinq ans aux Etats-Unis, une année où l'on y construisait 6 km d'autoroute par jour. J'ai été étonné d'y constater que le plus gros marché autoroutier passé dans ce pays à cette époque s'élevait à 140 millions de francs, alors que couramment en France, pour un marché global infiniment plus faible, nos procédures nous amenaient à passer des contrats beaucoup plus importants, sans même parler des concessions d'autoroutes où des contrats dix fois plus gros permettent de réaliser dans de meilleures conditions d'économie.

Le prix moyen des autoroutes en France — je prends ce secteur parce qu'il est plus frappant — n'a pas varié pendant dix ans en Francs constants jusqu'à la crise de l'énergie, restant au voisinage de 4 millions de Francs par kilomètre. Depuis, il s'est accru sensiblement et il avoisine actuellement 8 à 9 millions de Francs au kilo-

mètre. Et bien, ces prix sont à peine supérieurs à la moitié de ceux que l'on constate chez nos voisins belges ou allemands.

Si on cherche les raisons de cet écart et les hommes politiques de ces pays s'en sont préoccupés, on trouve certes des raisons techniques et physiques : ces pays sont plus peuplés, plus urbanisés que la France, le prix des terrains y est beaucoup plus élevé, les ouvrages sont plus nombreux au kilomètre, leurs normes y sont dans l'ensemble plus sévères que les nôtres, etc... Mais ceci n'explique pas tout, et au bout du compte on s'aperçoit que finalement l'économie de nos techniques, de nos procédures, et la structure de la profession du bâtiment et des travaux publics en France sont largement à l'origine de l'écart constaté.

Enfin, on a beaucoup évoqué cet après-midi le problème de l'évolution des coûts. Je voudrais dire tout d'abord que le chiffre qui a été évoqué reste malgré tout, et c'est heureux, l'exception. Nous connaissons bien certains cas. Mais quand on se place au niveau d'un programme routier, soit annuel, soit quinquennal, et que l'on considère la variation de son coût, on s'aperçoit que l'évolution économique mise à part, le coût final ne dépasse pas de plus de 10 % la prévision initiale. Il ne faudrait pas que la mise en lumière des exceptions masque cette constatation.



MM. Tanzi, Tardieu et Castres Saint-Martin.

M. TERNIER

Je voudrais revenir sur un sujet qui a été longuement évoqué dans nos débats : celui du lien entre rentabilité et inflation. Monsieur Thomas a fait remarquer qu'il n'existait pas de lien évident entre rentabilité et inflation. On peut tout de même admettre, comme l'a signalé Claude Pradon, qu'à mode de financement donné, la recherche des investissements rentables est un des éléments de lutte contre l'inflation, puisqu'elle diminue les coûts.

En matière de production marchande, il s'agit presque là d'une évidence. Mais l'essentiel des travaux des ingénieurs des Ponts et Chaussées concerne des productions non marchandes. Néanmoins, la recherche de la rentabilité sociale, de l'efficacité et de la compétitivité dans le domaine non marchand constitue également un facteur de lutte contre l'inflation, dans la mesure où elle permet de rendre un service au moindre coût. Par la recherche systématique de la rentabilité, les ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent donc contribuer à la lutte contre l'inflation.

Les calculs économiques, les travaux sur la rentabilité des investissements font souvent l'objet de beaucoup de scepticisme. Ce matin, notre camarade Bauer a indiqué qu'ils ne contribuaient que dans une assez faible mesure à la décision. Ils sont fréquemment considérés comme un outil de technocrates réservé aux seuls initiés. Il me semble qu'un travail de démystification doit être entrepris : il faut sans doute expliquer à nos interlocuteurs et en particulier aux élus locaux, en quoi consistent les calculs de rentabilité. Pour cela, il faut être persuadé soi-même de l'intérêt de ces outils, et bien comprendre que l'inflation doit être combattue par l'accumulation de nombreuses actions souvent modestes. La recher-



M. Ternier.

che systématique d'une amélioration de la rentabilité de nos actions à tous les niveaux finit par avoir des résultats positifs au niveau global.

Je voudrais maintenant dire un mot du lien entre la politique d'études

économiques et l'inflation. Un accueil dubitatif est généralement réservé à ces études, et il faut bien reconnaître que celles qui ont été faites jusqu'à présent peuvent pour la plupart être regroupées dans l'une des quatre catégories suivantes :



MM. Delaporte, Cancelloni, Fève et Leclercq.

- Les études « alimentaires », qui sont faites parce qu'il existe un potentiel d'études qu'il faut bien alimenter.
- Les études de prestige, qui conduisent à des calculs fort compliqués visant à impressionner les profanes.
- Les études-alibi. « Faites une étude » est la version moderne de la formule de Clemenceau « Si vous voulez prendre une décision, prenez-la ; si vous ne voulez pas la prendre, créez une commission ! ».
- Enfin, les études-plaidoyer, entreprises pour justifier une position a priori.

De telles études doivent être éliminées au profit de réflexions du type de celles qui ont été entreprises sous l'impulsion de M. Cortesse, dans le cadre de la R.C.B. Pour les grandes études économiques interministérielles, on s'efforce aujourd'hui de concentrer les moyens autour de responsables de haut niveau, chargés de mission d'études par les ministres concernés. Le Président Nora a été le pionnier de ces opérations, avec l'étude de l'habitat existant, M. Macé dirige actuellement une autre étude de ce type.

Je m'éloigne un peu du lien entre les études et l'inflation, j'y reviens donc. Une des études interministérielles de R.C.B. concerne les économies

d'énergie dans les transports. Il en est prévue une autre à l'heure actuelle sur les économies d'énergie dans le chauffage des bâtiments. Ces deux domaines représentent à peu près 60% de la consommation d'énergie : il s'agit de domaines où les ingénieurs des Ponts sont amenés à travailler de manière active. Si on arrive à mener une politique d'économie d'énergie, il en résultera une réduction de nos importations de pétrole et donc une amélioration de notre balance des paiements ; c'est une contribution à la stabilisation du franc, donc un moyen de lutte contre l'inflation. Ces études déboucheront sur des mesures concrètes et des réglementations qui seront appliquées au niveau départemental, aussi bien dans le domaine des transports que dans celui de la construction. Il est important de comprendre que les actions menées par nos camarades dans ce domaine, et qui seront forcément modestes au niveau d'une direction départementale, contribueront par leur convergence à la lutte contre l'inflation.

Je voudrais terminer en faisant une remarque qui ne concerne plus les études, au sens restreint, mais le raisonnement économique et l'information économique. Nous avons choisi le thème : l'inflation et l'ingénieur des Ponts, ce qui montre que nous sommes préoccupés par notre action par rapport aux grands problèmes de l'économie nationale. Mais l'ingénieur des Ponts dispose d'une information économique insuffisante sur les problèmes macroéconomiques et sur la politique menée par le Ministre de l'Economie et des Finances. Il semble nécessaire de développer une information qui permette à chacun d'entre nous de comprendre le contexte dans lequel il agit. Les contraintes imposées par la politique d'ensemble sont actuellement subies alors qu'une meilleure information nous permettrait de mieux nous y adapter. Pour cela, il est nécessaire d'instaurer une meilleure liaison entre les ingénieurs des Ponts et les techniciens du Ministère de l'Economie et des Finances, responsables de la politique économique et financière.

M. VOILLEREAU

Comme Directeur dans un Groupe Industriel qui consacre à l'exportation une grande partie de son chiffre d'affaires, je serai bref : en écoutant les précédents orateurs, Cancelloni, Pradon ou Chauvin, j'ai en effet reconnu toutes les préoccupations qui me sont familières. Je ne ferai qu'une constatation. Jusqu'à présent, par la force des choses et de l'Histoire, le Corps des Ponts et Chaussées a exercé l'essentiel de son activité sur le marché national — un marché national essentiellement administratif et captif — alors que nous vivons dans un monde où les frontières économiques disparaissent très largement.

A ces conditions nouvelles, le Corps des Ponts et Chaussées doit s'adapter, ce qui sera très favorable à la compétitivité nationale comme à la lutte contre l'inflation, si bien qu'en définitive il serait normal et souhaitable que d'ici quelque temps une fraction appréciable des ingénieurs des Ponts, 10, 20..., 30 % peut-être, se trouvent impliqués dans des activités qui se situeraient en dehors de nos frontières.

En tant qu'ancien magistrat de la Cour des Comptes, je serai plus long. Nous ne sommes ni de brillants économistes ni très intelligents : comme M. Pinay, nous avons de l'inflation une vision relativement simple. Nous disons qu'il y a inflation quand les dépenses sont excessives et nous nous soucions de ce qui peut provoquer des dépenses excessives.

Traditionnellement la Cour des Comptes s'est préoccupée de la place donnée au béton par rapport à l'exploitation du patrimoine et au souci de l'utilisateur, par les ingénieurs des Ponts et Chaussées comme par ceux du Génie Rural. Traditionnellement, la Cour s'est inquiétée de la recherche du record au détriment de la normalisation et des économies d'échel-



M. Voillereau.

le. Traditionnellement la Cour déplore la sous-estimation de certains coûts. Plus récemment, la Cour a concentré ses réflexions sur les services qui se sont créés sur l'ensemble du territoire, nouveaux par rapport aux D.D.E. et généralement régionaux. Elle s'interroge vivement sur le coût rapidement croissant de ces services, qu'il s'agisse des personnels, de leurs statuts ou des dépenses mobilières et immobilières.

Il est légitime d'avoir ces inquiétudes, d'autant plus que depuis quelques années, nous réalisons que la France vit au-dessus de ses moyens. Les Ponts et Chaussées, à cause du nombre, à

cause des talents, à cause des pouvoirs et de la nature des réalisations, se doivent de donner l'exemple.

Cela dit, nous essayons de comprendre les choses, ce qui me conduit à faire un peu d'histoire.

Pendant tout le milieu du XX^e siècle, les ingénieurs des Ponts et Chaussées étaient, comme disait dans les « Mémoires de Barenton Confiseur » le célèbre Detœuf, « des potentats » dans leurs circonscriptions, essentiellement des circonscriptions rurales. Il s'ensuivait une organisation corporative fortement décentralisée, et au sein du Corps des Ponts et Chaussées

sées, les meilleurs visaient quoi ?... le chef-d'œuvre, qui coûtait ce qu'il coûtait, après qu'ils aient fait leur tour de France. Cela, c'est le passé, un passé dont il reste encore quelque chose...

Les magistrats de la Cour des Comptes font aussi la part des responsabilités qui incombent aux élus de tous niveaux, élus politiques qui veulent imposer leur rationalité, leur calendrier, leurs préoccupations de conjoncture et qui se tournent évidemment vers l'ingénieur qui a les crédits les plus importants, celui qui sait faire, qui sait se débrouiller, qui formule certes des objections mais qui parfois n'a pas tout à fait cette honnêteté dont parlait le Président Giraudet...

Les magistrats de la Cour font enfin la part des responsabilités qui peuvent incomber au Ministère des Finances lui-même. C'est un fait que jusqu'à la fin des années 1960, le Ministère des Finances, reconnaissant le poids du Corps des Ponts et Chaussées dans la vie administrative française, a fermé les yeux sur un certain nombre de pratiques, notamment le fait de payer le personnel avec des crédits de travaux. La Direction du Budget trouvait commode de continuer ainsi plutôt que d'introduire une cassure brutale dans un certain nombre de courbes.

C'est un fait que jusqu'à la fin des années 1960 — et peut-être encore maintenant — il y a eu un certain laxisme de la part du Ministère des Finances dans la manipulation des A.P. Il y a les A.P. qu'on fractionne, il y a les A.P. qu'on ne fractionne pas mais dont on sait qu'elles le seront. C'est un fait qu'en 1972, la création du contrôle financier local a été ressentie avec une extrême acuité parce que les contrôleurs locaux ne savaient pas que la Direction du Budget était d'accord, et qu'ils se sont mis à appliquer les règlements avec une rigueur féroce. Peut-être en partie pour cette raison, les Ponts et Chaussées ont-ils dérivé vers des organismes parallèles aux D.D.E. en cherchant des solutions à leurs problèmes dans le cadre d'associations plus ou moins contrôlables.

Tout ceci pour dire que les magistrats de la Cour essayent de faire la

part des responsabilités où qu'elles soient.

La rue Cambon reconnaît d'autre part les très grands progrès qui ont été accomplis depuis vingt ans : le fait que les Ponts et Chaussées ont su accompagner l'expansion formidable de notre pays, et puis toutes les améliorations dans l'ordre des méthodes et des procédures que l'ampleur des ouvrages et l'importance des sommes en cause rendaient indispensables. Je citerai très rapidement par ordre chronologique :

- le calcul économique et ses prolongements actuels dans l'ordre des facteurs qualitatifs ;
- l'informatisation des méthodes, avec la grande œuvre du SETRA ;
- plus mineure, mais importante pour le dialogue avec les Finances, la mise au point de méthodes tendant à décomposer les investissements dans le temps ;
- vers la fin des années 1960, avec une collaboration de la Direction du Budget que personne ne peut récuser, la Rationalisation des Choix Budgétaires ;
- enfin, après 1970, toutes les actions en faveur de la circulation urbaine, de la meilleure exploitation du réseau et de la gestion des

procédures qui tournent autour de l'urbanisme.

Donc, nous ne faisons pas de procès d'intention. Nous essayons de comprendre comment les choses se sont passées, et nous reconnaissons les progrès réalisés. Mais nous disons quand même — et c'est notre rôle d'essayer de le cerner et de le répéter sans cesse même si parfois la manière dont nous le faisons peut paraître brutale — nous disons que les Ponts et Chaussées, pour aller plus loin sur ces voies par lesquelles ils contribuent à réduire les tensions inflationnistes directement ou indirectement, doivent concentrer leurs efforts jusqu'à la base dans trois directions :

Il faut d'abord savoir serrer les écrous et encadrer davantage toutes les dépenses fonctionnelles et les frais généraux quand le déficit apparaît. Quand la situation économique générale l'impose, il faut savoir s'imposer les disciplines de gestion les plus élémentaires, ce qui conduit souvent à retrouver le sens de la bonne vieille régularité prônée par le Ministère des Finances.

Il faut avoir aussi un plus grand souci encore des besoins des usagers, des petites dépenses utiles, ce qui suppose dans une certaine mesure, une



certaine « détechnocratisation » du Corps. Tout récemment, l'Association des Anciens Elèves de l'ENA a fait une enquête auprès d'industriels pour savoir quelles étaient les critiques formulées contre les hauts fonctionnaires. Au premier rang des accusés : la Direction du Budget, la Direction des Prix et les D.D.E...

Troisième direction : je crois qu'il vous faut rechercher par dessus tout la simplicité et l'uniformité des méthodes de gestion, en vous souciant de la réalité de leurs applications et de l'utilisation des informations produites.

On peut parler à perte de vue des règles de passation des marchés publics mais il y a des mesures très simples à prendre pour grouper les achats (on en trouve de très bons exemples du côté des travaux maritimes), pour mieux connaître les entreprises qui sont les sous-traitants de l'Administration, ou pour suivre les entreprises avec la même attention coopérative mais vigilante qu'EDF ou Renault vis-à-vis de leurs sous-traitants.

En ce qui concerne l'Informatique, l'Administration des Ponts et Chaussées en est arrivée à un point aberrant : il faut passer à des programmes plus simples et uniformes sur l'ensemble du territoire. Pour chaque application il y en a dix ou quinze... Enfin, je rejoins pleinement ce que disait tout à l'heure le Président Giraudet. Il est urgent que se dégagent une méthode et des procédures plus logiques et rigoureuses mais aussi plus réalistes en matière de définition, d'allocation dans le temps et dans l'espace et de gestion des autorisations de programmes, en liaison avec le Ministère des Finances.

La collaboration avec les Finances est difficile mais possible. Elle est difficile parce que la collaboration entre les ingénieurs et les financiers a toujours été délicate. Il y a trois manières de se ruiner disait un Rothschild : le jeu, les femmes et les ingénieurs. Les deux premières sont agréables, mais la dernière est la plus sûre !

Cela étant, M. Cortesse a montré que le Ministère des Finances sait réfléchir avec les Ingénieurs des Ponts et Chaussées. Voyez l'exemple un peu ancien, puisqu'il est de 1965, de l'en-



MM. Giraudet, Nora et Fourcade.

tretien des routes et d'une meilleure allocation des crédits d'entretien. Des Inspecteurs des Finances et des Ingénieurs des Ponts et Chaussées au sein d'une mission commune, ont cerné le problème et proposé des solutions qui furent ensuite appliquées. Le dialogue est donc possible mais il est vrai qu'il n'aboutira qu'à deux conditions du côté des Ponts et Chaussées :

- qu'on veuille vraiment ce qu'on prétend vouloir : un vrai contrôle de gestion souple et clair ;
- et que tous, en particulier dans les départements et les services régionaux, vous vous absteniez d'être trop intelligents — je veux dire sophistiqués — pour résoudre les problèmes qui sont à résoudre.

M. le Président. — Quand on ne fait pas d'autocritique on s'expose à la faire faire par d'autres. En faisant appel à des gens extérieurs aux Ponts, que vous avez invités, vous vous exposez à entendre des choses sur lesquelles vous auriez certainement beaucoup de choses à répondre et auxquelles vous répondrez dans le débat général.

Je voudrais qu'après avoir parlé des transports sous leurs divers aspects, route, avion, automobile, nous abordions le secteur de la construction et de l'urbanisme, de l'environnement. Je demanderai à M. Saillard d'intervenir. M. Bauer m'a fait savoir qu'il désirait ajouter quelques mots.

M. SAILLARD

Monsieur le Président, transposer le débat dans le domaine de la construction est certainement le ramener un peu au ras du sol, mais je crois qu'il y a quand même un certain nombre d'observations et de données qui permettront d'apporter un éclairage particulier sur les idées qui ont été énoncées.

Tout d'abord, si l'ingénieur, dans ce domaine de la construction, n'a vraiment aucun pouvoir sur les modes de financement des investissements ou du fonctionnement, il a, par contre, et notamment les ingénieurs des Ponts et Chaussées, une influence certaine sur la productivité, que ce soit par la recherche de l'amélioration du rapport qualité-prix ou par la recherche des améliorations de l'exploitation et de la maintenance, qui ont un effet immédiat de lutte contre l'inflation.

Je crois pour ma part que la construction — mais là, je ne rouvrirai pas de débat classique — n'est pas structurellement un investissement inflationniste. En tout cas, il ne l'est pas plus qu'un autre. Par contre, on constate qu'il subit de plein fouet, pour le moment du moins, les effets de l'inflation.

En effet, depuis trois ans, le coût de la construction a augmenté plus, et nettement plus, que les prix et que les salaires.

Quant au coût de l'exploitation, les fameuses « charges » sur lesquelles les locataires et les propriétaires sont particulièrement sensibles, ont augmenté beaucoup plus que la moyenne des services.

Il y a donc un phénomène qui est à la fois une conséquence de l'inflation générale, mais aussi peut-être la conséquence d'un certain perfectionnisme qu'on peut facilement observer.

En effet, l'augmentation du coût de



M. Saillard.

la construction est d'abord due aux salaires, et notamment aux effets de la politique de revalorisation du travail manuel. L'année dernière, les prix des salaires de la construction ont augmenté de 20 % par rapport à une augmentation des prix de l'ordre de 10 ou 12 %.

Les charges annexes à la construction ont également augmenté de manière considérable. Il y a les taux d'intérêts qu'on subit, il y a les coûts de la promotion — et c'est là où l'on rencontre le perfectionnisme.

La complication croissante des opé-

rations de promotion provient de la complexité grandissante des règlements d'urbanisme et de construction, auxquelles s'ajoutent, en outre, les nombreuses taxes spécifiques (T.L.U., T.L.E., etc.), qui elles-mêmes proviennent d'une grande sophistication de l'urbanisme officiel et de la réglementation de la construction.

Et puis, à cela est venu s'ajouter, et c'est sans doute un perfectionnisme très souhaitable, la **croissance de la qualité**. En effet, quand on a pu constater que la crise quantitative du loge-

ment était à peu près résolue, on s'est penché sur le problème de la qualité car on a observé à ce moment-là une croissance considérable des exigences de qualité chez les usagers. Ce phénomène a été perçu par le Pouvoirs publics, et les mesures se sont succédées. Elles ont été mises en place ces trois ou quatre dernières années. Tout d'abord, au niveau des études, que ce soit la réforme de l'ingénierie, ou la réforme des professions de maîtrise d'œuvre, on aboutit à une meilleure conception des projets. La complication des techniques et les exigences croissantes des règlements de construction et de sécurité obligent à recourir à des études beaucoup plus poussées.

C'est tout à fait souhaitable, mais cela entraîne une croissance des coûts de construction qu'on a pu évaluer entre 5 à 7 %.

L'augmentation des surfaces également a joué, et puis, la qualité de l'architecture. On a remplacé tours et barres par des architectures pyramidales ou proliférantes qui introduisent une certaine variété de volume, mais qui coûtent nettement plus cher à la fois en investissements et en coût de fonctionnement.

Il y a aussi la qualité acoustique, et la qualité thermique qui sont éminemment souhaitables à la fois pour le confort et pour les économies d'énergie. Il y a la qualité de l'environnement et des équipements résidentiels pour lesquels les usagers demandent de plus en plus de réalisations, de perfectionnements.

Tous ces avantages obtenus qui proviennent d'une politique active poursuivie ces dernières années sont infiniment bons et souhaitables, mais il faut les payer. Je pense qu'il faut maintenant marquer une pause, malgré tout le désir que les techniciens, au sens large du terme, et les politiques ont de satisfaire une demande très nettement exprimée par les usagers. Ces avantages ont, en effet, provoqué une hausse considérable des prix que l'on peut chiffrer en francs constants, sur trois ans, à 25 % environ.

Je pense que là, les ingénieurs ont un rôle fondamental à jouer. On a atteint un niveau de qualité qui est



MM. Tanzi et Cavallé, Secrétaire d'Etat aux Transports.

très satisfaisant, mais il faut que ce niveau de qualité soit généralisé et qu'il ne se limite pas à quelques programmes expérimentaux comme c'est le cas actuellement. Il faut, d'autre part, porter l'effort pour que le rapport qualité-prix soit optimisé dans le sens d'une réduction de prix à niveau de qualité constant et non plus une augmentation de qualité à prix constant.

En ce qui concerne **l'exploitation et la maintenance**, la croissance considérable des charges dans le domaine du logement est due aux frais de gestion car on gère des logements avec des personnels à salaires faibles. voisins du SMIC, qui doivent bénéficier de la plus forte revalorisation.

Je n'insiste pas sur le chauffage, tout le monde sait le sort qu'il a subi. Mais je dirai quelques mots au sujet du coût de l'entretien. Il s'agit d'un domaine qui est très souvent négligé parce qu'on a toujours donné priorité à l'investissement par rapport à cette activité beaucoup plus modeste et qui met moins en valeur les qualités de l'ingénieur.

L'entretien représente une formation

brute de capital fixe considérable et qui croît beaucoup plus vite que les travaux neufs. Il serait temps de s'en occuper très sérieusement. On a construit beaucoup de logements après guerre, peut-être un peu trop rapidement, avec un niveau de qualité limité, et maintenant la croissance du volume des travaux d'entretien devient considérable car tous ces logements vieillissent.

Or, dans ce domaine de l'entretien, presque tout reste à faire. Les investissements font l'objet d'études très poussées, parfois jusqu'à une sophistication qui marginalement ne rapporte pas grand-chose alors qu'il y a dans le domaine de la maintenance des gains de productivité faciles à obtenir. Tout un secteur nouveau s'ouvre à l'ingénieur qui devrait maintenant faire sortir les techniques et la planification de l'entretien de niveaux moyenâgeux où il se trouve actuellement. Sur ce plan, deux recommandations paraissent fondamentales :

Tout d'abord, il faut se préoccuper de la maintenance au niveau de la conception des bâtiments, qui influe indirectement sur la gestion courante mais aussi sur l'entretien. Il y a effectivement des partis architecturaux qui



M. J.-F. Bauer.

coûtent très cher à gérer. Je pense qu'il faut prescrire systématiquement les études de coût global, qui commencent à peine à être mises en œuvre. Là on se heurte au problème des prix-plafond qui interdisent pour le moment toute croissance de l'investissement au profit différé, bien sûr, de la gestion et de l'entretien.

D'autre part tout reste à faire au niveau de la prospective de l'entretien. On a tendance à réaliser l'entretien au dernier moment, quand on ne peut pas faire autrement, et au hasard des opportunités et des crédits dont dispose la société propriétaire des logements. Il faut rationaliser ce secteur. Actuellement, le plan-construction se livre à des études poussées dans ce domaine.

Les coûts d'entretien variant plus vite que la construction neuve, le volume des travaux croissant beaucoup plus rapidement que celui de la construction neuve, il y a toute une gestion prévisionnelle à mettre en œuvre. Cela commence par la suppression du gaspillage en définissant des normes d'entretien, mais il a aussi des technologies nouvelles à inventer ou développer, il y a la planification des campagnes de grosses réparations, à instituer systématiquement chez tous les propriétaires et constructeurs publics. Cette réorganisation de l'entretien est encore plus utile depuis que l'on parle beaucoup de réhabilitation urbaine, qui est un domaine évidemment très voisin.

Toutes ces mesures sont vraiment du

ressort de l'ingénieur et du gestionnaire et non pas du financier. J'aurais donc tendance à dire de manière schématique que dans le domaine de la construction, les ingénieurs peuvent contribuer considérablement à la réduction de l'inflation, tant à court terme qu'à long terme, d'une part en simplifiant dans toute la mesure du possible les réglementations d'urbanisme et de construction, d'autre part, en réalisant les constructions suivant les résultats, enfin, en rationalisant les opérations de gestion et d'entretien dans lesquelles des gains de productivité très importants peuvent être obtenus dès maintenant.

M. Bauer. — Je voudrais évoquer l'accroissement rapide du budget social, qui est un facteur d'inflation en France, et signaler la part de responsabilité que peuvent avoir dans cette croissance les ingénieurs par leurs décisions touchant au cadre de vie.

Je donne un exemple qui n'est pas encore chiffré : On a pu constater, dans la Région Champagne-Ardenne, que certaines ZUP anciennes, considérées comme les plus mauvaises au plan de l'urbanisme, sont connues des entrepreneurs, et des caisses d'assurance maladie, pour le taux élevé d'absentéisme de la main-d'œuvre qui y habite. Ainsi à situation socio-économique égale, la population habitant dans ces ZUP impose aux régimes sociaux et à l'appareil productif des charges supérieures.

Il semble que sans prétendre bien sûr mesurer ainsi le bonheur des habitants, les ingénieurs dans leurs décisions d'aménagement portent une certaine responsabilité à long terme sur le coût social imposé à la nation lorsqu'ils n'améliorent pas le cadre de vie de leurs concitoyens.

M. le Président. — Jusqu'à l'intervention de M. Bauer, j'avais le sentiment que notre débat s'enfermait dans les limites d'une économicité un peu étroite. M. Bauer nous montre que l'ingénieur ne peut plus se contenter d'être un investisseur, un gestionnaire. Il lui faut prendre en compte les conséquences humaines, sociales, collectives de ses décisions, de ses choix. Il lui est nécessaire de devenir un peu sociologue, politologue.

M. ARMAND

Mon intervention ira dans le même sens.

On a beaucoup parlé d'études, de choix des investissements, de rationalisation des choix budgétaires, et ce faisant, à mon avis, on a satisfait à une tradition assez fréquente en France qui consiste à penser que le progrès sort de l'étude.

J'avoue que j'y crois de moins en moins. Je veux dire par-là que l'étude, si elle est conçue comme une réflexion conduite par des hommes compétents, mais conduite et utilisée par eux seuls, est quelque chose de certes très utile, mais qui ne débouche pas forcément sur les changements souhaités, et en particulier, pas forcément sur la vie de ces ZUP que l'on avait pu imaginer.

En revanche, je crois de plus en plus à l'étude qui est un élément apporté à une confrontation. Et je crois de plus en plus à l'organisation de cette confrontation. Il me semble que c'est même là une des tâches, sinon une des vocations importantes des grands Corps, notamment de ceux qui ont un déploiement territorial comme c'est votre cas.

Je vais prendre un exemple :

Il y a quelques années, lorsque les Anglais ont voulu choisir un site pour l'aéroport international de Londres, ils ont créé une sorte de lieu de rencontre où les représentants des usagers, les compagnies aériennes, les industriels, les habitants des lieux concernés et les économistes — et

probablement donc les équivalents des ingénieurs des Ponts et Chaussées Anglais qui avaient fait des études, et des études importantes — ont confronté leurs points de vue, et ceci pendant des semaines.

Il me semble qu'il y a là une sorte de contribution à une évolution sociale à travers l'étude, mais non la solitude, qui est peut-être trop rarement utilisée chez nous.

Mais comme je ne crois pas qu'il y ait de panacée, je vais rapporter une autre anecdote pour montrer qu'il ne faut cependant pas aller trop loin dans cette voie :

Il y a une dizaine d'années, le Gouvernement yougoslave avait décidé de





faire étudier l'aménagement touristique de la Côte Sud du pays. Et comme il voulait que tout le monde y fût associé, il avait confié à chacune des quelque cent communes qui jalonnent cette côte, la mission de faire un plan d'aménagement touristique. Lorsqu'il rassembla les plans, il découvrit avec horreur que la côte de son pays était constellée d'une centaine de Hilton... Ainsi, la confrontation mal organisée débouche ou déboucherait sur l'inflation, mais bien organisée, elle peut être hautement efficace.

M. Giraudet. — Je souhaiterais aller à la fois à la rencontre de ce qu'a dit M. Armand et en diverger.

Tout d'abord, je voudrais dire la suite de l'histoire du troisième aéroport de Londres : on a procédé à une belle confrontation à la suite de laquelle on a décidé de ne rien faire, ce qui veut dire que l'avenir du développement de l'aéronautique dans la région londonienne est compromis.

En ce qui concerne les études, j'ai été très inquiet au début de votre intervention, et vous m'avez rassuré par la suite. Je voudrais essayer d'apporter deux éléments :

Le premier élément est qu'il ne faut pas confondre : études en général avec études techniques. Si vous admettez que les études portent sur tous les aspects du problème, aspects techniques certes, financiers, économiques mais aussi aspects sociaux et aspects politiques du problème, là, les études sont beaucoup moins critiquables, et beaucoup plus utiles. C'est une règle que l'on devrait s'assigner à l'origine de toute opération. Avant de lancer quelque étude technique que ce soit, il faudrait commencer par passer le temps nécessaire à examiner le problème du point de vue de son aspect global, de son opportunité économique et sociale. Et après ces longues réflexions auxquelles on ne consacre jamais assez d'efforts, assigner aux techniciens le cahier des charges qu'ils devront respecter.

L'autre aspect des études, c'est qu'il y a quand même deux manières de décider, soit décider après de bonnes études, soit décider « au doigt mouillé ». Je ne suis pas pour la décision au doigt mouillé. Je ne suis pas non plus pour la décision sortie

de l'ordinateur. Quand on a un problème, il faut procéder à des études aussi complètes que possible. Ensuite et quel que soit le soin qu'on a apporté à ces études, il faut que ce soit des hommes qui décident, en fonction des facteurs rationnels et irrationnels et peut-être aussi d'une certaine intuition, d'un certain sens politique, d'un certain sens social.

Mais je crois qu'il ne faut pas que l'intuition s'exerce dans le vide et sans qu'il y ait de suffisantes études préalables. Je ne crois pas finalement avoir tellement divergé de ce que vous avez voulu dire, mais je tenais à apporter cette précision.

M. le Président. — Je voudrais dire en deux mots ce en quoi je vais à la rencontre de M. Giraudet et en quoi je diverge.

Je crois qu'il y a deux types de gouvernement faibles : ceux qui ne consultent pas, et ceux qui, après avoir consulté, se laissent enfermer dans un blocage dû à la consultation. Il me semble qu'un gouvernement doit pouvoir consulter et quand la consul-

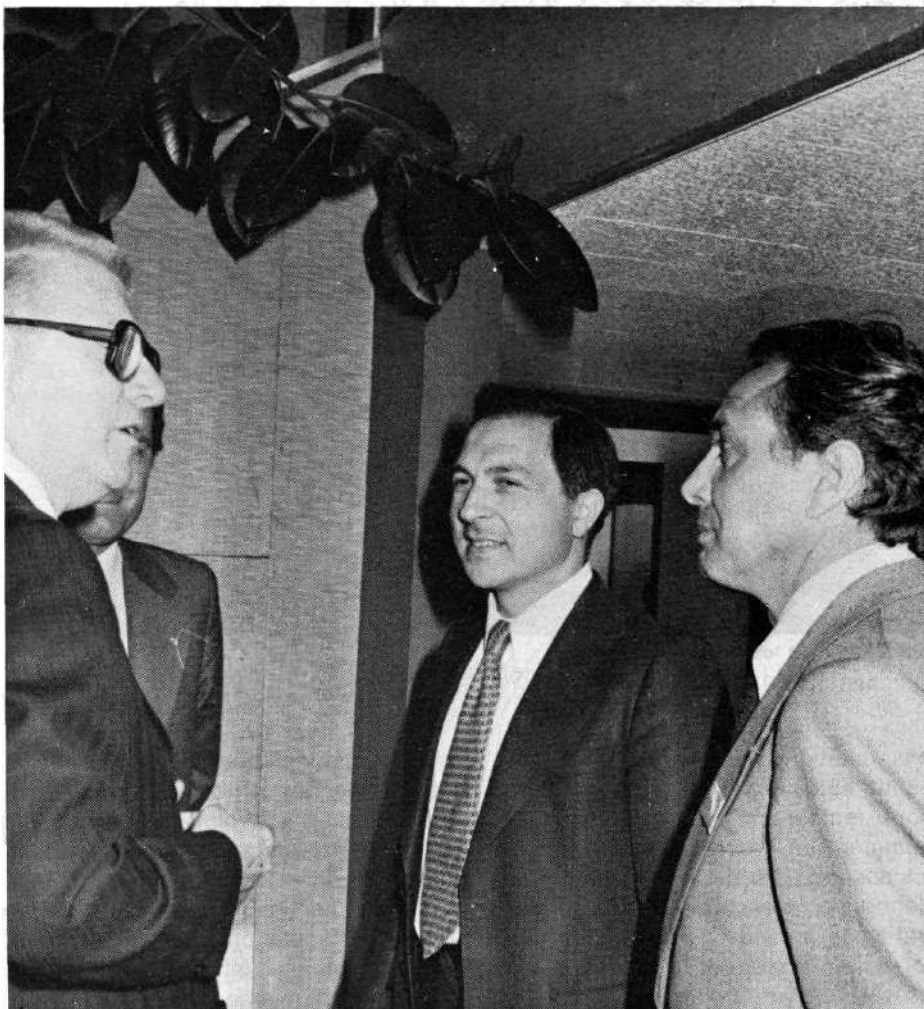
tation n'a pas abouti, pouvoir trancher. Ce n'est pas contradictoire.

M. Tanzi. — Je voudrais me situer au niveau où je suis, c'est-à-dire à la tête d'une direction départementale de l'Équipement (D.D.E.) et vous faire part de la manière dont le directeur ressent, d'un point de vue plus terre à terre, ce problème de l'inflation. D'abord, pour reprendre ce qui a été dit par plusieurs d'entre nous et par notre camarade Bauer notamment, je crois que la conception de l'investissement ne doit pas être une conception sectorielle trop centrée ; l'investissement n'est qu'un aspect de l'aménagement. Par conséquent, il doit prendre sa place dans une conception globale de l'Aménagement, qui ne vise pas seulement les équipements et les investissements, mais aussi le fonctionnement et l'idée qu'on se fait du fonctionnement de l'agglomération.

A partir du moment où le Ministère de l'Équipement se voit attribuer la mission d'aménagement du territoire, il est bon de rappeler cette nécessité d'une conception cohérente de l'aménagement et du fonctionnement d'une agglomération.

Au sujet des problèmes de gestion, je crois que nous devons faire notre mea culpa. Effectivement, souvent nous cherchons à réaliser autre chose que ce qui existe, alors que quelques améliorations limitées suffiraient et que ce qui existe peut encore fonctionner et rendre les services qu'on attend des équipements. Je crois d'ailleurs que c'est une tendance bien naturelle et très répandue, ce n'est pas une tendance propre aux ingénieurs des Ponts et Chaussées. Nous constatons, alors qu'on est en train de gagner la partie avec le système existant, que l'on cherche à substituer un système à un autre système, souvent par exemple en matière de réglementation. Il faut savoir résister à cette tendance perfectionniste, il faut que nous changions sans doute notre attitude et que nous réfléchissions à chaque instant sur la question de savoir comment tirer le parti maximum de ce qui existe.

Cette idée pénètre dans l'esprit des ingénieurs des Ponts et Chaussées,



MM. Fourcade, Leblond et Tanzi.

mais il faut la développer et lui faire rendre le maximum.

Je voudrais dire également qu'on fait des études de rentabilité pour des opérations importantes, et si on fait la somme des crédits d'investissements des Français, qui sont dépensés, tant sur le plan de l'Etat que sur le plan départemental et sur le plan communal, la somme des petites opérations, ou les décisions de gestion courante l'emporte largement sur la masse des grands investissements et souvent on oublie d'appliquer à ces petites dépenses, ces petites opérations, des règles de rentabilité qui pourraient être beaucoup plus simples que celles qui guident les grandes dépenses. On ne fait pas d'études de rentabilité parce que souvent, et on l'a dit, elles se présentent sous forme mathématique complexe, et on estime que ce n'est pas la peine de se lancer dans de grandes études pour des petites opérations. Or, on peut trouver des règles simples d'étu-

des de rentabilité qui permettent de faire quelque chose et éviter qu'on se lance dans des opérations qui pourraient attendre par rapport à d'autres.

Je voudrais parler aussi de la gestion administrative ; la complexité des administrations est un facteur d'inflation, car elle oblige les administrés et l'administration à recourir à des formalités longues et difficiles pour obtenir les autorisations nécessaires. Cette complexité à mon sens se trouve aggravée par la confusion croissante des responsabilités locales. On va de plus en plus vers une espèce de décision collégiale qui masque la responsabilité réelle des individus. Or, ce que demandent les administrés, ce que demandent les élus, c'est une clarification des responsabilités personnelles à l'égard des divers problèmes à traiter.

Je crois que la complexité administrative, croissante, la complexité des ré-



MM. Perrin et de Baecque.

glements, et la confusion, croissante également des responsabilités sont facteurs d'inflation. J'ai lu récemment un article qui disait ceci « L'absence d'économie de marché ne donne pas aux organismes administratifs le pouvoir de discipline qui force une entreprise à abandonner le passé ou à faire faillite ». Dans les administrations, évaluer les activités de faible rendement pour les abandonner serait l'innovation la plus pénible, mais aussi la plus salutaire. » Je crois effectivement que l'action administrative se traduit par un empilage successif d'actions et qu'à un moment, il est nécessaire d'abandonner des tâches inutiles et de faible rendement. Je pense que là, nous pourrions exercer notre réflexion.

Et j'arrive maintenant au domaine de la réglementation. Plus sans doute que la complexité administrative, les changements incessants de la réglementation sont aussi un facteur d'inflation.

Multiplication des circulaires, multiplication des directives nécessitent des efforts permanents d'adaptation, donc des dépenses de gestion et aussi de la part des usagers des efforts constants de réapprentissage de la réglementation. Les usagers ne s'y retrouvent plus, et je connais certains fonctionnaires qui ont du mal à suivre. Je pense que dans une société évolu-

tive, le changement est une nécessité qui correspond à une adaptation permanente et une évolution ; cependant, il convient de lutter contre un certain désordre dans le changement ; il faudrait réguler le changement. On a parlé de régulation des crédits comme une cause d'inflation, eh bien, je crois qu'à l'inverse il faut réguler le changement et admettre dans certains domaines que le changement, à certaines périodes — j'admettrai par exemple que dans le domaine de la construction et de l'urbanisme, on décrète qu'on ne changera de réglementation que tous les deux, trois ans, et qu'on donne des rendez-vous aux gens, et qu'on leur dise : C'est à cette date que cela va changer, si cela change, parce que je ne crois pas qu'il faille en faire une obligation. Voilà les quelques points que je voulais souligner et de manière assez terre à terre le point de vue d'un gestionnaire local qui ne doit pas être négligé dans notre débat.

M. Perrin. — Je n'ai pas réussi à tirer de conclusion définitive des propos qui ont été tenus, que j'ai pourtant suivis avec beaucoup d'attention. Il me semble qu'il y a deux thèses contradictoires :

— Pour l'une, l'unité d'organisation de méthode et de procédure est un facteur de simplicité de la

production, et par conséquent, de lutte contre l'inflation ;

— pour l'autre, il faut que l'organisation, la méthode et la procédure s'adaptent aux circonstances, car cette adaptation est une condition essentielle de la lutte contre l'inflation.

Or, dans un Ministère comme celui de l'Équipement, on a simultanément l'unité de gestion et la diversité et l'imprévu des circonstances, je doute que l'on puisse trancher d'une façon définitive d'un côté ou de l'autre.

A mon sens, il faut que l'on soit dans un juste milieu entre les deux. Bien sûr, il faut qu'il y ait un minimum d'unité dans les méthodes de gestion, il faut donc un certain nombre de règles qui se traduisent dans la gestion en facteurs de contraintes. Il faut que ces règles soient en aussi faible nombre que possible et demeurent aussi permanentes que possible : cela implique que ces règles ne seront pas toujours adaptées à tous les cas de figure, et il faut admettre que dans certains cas un responsable puisse prendre quelque distance avec elles, sous réserve bien sûr qu'il puisse en justifier la nécessité vis-à-vis des organisations de contrôle.

Dans le domaine de latitude que lui laisseront ces règles, il devra définir et justifier son comportement en vue d'atteindre les objectifs qui lui seront fixés dans les domaines de sa gestion (technique, économique, financier, etc...)

Or, il faut bien voir que, quand quelque chose ne va pas (emploi, inflation), tantôt on accuse les hommes (ingénieurs des Ponts, inspecteurs des Finances, entrepreneurs, etc), et tantôt on accuse les règles.

Dans les deux cas, on veut mettre en place un nouveau système de sanctions, de règles — voire même les deux — qui va miraculeusement faire en sorte que tout va aller pour le mieux.

Il me semble que l'affaire est un peu plus complexe. Si l'inflation résulte effectivement d'un certain comportement des agents économiques producteurs, distributeurs et consommateurs, ainsi que d'un certain nombre de facteurs financiers, il faut analyser

avec énormément d'attention ce qui induit ce comportement.

Or, le comportement n'est pas uniquement le respect des règles, c'est aussi la poursuite des objectifs.

Les ingénieurs en général, et les ingénieurs des Ponts et Chaussées en particulier, me paraissent particulièrement qualifiés en matière de poursuite des objectifs.

Construire un ouvrage, gérer un domaine, entretenir une route, c'est tout un objectif que chaque ingénieur se met en mesure d'atteindre.

Par conséquent, pourquoi ne pas donner à ces ingénieurs d'autres objectifs dans le domaine économique, dans le domaine social ou dans le domaine de la lutte contre l'inflation, pourquoi ne pas leur apprendre comment ils peuvent essayer de les atteindre ? Si on y parvient je suis persuadé qu'on aura fait un grand pas dans l'efficacité administrative en général, et dans la lutte contre l'inflation en particulier.

M. Thomas. — J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt tout ce qui a été dit. Il me semble que l'inflation joue en négatif en France ce que la pensée du Président Mao jouait en positif en Chine jusqu'à une époque récente : c'est-à-dire que c'est le diable, responsable de tous les maux.

Il me semble qu'il y a une certaine confusion à attribuer à l'inflation tout ce qu'on ne peut pas nommer autrement.

M. le Président Giraudet, a fait une distinction très intéressante entre compétitivité et rentabilité. Je crois qu'il faudrait aussi faire une distinction analogue entre ce qui relève du gaspillage et ce qui relève de l'inflation, et du système monétaire, d'un certain système monétaire qui engendre l'inflation ne doit pas être confondu avec le gaspillage et la mauvaise gestion. C'est à mon sens sinon, un certain « confusionnisme ».

M. Denis de Baecque. — Je viens de quitter l'Administration de la Marine marchande, et je suis depuis très peu de temps à la Banque de Paris et des Pays-Bas.

C'est au titre de mes fonctions antérieures que j'interviens. Et quand on me tend des perches pareilles, je ne

résiste pas. Il y a un certain nombre de choses qui ont été dites au cours de la journée et qui justifient qu'on approfondisse l'analyse des rigidités introduites dans le fonctionnement de l'économie administrative par des règles dont il faut bien reconnaître qu'elles sont avant tout fixées au niveau du Ministère des Finances.

On a beaucoup parlé des choix raisonnables et des alternatives à ouvrir dans certains cas entre une décision d'investissement nouveau et une décision de meilleur entretien ou de meilleur fonctionnement de ce qui existe déjà.

Il faut voir que de telles décisions ne sont pas libres, et la plupart du temps, on ne peut pas les prendre pour des raisons qui tiennent à la rigidité budgétaire : on ne convertit pas l'un dans l'autre, sauf avec des coefficients de transformation qui sont tout à fait dissuasifs, des crédits d'investissement en crédits de fonctionnement.

Il faudrait vraiment, si l'on veut prendre des décisions économiques justifiées supprimer certaines barrières qui existent.

Je n'ai pas d'expérience universelle dans l'administration, il se peut que cela se fasse mieux dans certains services que dans d'autres. J'ai été pendant quelques années dans les services maritimes, où on butait perpétuellement sur ce genre de problèmes.

Mais je pense que cela n'est pas spécifique aux services maritimes, car les contraintes en question sont tout à fait extérieures à la Direction des Ports.

Mais il y a plus grave, c'est l'irrationnel qui s'oppose parfois à des décisions de fonctionnement qui ne sont que les conséquences logiques des décisions d'investissements.

J'ai eu dans ma carrière à servir à Boulogne-sur-Mer au moment où l'on créait une écluse nouvelle dans le port : elle ne se substituait à aucun ouvrage antérieur, elle s'ajoutait à un ouvrage existant. C'était un investissement de 80 millions de francs environ, programmé cinq ans à l'avance, et dont la mise en service avait été préparé de longue date.

Pour son fonctionnement, il fallait quatre éclusiers pour servir un poste

de commande, 24 h sur 24. On avait simplifié les choses au maximum, centralisé et automatisé les manœuvres et il suffisait d'un éclusier pour toutes les opérations de sasement alors que dans les écluses anciennes, il en fallait 6, répartis aux extrémités de l'ouvrage.

Eh bien, le jour de l'inauguration de cette écluse, alors qu'il y avait cinq ans que c'était prévu et 2 ans que c'était réclamé avec insistance on n'avait pas obtenu la création de ces quatre postes d'éclusiers que devaient représenter une dépense annuelle de 150.000 F.

Il y a peut-être à cela des raisons administrativement valables, mais qui découragent un peu les bonnes volontés qui veulent introduire un minimum de rationalité dans une programmation. Cela oblige à recourir à des procédures parasitaires ou clandestines, peu satisfaisantes.

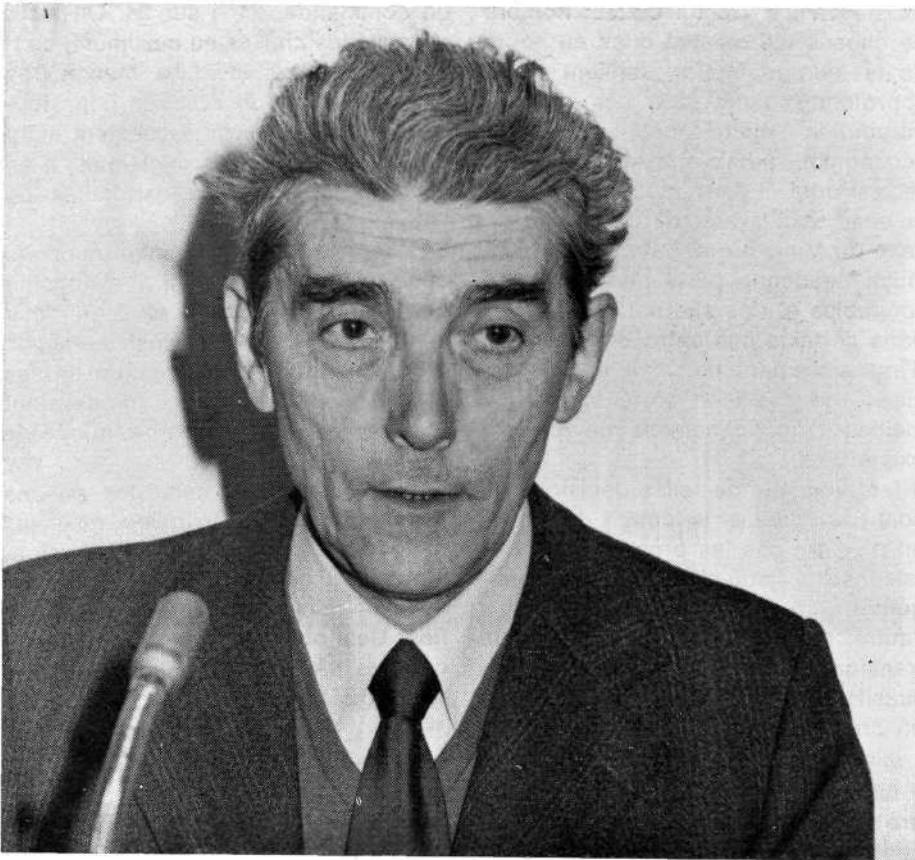
M. Giraudet. — L'écluse a fonctionné quand même ?

M. de Baecque. — Bien sûr, on a recruté 3 mois avant la mise en service du personnel contractuel sur crédits d'entretien. Mais il faut voir que des rigidités de ce genre conduisent les gens qui sont dans l'administration à se trouver devant l'alternative suivante : ou bien c'est un alibi pour ne rien faire, et cela peut être très confortable, ou si on veut vraiment faire son travail, on est condamné à tourner les règles et je ne crois pas que ce soit une situation saine.

M. Bretonnière. — Je voudrais dire un mot sur le problème des agents non titulaires, puisqu'il en a été question plusieurs fois, et M. de Baecque vient de nous en parler.

Vous avez dit, et c'est exact, que le Ministère des Travaux Publics avait pu utiliser avec la complicité du Ministère des Finances ce procédé pour se procurer du personnel sans que cela apparaisse dans les effectifs budgétaires officiels.

Cette complicité est allée très loin puisque le Ministère des Finances avait fait inscrire un cavalier budgétaire dans la loi de finances de 1948, qui permettait la chose en ayant l'air de dire le contraire.



M. Bretonnière.

Alors, cela a permis au Ministère des Travaux publics, et ensuite à l'Équipement, de faire comme M. Jourdain, qui faisait de la prose sans le savoir, nous faisons du budget fonctionnel sans le savoir.

Tout a été très bien jusqu'à ce que les syndicats demandent la titularisation de ces personnels. On a engagé un processus de titularisation qui est actuellement bloqué. Il s'est bloqué à partir du moment où on a demandé que les agents qui étaient payés sur fonds de travaux départementaux puissent être payés sur le budget de l'Etat grâce à des fonds de concours départementaux.

Ma remarque est pour insister sur la rigidité que possède toujours, sur laquelle bute toujours une administration, et tout à l'heure, quand M. Cortesse nous disait dans son propos qu'au XIX^e siècle, on avait eu une période de stabilité remarquable, j'ajouterai qu'une des raisons probables de cette situation, c'était que les ouvriers, les personnels qui travaillaient dans les entreprises étaient mal organisés.

M. Dreyfus. — Je voudrais dire qu'au

cours de ma carrière — qui commence à être longue maintenant — je n'ai eu, au niveau supérieur, que de très bons contacts (à de rares exceptions près) avec les représentants du Ministère des Finances, que ce soit à l'Administration de la rue de Rivoli,

ou avec les Trésoriers Payeurs Généraux sur le terrain.

Il n'en est pas de même aux petits niveaux du Ministère des Finances, et c'est souvent à ces niveaux inférieurs que nous rencontrons, pour des affaires qui ne sont peut-être pas majeures, des difficultés irritantes quelquefois fort difficiles à surmonter.

La deuxième remarque que je voudrais faire, pour avoir occupé des postes dans l'Administration et dans un établissement public, c'est que tous les points agaçants qui ont été relevés par les participants (difficulté d'utiliser les crédits d'investissement, de fonctionnement, de personnel ou de matériel) et que nous rencontrons dans l'Administration en gérant des chapitres budgétaires extrêmement rigoureux, ces difficultés ne sont pas supprimées mais s'estompent nettement dans les établissements publics ou sociétés nationales ; et je me demande s'il n'est pas nécessaire de transformer de grands pans de l'Administration en établissements publics qui seraient beaucoup plus libres pour réaliser certaines opérations, mieux justifiées, mieux étudiées, mieux ressenties et, finalement, ce seraient les mêmes hommes, dans une position de détachés, qui pourraient les accomplir avec plus de facilité.

Enfin, troisième remarque dans un domaine tout à fait différent que je



M. Dreyfus.

voudrais évoquer (sous le contrôle de Michel Feve, parce que depuis six ans les choses ont peut-être évolué) dans le domaine routier, c'est que nous avons, nous ingénieurs, une inertie considérable. Nous mettons extrêmement longtemps à concevoir, à mettre en place des structures et à réaliser des opérations. Et pendant ce temps, l'opinion publique, donc le pouvoir politique, évolue avec beaucoup moins de résistance, beaucoup moins d'inertie ; nous avons toujours beaucoup de mal à être en phase. En 1950, il semble que le Corps des Ponts disait à l'époque (ou tout au moins certains membres du Corps des Ponts) : « Nous avons le plus beau réseau routier du monde, il n'est nécessaire que de l'améliorer par-ci par-là, faire des déviations et on s'en sortira bien ». L'opinion publique répondait : « Des autoroutes ! des autoroutes, les Allemands et les Italiens ont des autoroutes ! »

On s'est alors attelé à la tâche des autoroutes, et on a mis en place une structure. On a convaincu le Gouvernement, le Ministère des Finances qu'il fallait faire des autoroutes, on a fait ces autoroutes à un rythme lent, qui s'est accéléré progressivement. Dans les années 1960, on nous a dit : Ce n'est pas tout ça ! Vous faites des autoroutes de rase campagne, ça c'est facile ; l'important c'est de desservir les villes, faites donc des pénétrantes, le Corps des Ponts est en train de rater l'urbanisation parce qu'il ne fait pas de pénétrantes.

C'est encore beaucoup plus difficile... Et on a mis en place d'autres structures, on a fait d'autres études, extrêmement lourdes, et ce système a permis de rapprocher les autoroutes des villes, et même de les faire pénétrer au cœur des villes.

Et puis, à ce moment-là, est arrivée la grande vague de l'écologie, de la joie de vivre, etc... Et on nous a dit « tout ça ne va plus, plus de voies sur berges, on a fait une voie sur la rive droite de la Seine, mais sur la rive gauche ça ne va plus, ce n'est plus du tout la même chose ; plus de pénétrantes urbaines, plus de démolitions de vieux quartiers des villes, vous avez tout raté, il ne faut pas faire de pénétrantes urbaines ».

Et j'entendais dire en arrivant ici tout à l'heure que, ce à quoi il faut réfléchir, c'est de savoir si on peut par des adaptations plus ou moins complètes, utiliser au mieux ce qui existe déjà. Nous avons bouclé la boucle, nous sommes revenus à ce que certains d'entre nous préconisaient il y a vingt cinq ans.

La façon dont je présente les choses est un peu une caricature, mais il est important de montrer combien nous avons du mal à être en phase avec l'opinion publique à cause de l'extraordinaire inertie de toutes nos structures.

M. Feve. — Nous avons eu, à la Direction des Routes, un grand espoir voici cinq ou six ans, alors que nous nous étions engagés les premiers dans l'affaire des « budgets de programmes ». En vue de la discussion budgétaire, un document, le plan d'action, était établi pour exposer la politique suivie. Il servait de base à la discussion avec le Directeur du Budget. Cette compréhension par le financier de la politique globale dans le secteur considéré me paraît fondamental et je serais gré au Directeur du Budget de l'époque d'avoir pris la peine de réfléchir avec nous à nos problèmes et d'en avoir tiré toutes les conséquences, même quand elles n'allaient pas dans le sens des orientations habituelles de son Département ministériel. C'est ainsi, par exemple, que dans le domaine de la gestion, du fonctionnement et de l'exploitation, nous avons pu, à l'époque, sensiblement réajuster les dotations.

Malheureusement, au bout de deux ou trois ans on a eu le sentiment que les services de la rue de Rivoli regrettaient le degré de liberté qu'ils avaient consenti, et nous nous sommes sentis, à nouveau, très vite enfermés. Et aujourd'hui nous sommes revenus à une discussion, ligne par ligne, sans intérêt car sans vision globale de la politique routière.

Je crois que si l'on pouvait revenir à cette discussion d'une politique par secteur d'investissement, ce serait un très grand progrès.

Je voudrais dire que la superposition, la sédimentation des règles imposées

parfois sur des points de détail est très agaçante et que ces règles sont souvent très illusoirs.

C'est le cas de la régulation budgétaire. Nous avons examiné, pour les routes, comment s'engageaient les autorisations de programme pour différents cas annuels de régulation. Sauf pour des rythmes très distordus, tels que l'engagement des trois-quarts des opérations dans un semestre, il nous est apparu que l'incidence était nulle. Ce moyen est probablement commode pour le Ministère des Finances qui garde ainsi la possibilité de bloquer, au mois d'août par exemple, un ou deux milliards de Francs, mais n'a pas d'effet sur la régulation des activités.

Pour remédier à cette situation, il faudrait une cloison très poreuse entre la Rue de Rivoli et le Boulevard Saint-Germain ; tout le monde se féliciterait que davantage d'Ingénieurs des Ponts-et-Chaussées aillent dans les Directions du Ministère des Finances, comme nous nous félicitons de l'arrivée de jeunes de l'E.N.A. dans les Ministères dépensiers.

M. Giraudet. — Je voudrais prendre un peu la défense du Ministère des Finances, et dire qu'effectivement, le nombre de tracasseries que nous avons à subir est grand. Mais sur les points essentiels, on arrive en général à avoir un dialogue avec le Ministère des Finances, et souvent de niveau élevé.

Je voudrais surtout dire combien j'adhère à ce que vient de dire Fève, en ce qui concerne la discussion sur une politique. Il n'y a rien de pire que ces discussions fragmentaires dont il ne peut rien sortir de bon. Ce qu'il faut discuter, effectivement, c'est une politique. Et c'est la raison pour laquelle je me suis fait, avec d'autres d'ailleurs, le promoteur particulièrement actif des plans d'entreprise, et pas seulement des plans d'entreprise comme moyen de mettre en cohérence les actions de la maison, et comme moyen de préparer le futur, mais des plans d'entreprise comme moyen de dialogue. Dialogue interne au sein de l'entreprise pour associer le personnel à la préparation de cette politique, pour l'expliquer, la faire com-



M. Fourcade et M. Laure.

prendre et obtenir l'adhésion dans toute la mesure du possible. Dialogue externe car le plan d'entreprise est un moyen de communication avec les autorités de tutelle et notamment le Ministère des Finances. M. Nora a été le promoteur d'une politique contractuelle entre les entreprises publiques et l'Etat, politique qui a abouti aux contrats de programmes. J'ai suggéré que cette politique soit perfectionnée et qu'au lieu de contrats de programmes rigides, et fixant le sort de l'entreprise et de ses relations avec l'Etat pendant plusieurs années, on ait recours à une planification beaucoup plus souple et que la concertation avec l'Etat, au lieu de se faire d'un seul coup, se fasse progressivement d'année en année autour du document de base qu'est le plan d'entreprise.

Mon expérience me permet de dire qu'il y a là le moyen d'établir une concertation particulièrement fructueuse, parce qu'on ne discute pas dans le vide et dans l'ignorance des problèmes, parce que l'entreprise a été obligée de faire au préalable un effort considérable pour penser sa politique et la mettre en cohérence, et puis, parce que les autorités de tutelle acquièrent aussi une connaissance approfondie des problèmes de l'entreprise. Alors la compréhension peut naître : au fil des années, on peut bâtir une politique au lieu de prendre des décisions au coup par coup.

M. Cortesse. — Je voudrais faire seulement deux ou trois remarques à la suite des interventions qui viennent de « frapper » le Ministère des Finances, si je puis dire.

Je suis d'accord avec le Directeur des Routes sur la qualité et l'importance des budgets de programmes, et pour ma part, je m'emploie à la développer et à perfectionner le plus possible cette procédure.

En second lieu, je suis, comme il le suggère, tout à fait disposé à accueillir davantage d'ingénieurs des Ponts tout au moins dans le service dont j'ai la charge, au Ministère des Finances.

Enfin, je suis frappé par le fait que les critiques qui ont été faites sur la procédure budgétaire, tournent autour de petits points de fiction. Je ne crois pas que sur le fond, lorsqu'il y a des problèmes importants, le dialogue ne puisse s'établir dans des conditions satisfaisantes. L'exemple qui a été pris, de l'écluse, montre bien qu'il

s'agit là d'un incident tout à fait marginal, et dont la vertu démonstratrice pourrait parfaitement se retourner contre le Ministère de l'Équipement... il est difficile de croire, en effet, que dans un Ministère disposant d'effectif aussi important, lorsqu'un problème apparaît, on ne puisse pas dégager les quatre agents nécessaires pour faire fonctionner une écluse.

Mais je voudrais revenir au problème fondamental évoqué à plusieurs reprises à savoir que lorsque le Ministère de l'Économie et des Finances, pour des motifs de régulation conjoncturelle se trouve dans l'obligation de réduire massivement et brutalement des crédits, soit sous forme d'autorisations de programmes, soit sous forme d'autorisations de paiement, il le fait d'une manière extrêmement globale et d'autant plus globale que, je peux le dire très franchement, nous n'avons pas les moyens de savoir comment les choses vont se passer dans la pratique.

Par conséquent, il est clair que dans un certain nombre de cas, ces mesures ont pour effet de désorganiser des projets et de mettre certaines entreprises, qui ont contracté avec l'État, dans une situation difficile. J'en suis tout à fait conscient et convaincu. C'est pourquoi je voudrais, au terme de cette longue discussion, faire une proposition à tous les responsables de ces problèmes et que nous entreprenions une étude sur les effets, et sur l'efficacité des mesures de régulation globale budgétaire c'est-à-dire sur l'exécution des dépenses d'équipements de l'État.

Si nous pouvions, en collaboration, progresser dans la compréhension des phénomènes économiques et financiers qui se passent dans ces circonstances, je crois que nous aurions très largement œuvré pour le rapprochement de nos thèses et pour la collaboration qui me semble, en effet, absolument nécessaire à la bonne conduite de la politique économique et au bon fonctionnement de l'État.

M. le Président. — Il me revient, non de conclure, mais de terminer ce colloque. La richesse de nos échanges a eu sa valeur en soi, et n'appelle pas de conclusion figée.

Je pars très réconforté de cette réunion. J'ai eu en face de moi des hommes passionnés par leur métier, et manifestant un remarquable appétit de responsabilité. L'impression qui ressort de vos interventions, c'est que vous vous dites : « Nous avons de bonnes méthodes, nous sommes de bons ingénieurs, nous savons faire des études sérieuses d'investissement, de rentabilité. Si on ne nous empoisonnait pas, nous saurions parfaitement maîtriser notre outil. Nous serions à la fois de bons agents de progrès et de lutte contre l'inflation.

Les empêcheurs, ce sont ces tatillons du Ministère des Finances.

Si j'étais Ministre des Finances, — et le seul fait de le supposer montre le peu de sérieux de mon propos — je vous dirais : « Chiche ! ». Je vous dirais chiche, mais en essayant de vous mettre en présence de la nouvelle nature de responsabilité qu'impliquerait la satisfaction de cette revendication.

En réalité, toute notre Administration est construite sur des filières verticales isolant les « dépensiers » dont vous êtes, et les financiers. — Elles ne se rejoignent que pour se contrôler, se bloquer, et généralement le plus près possible du sommet qui peut seul abriter les deux points de vue.

Dans une telle conception les financiers — qui ne sont contrairement aux apparences pas toujours bêtes — sont investis fonctionnellement du rôle du méchant.

Le bon système à mes yeux serait celui où les fonctions techniques et financières seraient imbriquées, à chaque échelon, de telle sorte qu'un projet soit toujours et dès le départ, envisagé sous ces deux aspects.

La hiérarchie des décisions ne devrait pas être de fonction — mais de niveau (projets — entreprises — secteurs — équilibres globaux).

Cela supposerait sans doute qu'il y ait plus de financiers dans les ministères techniques, et plus d'ingénieurs Rue de Rivoli.

Cela supposerait aussi que le Ministère des Finances (responsable des équilibres globaux) n'arbitre pas sur des projets, mais sur des enveloppes, et renvoie aux ministères techniques le soin de rééquilibrer les cohérences

des projets à enveloppes éventuellement amputées.

Cette organisation nouvelle, comportant une meilleure mixité des fonctions, une plus grande mobilité dans les emplois offerts aux divers corps, laisserait mieux chacun faire son métier, et lui donnerait des responsabilités plus vraies, parce que prenant en compte plus de contraintes.

Elle permettrait une meilleure décentralisation des décisions techniques, et laisserait au Ministère des Finances les arbitrages majeurs entre secteurs. Mais cette décentralisation suppose que les ministères eux-mêmes s'outillent pour avoir des projets cohérents et globaux. et les suggestions faites par M. Fève, par M. Gilbert Dreyfus me paraissent excellentes.

Je voudrais terminer en marquant mon accord avec les propos évoqués par Gilbert Dreyfus. Votre responsabilité n'est pas seulement une responsabilité de technicien. Vous êtes des gens qui investissez, dans des secteurs et sous des modes qui figent le sort du pays pour des décennies.

C'est sous la pression de l'opinion publique qu'on fait des autoroutes. Mais dix ans après, on s'aperçoit qu'il y a des problèmes écologiques. Or vous devez être des anticipateurs ; vous devez sentir la nation.

Alors, je reconnais qu'ainsi définies les fonctions de l'ingénieur des Ponts, plus personne ne pourra l'être. Peut-être est-ce cependant le défi que vous devez vous fixer. Peut-être pourriez-vous améliorer les programmes de votre Ecole en fonction de ces vastes ambitions ?

discours de M. Tanzi

Président de l'A.I.P.C.

Monsieur le Ministre,
Mes Chers Camarades,
Mesdames, Messieurs,

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont particulièrement heureux d'accueillir aujourd'hui, au terme de leur Assemblée Générale, le Ministre de l'Équipement et de l'Aménagement du Territoire ainsi que les nombreux invités qui nous font l'honneur et le plaisir de se joindre à nous.

Depuis 1902, l'association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines — plus brièvement « P.C.M. » — a rassemblé en son sein l'ensemble des Ingénieurs de ces deux Corps.

L'évolution de la société actuelle et des problèmes qu'elle suscite, a mis en évidence l'intérêt de leur représentation par une Association Professionnelle, dont le rôle est fondamentalement différent de celui d'un Syndicat, mais aussi la nécessité d'assouplir les modalités de cette représentation.

Créée il y a tout juste un an, notre Association assure maintenant la représentation de l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans toutes leurs préoccupations à caractère non syndical, et notamment par l'amélioration des conditions dans lesquelles ils peuvent mettre leur compétence au service de la Nation.

Elle constitue un centre de rencontres permanent permettant à l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées de traiter tous les problèmes de valorisation de leur qualification et de leurs activités.

Aujourd'hui, notre Assemblée Générale nous a permis de préciser cette finalité, d'en fixer les lignes de force et les principaux objectifs.



Dans le vaste mouvement d'interrogation de la Société Française, les Ingénieurs des Ponts et Chaussées s'interrogent eux aussi sur la place qui doit être la leur dans cette société et sur l'avenir de leur mission. Ils souhaitent préciser avec leurs employeurs, le contenu de leurs propres responsabilités pour les assumer complètement et en parfait accord avec eux, comprendre constamment ce que l'on attend d'eux, trouver en eux-mêmes d'abord et avec les autres, les moyens d'y répondre. Tel est le ressort principal de leur volonté et leur action.

Les débats qui ont eu lieu aujourd'hui illustrent ce propos.

Cet après-midi nous nous sommes réunis sur le thème de la lutte contre l'inflation, thème national majeur d'aujourd'hui auquel les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, de par leurs fonctions et leurs responsabilités, s'efforcent et s'efforceront de répondre de leur mieux.

J'espère, Monsieur le Ministre, que tout à l'heure, en concluant les débats, vous avez pu tester notre volonté et le réalisme de notre attitude qui s'efforce constamment de traduire rapidement en termes concrets les idées qui auront pu être ainsi dégagées.

Cette attitude nous porte à souhaiter que, face à notre acceptation d'effort permanent, correspondent en retour, des réponses encourageantes et, vous ne m'en voudrez pas. Monsieur le Ministre, si après avoir parlé des efforts des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, je vous présente quelques demandes.

A propos de la lutte contre l'inflation, vous le savez, on a récemment encore invoqué le caractère inflationniste des conditions de rémunération des Ingénieurs des Ponts et Chaussées quand ils prêtent leur concours aux Collectivités Locales, seul cas qui procure aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées fonctionnaires, comme à l'ensemble du personnel technique de l'Équipement, des rémunérations dites accessoires. Il ne nécessite aucun pourcentage pour tous les travaux relevant du budget de l'État, du Ministère de l'Équipement ou des Départements. Le caractère inflationniste de ce concours est relié à la proportionnalité du versement communal au montant des travaux. C'était exactement le reproche que l'on faisait à des règles analogues de proportionnalité pour l'Ingénierie Privée. Pour répondre à ce reproche, de nouvelles conditions sont entrées en vigueur en 1974 pour l'Ingénierie Privée. L'un des principes essentiels repose sur la définition d'un coût d'objectif prévisionnel, la rémunération étant diminuée si le coût final est différent de ce coût d'objectif.



Cette réforme avait pour objet d'obtenir à la fois une diminution du coût final des investissements et une meilleure estimation de leur coût prévisionnel, ainsi qu'un choix plus rationnel des opérations à entreprendre. Je cite ici la circulaire du Ministère des Finances du 8 octobre 1973. Il s'agit donc bien de règles anti-inflationnistes.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées réclament depuis trois ans l'application de règles similaires à l'Ingénierie Publique et ils ne comprennent pas pourquoi ces règles ne leur sont pas encore appliquées.

Nous avons noté, Monsieur le Ministre, votre volonté d'user de votre influence pour qu'il en soit rapidement ainsi.

Indépendamment de la recherche des moyens d'une participation plus active à la lutte contre l'inflation, les ingénieurs des Ponts et Chaussées se sont posé trois grandes questions. La première, fondamentale, a trait à l'existence d'un corps comme le nôtre et à la définition de sa mission générale.

On entend souvent dire que les corps constituent des îlots de rigidités, qu'ils sont une forme moderne de mandarinat, qu'ils se complaisent dans le corporatisme, que leur impuissance est une gêne pour le fonctionnement des institutions, etc. Bien sûr, toute médaille a son revers.

Faut-il pour autant condamner ? N'attendez pas de moi bien sûr que je le fasse et ne croyez pas aussi que je cherche à présenter la thèse de la défense, face à un procureur imaginaire.

Je voudrais simplement attirer l'attention de tous sur l'intérêt que représente, dans une société soumise à une évolution accélérée qui crée en son sein de nombreuses et confuses tensions internes, une armature permanente d'intérêt public dont chaque élément est soudé aux autres par la force du désintéressement personnel tendue vers le bien public. Sa solidité réside essentiellement dans le sens des responsabilités individuelles de chacun de ses membres à l'égard de la responsabilité collective de l'ensemble du corps.

De telles armatures sont indispensables au maintien de la cohésion nationale. Assurant un échange permanent d'information entre l'Etat, les citoyens et les autorités locales, elles permettent quotidiennement, dans le cadre des orientations nationales, de trouver les meilleures solutions techniques qui répondent aux aspirations collectives de nos concitoyens.

Notre utilité réside ainsi dans notre enracinement territorial et les liens qui peuvent s'établir entre l'accomplissement des tâches subalternes et la définition des directives centrales. Elle ne demeurera forte que dans la mesure où nous pourrons compren-

dre l'évolution permanente de notre société et nous y adapter constamment.

Maintenir le corps c'est aussi l'ouvrir vers l'extérieur, lutter contre la tentation négative du corporatisme qui est un repliement, une intériorisation dangereuse.

Il nous appartient notamment de renforcer le dialogue avec les élus, le gouvernement, pour les amener à formuler leur choix, les orientations qu'ils souhaitent pour notre action.

Nous souhaitons donc, Monsieur le Ministre, que le Gouvernement et vous-même qui êtes notre premier employeur, nous aidiez à mieux comprendre notre place dans la Nation, notre avenir, afin que nous puissions nous y préparer du mieux possible.

Nous nous sommes ensuite demandé si nous étions d'abord et vraiment des Ingénieurs et, si oui, si nos capacités techniques actuelles nous permettaient de répondre complètement à cette affirmation.

Les organisations publiques qui nous emploient attendent d'abord de nous la meilleure technicité dans le choix et la réalisation des opérations, la garantie que les projets que nous proposons allient l'économie aux ressources ultimes du progrès technique.

Quelles que soient notre organisation

et nos structures, les services que nous rendrons à la Collectivité et notre place dans la Nation seront fonction de la valeur et du niveau de nos connaissances ainsi que nos aptitudes à les utiliser convenablement.

Ingénieur d'abord ? eh bien oui, en y comprenant notre formation scientifique et l'aptitude à la synthèse acquise à l'Ecole Polytechnique ou ailleurs.

Chacun de nous doit être imprégné de cette responsabilité et des obligations qui en découlent. Individuellement, cela entraîne un effort permanent d'amélioration de nos connaissances dans notre domaine spécifique d'activité. Tous ensemble, nous devons constamment tirer parti des connaissances et des expériences individuelles, en faire la synthèse afin de les injecter en retour dans notre formation individuelle.

Nous devons aussi favoriser les capacités particulières des mieux doués pour en faire de véritables spécialistes et susciter le progrès technique dans notre domaine de compétence. Qu'il s'agisse de concevoir et réaliser un ouvrage public, d'aménager le territoire, d'organiser des ensembles d'équipements matériels ou humains, il faut d'abord dominer son métier de constructeur, en bien connaître les mécanismes.

Cette question nous a amenés à constater que, sous la pression de tâches administratives de plus en plus envahissantes, nos capacités techniques tendent à s'affaiblir et nous avons décidé de réagir contre cette évolution néfaste.

Le moyen, c'est la formation permanente, et nous avons estimé qu'un effort important devait être développé dans ce domaine.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées sont donc, Monsieur le Ministre, déterminés à améliorer constamment leurs connaissances de manière à accroître leurs capacités au service de la Nation et ce, malgré déjà leur charge importante de travail.

N'oublions pas que leurs effectifs, comme ceux du Ministère de l'Équipement, sont restés à peu près constants depuis une dizaine d'années, alors que les tâches liées au développement de l'urbanisme et des transports se sont accrues et compli-



MM. Tanzi et Fourcade.

quées dans des conditions considérables.

Ils vous demandent, Monsieur le Ministre, de marquer votre volonté et votre détermination à les aider dans cet effort. Ils notent que l'Ecole des Ponts utilise des locaux anciens dont l'investissement est aujourd'hui largement amorti et réclament en contrepartie, un effort de fonctionnement accru pour la formation continue et également pour la recherche. Les crédits correspondants sont relativement modestes si on les compare aux annuités d'emprunt nécessaires à la réalisation d'une école des T.P.E., sans compter les crédits de fonctionnement importants qu'elle représente.

Limitons les investissements dans ce domaine, mais ne ménageons pas les moyens, somme toute modiques, pour utiliser au mieux ce qui existe. Nous nous sommes demandé enfin si nous étions seulement des techniciens ou aussi des technocrates. Par

là, nous nous sommes demandé quelle était notre place à l'égard des décideurs démocratiquement désignés. Le progrès économique et social tire sa substance du dialogue éternel entre l'homme et la matière que l'Ingénieur des Ponts et Chaussées est particulièrement apte à comprendre et à faciliter, par sa formation technique au contact des réalités concrètes, par l'expérience des aspirations et comportements humains, acquise auprès des collectivités publiques.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées tâcheront donc de développer et d'utiliser ces aptitudes, d'approfondir leurs connaissances de la matière et de l'homme, sans oublier que si l'homme doit toujours avoir le dernier mot, il ne doit pas, dans sa démarche, négliger les lois matérielles immuables. Il appartient à ceux qui ont appris à les connaître de les lui rappeler constamment. Notre formation nous place donc



en bonne position pour élaborer des choix techniques préparant des choix « politiques », qu'il s'agisse d'une collectivité publique ou d'une organisation parapublique ou privée.

Ce rôle de préparation des décisions est assez vaste et assez difficile. Il se suffit à lui-même. Le problème est d'en situer les limites sans chercher à empiéter sur le rôle du « décideur ».

Cependant, il faut bien constater que les décisions d'aménagement ou de choix des investissements laissent de moins en moins de place au seul aspect technique des projets. Des critères qualitatifs, non quantifiables interviennent de plus en plus dans ces décisions, diminuant singulièrement la portée de nos propositions.

Sans vouloir donc restreindre le domaine du pouvoir politique, qui doit rester seul maître de la décision, il nous appartient, de lui apporter tous les éléments utiles d'ordre qualitatif comme quantitatif. Ceci suppose de notre part un nouvel effort méthodologique, mettant en lumière, et de manière scientifique, les avantages et inconvénients des différentes solu-

tions alternatives, en regard des objectifs poursuivis liés à l'évolution socio-économique.

A ce thème se rattachent les questions que nous nous posons à l'égard du développement des responsabilités locales.

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées adhèrent au principe de ce développement, mais ils estiment que ce développement ne doit pas passer d'abord par l'affaiblissement des services de l'Etat.

Il convient dans un premier temps, de mettre sur pied des organisations décentralisées et d'en tester la capacité. Ce n'est qu'ensuite qu'il pourra y avoir transfert des moyens de l'Etat vers ces organisations décentralisées.

Pour ce qui concerne les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et la sauvegarde de l'intégrité du Corps, il conviendra d'en maintenir l'unité de gestion au sein du Ministère de l'Équipement.

Dans l'immédiat, ne s'agit-il pas pour le Ministère de l'Équipement et ses services extérieurs de répondre à l'appel des collectivités locales en

améliorant la qualité de l'aide et des services qu'ils leur rendent quotidiennement.

Il nous semble, Monsieur le Ministre, que le moment est venu de traduire ce souci dans l'organisation territoriale de vos services extérieurs, tout en affirmant le rôle essentiel que représente l'aménagement du territoire et la nécessité (et là nous rejoignons le thème de l'inflation) de traduire sur le terrain la cohérence entre les schémas d'aménagement, les décisions d'investissement et le fonctionnement des agglomérations, l'objectif final étant bien l'amélioration de la vie de nos concitoyens (dans les domaines des transports, de l'urbanisme et du logement).

Telles sont, Monsieur le Ministre et chers amis, les principales conclusions que je tire de notre Assemblée Générale, souhaitant ne pas avoir lassé votre attention en parlant peut-être trop longuement des Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

discours de monsieur le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, Monsieur Jean-Pierre Fourcade



*Monsieur le Président,
Mesdames,
Messieurs,*

Je voudrais d'abord vous dire que j'ai trouvé non seulement très astucieux, mais très important que le Corps des Ponts et Chaussées consacre une journée de travail à l'étude des problèmes d'inflation.

Astucieux car votre connaissance des dossiers techniques et des résultats des décisions prises à l'échelon des « décideurs » vous permet de mesurer de manière concrète et précise quels peuvent être les facteurs objectifs d'inflation et les moyens actuels de lutte. Mais important car il s'agit du problème fondamental de notre société. On peut de temps à autre se disperser et consi-

dérer qu'il y a dans ce pays d'autres objectifs ou d'autres priorités, mais malheureusement la conjoncture nous ramène toujours vers ce vieux problème, à l'examen de ses causes et des remèdes qu'on peut y apporter.

Ce fut pour moi, un très grand plaisir que d'avoir à ma disposition le Corps des Ponts et Chaussées. J'ai toujours pensé que l'Etat disposait là d'un Corps qui n'est pas mandarin, puisque il a de lui-même découvert les vertus du renouvellement et de l'ouverture sur le monde extérieur. La variété des positions de décideurs et la très grande diversité des fonctions permettent une très grande expérience humaine et donnent à l'ensemble de ce Corps une qualité à laquelle j'ai été sensible.

Les contacts quotidiens avec les membres de ce Corps permettent d'avoir des conversations, des prises de position, des décisions qui sont toujours précises, effectives et concrètes.

Il ne faut pas sacrifier à une mythologie héritée de 1968 : lorsqu'on appartient à un Corps quelconque, il convient d'expliquer qu'il n'est pas aussi fermé, aussi mandarin qu'on pourrait le penser. Dans un Etat comme le nôtre et dans une société en mutation, il est bon qu'il y ait un certain nombre de Corps administratifs, dans lesquels la formation continue — et j'ai noté que vous vouliez la développer en proposant quelques crédits supplémentaires de fonctionnement de votre école elle-même et de ses actions complémen-

taires. Il est bon qu'un Corps solide, bien organisé, bien structuré, ayant une bonne communication entre l'échelon central et l'échelon départemental ou régional, puisse se permettre de répondre à toute une série de problèmes, qui passent par les transports, l'urbanisme, la politique du logement, l'aménagement du territoire et l'ensemble des constructions d'ouvrages et des politiques de travaux publics. Votre Corps, tel qu'il est a tout à fait raison de s'interroger sur son évolution. Mais j'ai constaté qu'il offrait à mon avis les trois qualités d'un Corps vivant : la première, c'est une bonne formation de base, qui se renouvelle et qui par conséquent réagit avec son temps, la deuxième, c'est une très grande mobilité de toutes les carrières, une très grande diversité des postes, et la troisième c'est l'arrivée à un âge relativement jeune à un échelon de décision et de responsabilités financières, techniques ou humaines importantes. Et ceci, est un facteur d'épanouissement. En effet, dans la société française actuelle, beaucoup de nos contemporains regrettent de ne pas pouvoir avoir, assez tôt, une responsabilité, une faculté de décision suffisante.

Afin de répondre aux questions que vous m'avez posées, je pense qu'il est souhaitable de traiter de manière claire ce fameux problème, un peu difficile, des indemnités accessoires. Il est nécessaire de conserver les indemnités accessoires. Je n'aurai pas un très grand succès en proposant leur suppression. Il est nécessaire de les consolider, de couper autant que possible le lien direct entre le travail public et l'indemnité accessoire. Il est nécessaire d'appliquer aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées les mêmes règles que celles qui ont prévalu pour l'ingénierie privée, c'est-à-dire qu'il faut habituer les gens à travailler avec des coûts d'objectif et à considérer que leur responsabilité est engagée beaucoup plus sur un calendrier de réalisation, sur les rapidités de paiement aux entreprises que sur le fini ou le caractère parfaitement achevé de tel ou tel détail technique. Un détail important du texte qui permettra l'assimilation aux règles de l'ingénierie privée, prévoit en même temps une modification des grilles des rémunérations et une revalorisation de l'ensemble de ces grilles. Vous savez

que c'est ce second point qui est cause du retard de la sortie de ce texte. Il est de l'intérêt commun que les deux points sortent simultanément, c'est pourquoi, il nous a semblé difficile de dissocier l'opération d'assimilation à l'ingénierie privée et l'opération de revalorisation des tranches d'honoraires de ces différents barèmes. Il y a eu le rapport Martin, dont beaucoup de gens ont parlé, il faut que toute la clarté soit faite sur ces affaires. Il est normal que les collectivités locales puissent faire appel pour un certain nombre de leurs travaux, à des Ingénieurs de l'Etat de votre qualité, permettant d'éviter le pullulement de bureaux d'études, d'organismes divers, dont l'addition souvent crée par elle-même le problème et qui débouchent toujours sur la méconnaissance de la réalité du chantier et par la suite sur des difficultés d'utilisation. Il est nécessaire que, pour ce faire, il y ait des méthodes de barème, d'honoraires parfaitement claires, et des systèmes de répartitions qui ne soient pas occultes.

Cette affaire ne doit constituer ni un problème lancinant du Corps des Ponts et Chaussées, ni une querelle entre l'Etat et les collectivités locales. Il faut que les choses soient claires : quand on fait appel à un technicien il est normal de le rémunérer. Les conditions de rémunérations et de répartition du produit de ces honoraires doivent faire l'objet d'une règle pré-établie. La notion de coût d'objectifs donne à la fois l'assurance de l'utilité des travaux et la garantie du bon déroulement des opérations dans des délais et dans des conditions financières satisfaisantes.

Mais le problème le plus important est celui de l'avenir : c'est-à-dire le rôle futur des Ingénieurs des Ponts et Chaussées dans l'administration de l'Etat, et dans le cadre du processus d'évolution qui va s'engager à la suite des conclusions de la commission présidée par M. Olivier Guichard. Celui-ci doit conduire notre Pays à une meilleure diffusion des responsabilités et à une organisation des pouvoirs plus en rapport avec les aspirations de nos concitoyens.

Le Ministère dont j'ai la responsabilité est beaucoup plus qu'un Minis-

tère de techniciens, de constructeurs, il a la volonté d'être un Ministère de l'aménagement du cadre de vie de nos concitoyens. L'aménagement du cadre de vie c'est tout d'abord une politique foncière, et une politique d'urbanisme conjuguée avec une politique du logement et de construction des infrastructures nécessaires à la vie collective, mais aussi une politique d'aménagement du territoire, c'est-à-dire de revitalisation de nos régions, de localisation industrielle, de contrat de pays et d'aménagement de l'ensemble de notre pays pour faire face à la conjoncture internationale et aux nécessités des échanges internationaux. Il est donc nécessaire que, à votre formation d'ingénieur et de constructeur s'ajoute une formation complémentaire d'aménageur. Nous connaissons maintenant, après les avoir engagées, les conséquences de grandes opérations d'aménagement dans lesquelles la démesure s'est un peu emparée de beaucoup de créateurs, et les conséquences sur le plan social d'un urbanisme mal adapté.

La réalisation d'un ouvrage, qui doit être le point de départ de l'activité de l'ingénieur, dans le cadre de l'administration publique, doit avoir comme complément, une meilleure connaissance des conditions d'insertion de cet ouvrage dans l'environnement quotidien. Ceci veut dire que les problèmes de transport, d'urbanisme et d'environnement, de pollution, les problèmes de relations entre l'habitat, l'emploi et les transports, et les problèmes d'utilisation de l'ensemble des équipements créés, doivent faire l'objet de formation initiale, puis complémentaire, de manière à ce que l'ingénieur, accédant rapidement à des fonctions de direction sur le plan local, soit à même de pouvoir juger de l'ensemble des opérations couvertes par ce Ministère.

Je sais que dans beaucoup de départements, du fait de l'évolution des budgets, l'incitation à la construction de grands ouvrages est un peu freinée et que certains en souffrent, je sais aussi que le caractère un peu complexe de beaucoup de réglementations d'urbanisme créent souvent le blocage au moment de la décision. La digestion au niveau des services extérieurs des conséquences réglementaires de la loi sur la protection



de la nature, sur l'architecture, de la loi foncière, de la loi sur l'aide au logement et enfin de la loi réforme de l'urbanisme — 5 grands textes ayant chacun une quinzaine de décrets d'application et un nombre incalculable de circulaires — va nécessiter pendant les trois prochaines années une pause législative qui va nous permettre de rebâtir un code de l'urbanisme et de l'aménagement complet. Ainsi les générations futures disposeront de bases textuelles renouvelées, modernes, avec un urbanisme à la française, comme l'a écrit le Président de la République, et avec un retour à des notions qui ont été un peu perdues de vue et qui sont celles de la mesure et de l'adaptation à notre démographie. Si en effet j'additionne les objectifs de population se dégageant de l'ensemble des schémas directeurs

d'aménagement et d'urbanisme déjà approuvés, j'arrive très rapidement à un doublement de la population française. Comme il est bien clair que dans les 10 ou 15 prochaines années, nos tendances démographiques, n'aboutiront pas à ce doublement, il y a là, je le crains, quelques problèmes qui se poseront au niveau de la construction des grands équipements et au niveau des problèmes d'aménagement. Il faut donc que nous retrouvions le sens de la mesure, le sens des rapports entre les chiffres et les grandeurs qui n'aurait jamais dû nous quitter, et c'est l'objet d'un certain nombre de prescriptions, d'un certain nombre de directives, d'un certain nombre de créations nouvelles que nous mettons en œuvre progressivement, suivant en cela ce qu'avaient fait Olivier Guichard et Robert Galley, pour revenir

à un urbanisme mieux maîtrisé, plus ouvert, plus démocratique, mieux connu des élus locaux et plus favorable à un aménagement rationnel, modéré, et opiniâtre de notre Pays. Dans cette perspective, le Corps des Ponts et Chaussées a une grande place à jouer. Il a montré sur le terrain, au niveau des Directions Départementales de l'Équipement, qu'il était le seul capable de pouvoir maîtriser l'ensemble de ces problèmes : se plier à ces changements d'orientations successives, et de pouvoir à la fois s'ouvrir à la concertation avec les associations et les élus locaux, et mieux comprendre l'ensemble des problèmes qui préoccupent à l'heure actuelle, nos concitoyens et qui sont ceux de l'insertion en maison individuelle dans des sites mieux protégés.

C'est pourquoi je réponds très favorablement à votre désir de formation continue pour le Corps des Ponts et Chaussées. Si j'ai participé, il y a 15 jours, à des séances de travail organisées par l'école, dans le cadre de la formation continue, sur la nouvelle politique de l'urbanisme, c'est parce que je pense qu'il est essentiel que cet effort de formation continue permette un rafraîchissement des connaissances et une meilleure appréhension de l'ensemble des problèmes actuels des politiques d'aménagement que nous menons.

La deuxième question que vous m'avez posée est encore plus importante car tout votre avenir y est lié : il s'agit du rôle et de l'évolution du Corps des Ponts et Chaussées face à la réforme des rapports entre l'Etat et les collectivités locales dans le cadre de la réforme Guichard. Je crois en effet, pour être moi-même un élu local depuis maintenant 6 ans, que nous allons certainement, dans le type de société auquel nous sommes attachés, vers une évolution rapide des relations entre l'Etat et les Collectivités Locales et vers une décentralisation réelle des responsabilités.

Par conséquent, il serait en effet tout à fait dommage pour l'intérêt général qu'à l'occasion de cette diffusion de responsabilités, il y ait apparition de structures administratives nouvelles. C'est pourquoi je fais mienne l'idée, qu'avec votre association vous êtes venu me proposer, d'accompagner la réforme des structures des Collectivités Locales, d'une réorganisation des services extérieurs du Ministère de l'Equipement. Celle-ci permettrait de suivre cette modification de structures tout en conservant l'unité du Corps et donc l'unité de formation par la création progressive dans chaque direction ou dans chaque région d'un outil opérationnel, travaillant aussi bien pour l'Etat, pour le département que pour les Collectivités Locales, et d'une libre circulation, avec un statut unique entre l'élément opérationnel et l'élément administratif de l'Etat. Au terme d'une longue évolution, ceci pourrait amener à la mise en place d'agences techniques permettant de disposer à la fois d'une bonne économie de moyens, d'un personnel qualifié et offrant à tous les niveaux de la hiérarchie des pos-

tes de responsabilité à des gens bien formés plus près de l'ensemble des décideurs, et par conséquent, plus près des besoins de chaque autorité locale. Ceci est le fruit de la réflexion du Conseil Général des Ponts et Chaussées à qui j'avais demandé de se pencher sur ce problème. Et, c'est la thèse que je défendrai dans les instances ministérielles, parce que je considère que c'est à la fois une thèse qui ménagera les deniers des contribuables et qui permettra de ne pas casser l'homogénéité d'un Corps de haute qualité tout en favorisant la réalisation pragmatique de la réforme des collectivités locales qui est tellement nécessaire. Je crois que nous sommes dans une société où nos concitoyens, un peu matraqués, un peu fatigués de tous les moyens audio-visuels ont un certain nombre d'idées simples. Ils veulent être davantage aux prises avec les décisions qui les concernent et par conséquent avoir une possibilité de faire entendre leurs voix ce qui nous conduit à une politique axée sur la participation. Par ailleurs, ils souhaitent pouvoir disposer d'une possibilité de mobilité dans les carrières qui permettent d'une part de donner de l'emploi aux jeunes, et d'autre part de toujours rattraper les quelques erreurs qui peuvent caractériser tel ou tel concours, tel ou tel acte initial dans la vie. Dans une société démocratique et libérale, il doit y avoir partout des possibilités de rattrapage, de corrections des erreurs, car sinon nous tournerions vers une société mandarinale qui ne peut évidemment évoluer que vers une rupture.

Cette société de participation vous pouvez en être des acteurs très importants. car avec le déferlement de l'écologie et les préoccupations des défenseurs de l'environnement, vos techniques sont au centre de l'actualité. Il est possible d'expliquer à des populations ou à des citoyens qu'il est nécessaire de faire de grands axes routiers, il est possible d'expliquer la politique d'urbanisme et les grands choix stratégiques que l'on fait à 10 ou à 15 ans pour l'aménagement de l'espace, la création de villes nouvelles, ou l'organisation du travail dans un certain nombre de collectivités humaines, mais ceci suppose un effort de discussion, d'ouverture de dossiers et l'acceptation d'observations souvent puériles, sou-

vent sommaires, mais parfois intéressantes et qu'il ne faut pas rejeter.

On peut dire que le technocrate est celui qui croit avoir la vérité incarnée. Dans ces sociétés dans lesquelles nous vivons la vérité est malheureusement rare à trouver et nous devons faire l'effort d'humilité qui consiste à rechercher la vérité par approches successives, en acceptant la discussion et l'ouverture. Et, Monsieur le Président, si l'ensemble des Ingénieurs des Ponts et Chaussées accepte cette évolution et joue le jeu de cet énorme effort de décentralisation et de diffusion des responsabilités entre les différents pouvoirs, qui peut être la caractéristique d'une société pluraliste et vraiment démocratique et libérale permettant le progrès et le développement continu, je pense qu'alors vous n'avez pas d'inquiétude à avoir sur l'existence et les possibilités d'adaptation du Corps des Ponts et Chaussées. C'est pour moi une très grande fierté d'avoir ce Corps des Ponts et Chaussées dans le cadre du Ministère de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire. Je pense que l'organisation de débats, comme celui d'aujourd'hui, la réflexion sur les thèmes de demain, l'essai de préparation de l'adaptation des hommes et de leur formation aux tâches sociales qui leur sont confiées pour les prochaines années par l'Etat ou par les Collectivités Locales et la clarification d'un certain nombre de petits problèmes qui peuvent de temps à autre exister, doivent constituer les lignes constantes d'une bonne concertation entre le Corps des Ponts et Chaussées, le Gouvernement et le Parlement dans le but de répondre aux aspirations de nos concitoyens pour lesquels nous acceptons de nous remettre continuellement en cause, car c'est ainsi que nous confortons ce que nous faisons et que nous pouvons par conséquent préparer de manière sérieuse les chemins de l'avenir.

FORMATION CONTINUE 1977

école nationale des Ponts et Chaussées association amicale des ingénieurs anciens élèves

programme septembre octobre 1977

TECHNIQUE ET ORGANISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS

19 au 22 septembre

Paris

Responsable :

M. Bieber, Chef de la Division Transports Urbains,
Institut de Recherche des Transports (IRT).

sées, Directeur de la Prévision, du Contrôle et de l'Information, Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC), Professeur de Matériaux de Construction, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC).

M. Huet, Délégué Scientifique, Centre Technique des Tuiles et Briques, Professeur adjoint de Matériaux de Construction (ENPC).

ASPECTS LIÉS A LA MÉCANIQUE DES FLUIDES DES PROBLÈMES D'ENVIRONNEMENT DIFFUSION EN EAU ET EN ATMOSPHÈRE

19 au 23 septembre

Chatou

Responsable :

M. Daubert, Chef du Laboratoire National d'Hydraulique (EDF), Professeur adjoint de Mécanique des Fluides Appliquée à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC).

ESPACES VERTS PUBLICS URBAINS

26 au 29 septembre

Bordeaux

Responsable :

M. Bernard, Paysagiste DPLG, Ingénieur Général STVP
Chef de Service Technique des Parcs et Jardins
de la Ville de Paris.

PROBLÈMES DE L'EAU Gestion et police des eaux défense contre les eaux

27 au 29 septembre

Orléans

Responsable :

M. Estienne, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Chef du Service Central de l'Hydrologie et de l'Environnement, Ministère de l'Équipement.

INITIATION AUX APPROCHES MODERNES DES COMPORTEMENTS EN DÉFORMATION ET A LA RUPTURE DES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION

20 au 23 septembre

Orléans

Responsables :

M. Sauterey, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées,

PAYSAGE

Mont-St-Michel - St-Malo : 27 septembre - 2 octobre 1977

Ce séminaire, organisé avec l'U.N.E.S.C.O. et préparé par Bernard Lassus et Michel Conan est placé sous le patronage de MM. P. Mayet, J.-M. Bloch-Lainé, S. Antoine, L. Brams et J.-P. Lachenaud.

ENVIRONNEMENT ET TRANSPORTS

3 au 7 octobre

Paris

Responsables :

M. Lamure, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Chargé du Centre d'Evaluation et de Recherche des Nuisances (CERN), Institut de Recherche des Transports (IRT).

M. Hue de la Colombe, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Département Environnement et Nuisances, Centre d'Etudes des Transports Urbains (CETUR).

ÉLABORATION DU PROGRAMME D'UN INVESTISSEMENT

4 au 6 octobre

Orléans

Responsable :

M. Fourtune, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Conseiller Technique, Commission Centrale des Marchés, Ministère de l'Economie et des Finances.

LA REFORME DES MARCHES PUBLICS DE TRAVAUX

10 au 13 octobre

Aix-en-Provence

Responsables :

MM. Moreau, Administrateur Civil, Sous-Directeur de la Commande Publique, Direction du Bâtiment et des Travaux Publics et de la Conjoncture (DBTPC), Ministère de l'Équipement ; Herfray, Attaché Principal d'Administration Centrale, Chargé de Mission à la Sous-Direction de la Commande Publique (DBTPC).

COUCHES DE ROULEMENT

11 au 13 octobre

Région Parisienne

Responsables :

MM. Chantereau, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef de l'Arrondissement « Chaussées », Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA) ; Deligne, Directeur Technique Entreprise Jean Lefebvre.

Conférenciers :

MM. Faure (LRPC), Gabillon (SETRA), Gourgouillon (DDE du Maine-et-Loire), Henriot (Société SCREG), Laganier (LCPC), Lozier (Viafrance), Martin (SETRA), Martineau (Entreprise Bourdin et Chaussé), Noël (Société Routière Colas), Orset (LCPC), Pares (DDE du Cher), Perez (SETRA), Ranguin (DDE du Loir-et-Cher), Sauterey (LCPC), Trotel (DDE du Cher), Wauquier (LCPC).

LES TRANSPORTS COLLECTIFS REGIONAUX

11 au 14 octobre

Paris

Responsable :

M. Raynalt, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Division des Etudes Economiques, Direction des Transports Terrestres (DTT).

Conférenciers :

MM. Berton (SRE Lorraine), Bion (SRE Franche-Comté), Boulet (CETE d'Aix-en-Provence), Chauvetière (SRE Languedoc-Roussillon), Mme Desmarest-Parreil (Schémas Régionaux), Guichenu (SRE Nord, Hellecou (OREAM Nord), Jalouneix (SRE Lorraine), Josephides (OEDA Alsace), Lafeuille (SRE Limousin), de Lartigue (SRE Midi-Pyrénées), Mlle Lecomte (DTT), de Saint-Laurent (CETE d'Aix-en-Provence), Villeneuve (SRE Centre).

ACOUSTIQUE DES BATIMENTS D'HABITATION

18 au 20 octobre

Paris

Responsable :

M. Desmadryl, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef de la Division de la Réglementation Technique, Direction de la Construction, Ministère de l'Équipement.

Conférenciers :

MM. Bar (SETRA), Maître Bergel (Avocate), Gilbert (CSTB), Girard (CEBTP), Josse (CSTB de Grenoble), Meisser (CATED).

L'INFORMATION ECONOMIQUE DANS LE BATIMENT ET LA CONSTRUCTION

18 au 20 octobre

Région Parisienne

Responsables :

MM. Bodin, Sous-Directeur des Statistiques, Direction du Bâtiment et des Travaux Publics et de la Conjoncture (DBTPC) Ministère de l'Équipement ; Georgin, Administrateur de l'INSEE, Chargé du Bureau des Enquêtes sur le Marché du Bâtiment (DBTPC).

Conférenciers :

Mme Bertet (DBTPC), MM. Bouvard (DBTPC), Bruno Petit (Maisons Bruno-Petit), Consigny (DBTPC), Durif (Direction de la Construction), Jeanjean (DBTPC), Mme Leduc (DBTPC), Leroy (Groupe Maison Familiale à Cambrai), Matouk (Université de Montpellier), Ravet (DBTPC), Saillard (SCIC), Mlle Sirota (DBTPC), Tessier (DBTPC), Viegas (DBTPC).

ETUDE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN MILIEU URBAIN

18 au 21 octobre

Paris

Responsable :

M. Skriabine, Ingénieur, Chargé du Département des Etudes des Transports Urbains (CETUR).

Conférenciers :

MM. Bar (CETUR), Barbier (RATP), Mlle Broche (CETUR), Lauer (DDE du Bas-Rhin), Messelis (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise), Mmes Paris (CETUR), Paul-Dubois-Taine (CETUR), MM. Perney (DDE du Val-de-Marne), Pierron, (CETUR), Pinson (CETUR), SMADJA (CETUR), Mme Soussan (CETUR), MM. Tavernier (DDE de la Seine-Saint-Denis), Titeux (CETUR).

24 au 27 octobre

Paris

Responsables :

MM. Bieber, Chef de la Division Transports Urbains, Institut de Recherche des Transports (IRT) ; Trotignon, Chef du Département Etudes Globales, Centre d'Etude des Transports Urbains (CETUR).

Conférenciers :

MM. Bellier (CETE de Lyon), Bourgin (IRT), Mme Desforges (IRT), Ferry (CETUR), Godard (IRT), Hue (CETE de Rouen), Matalon (Université de Paris VIII), Naessany (DTT), Starkman (Atelier Parisien d'Urbanisme), Mme Steinhardt (CETUR), Uhry (Institut de Mathématiques Appliquées de Grenoble), Voyer (CETE de Rouen).

LA REGLEMENTATION THERMIQUE APPLICABLE AU BATIMENT

25 au 27 octobre

Paris

Responsable :

M. Trichard, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef de la Division des Etudes et de la Politique Energétique, Direction de la Construction, Ministère de l'Equipement.

Conférenciers :

MM. Cadiergues (CSTIC), Chemillier (Ministère de l'Equipement), Croiset (CSTB), Cubaud (Centre National d'Etudes Techniques H.L.M.), Daussy (Saint-Gobain), Ossadzow (Agence Nationale pour les Economies d'Energie).

A l'initiative de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et de l'Ecole Nationale d'Administration ainsi que de l'Association des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et de l'Association des Anciens Elèves de l'ENA.

LES NAPPES D'EAUX SOUTERRAINES Leur réalimentation et leur protection

8 au 10 novembre

Orléans

Responsables :

MM. Castany, Ingénieur en Chef, Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM), Conseiller Service Géologique National, Enseignant Université de Paris VI ; Valiron, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur Agence Financière de Bassin Seine-Normandie, Professeur Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.

Conférenciers :

MM. Brachet (Ministère de la Culture et de l'Environnement), Coulomb (Société Lyonnaise des Eaux et de l'Eclairage), Emsellem (ARLAB), Girardot (Compagnie Générale des Eaux), Langenfeld (AFB Rhin-Meuse), Lesouef (AFB Seine-Normandie), Maneglier (AFB Seine-Normandie), Monition (BRGM), Peaudcerf (BRGM).

GENIE CIVIL DES CENTRALES NUCLEAIRES Conception et exécution

20 au 27 octobre

Orléans

Responsables :

MM. Alemany, Chef de la Division Technique d'Exécution, Direction de l'Equipement, Electricité de France (EDF) ; Duffaut, Direction de l'Equipement (EDF).

Conférenciers :

MM. Aussourd (EDF), Bennet (Alstom-Neyrpic), Betbeder-Matibet (EDF), Catinot (EDF), Coștaz (EDF), Deray (Séchaud et Metz), Douillet (EDF), M. Duhoux (EDF), Dupas (Mécasol), Hug (EDF), Leclercq (EDF), Pellecier (Ministère de l'Industrie), Picaut (Coyne et Bellier), Plichon (EDF), Satre (EDF), Théodore (EDF).

STABILITE DES PENTES

24 au 28 octobre

Toulouse

Responsable :

M. Blondeau, Chef de la Section « Mécanique des Sols », Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LCPC).

Conférenciers :

MM. Colas (LRPC d'Aix-en-Provence), Dupas (Société Mécasol), Gaudin (LRPC d'Aix-en-Provence), Mieussens (LRPC de Toulouse), Pilot (LCPC), Pincet (LCPC), Virollet (LRPC de Toulouse).

MESURES ET PREVISIONS DES DEPLACEMENTS

DECISIONS

M. Jean-Pierre **Maillant**, I.P.C., est, à compter du 1^{er} mai 1977, placé en position de disponibilité pour une période de trois ans éventuellement renouvelable auprès de la Générale de Transport et d'Industrie, en vue d'y exercer les fonctions d'Inspecteur Général.

Arrêté du 1^{er} juin 1977.

M. Antoine **Compagnon**, I.P.C., détaché auprès du Centre National de la Recherche Scientifique pour occuper un emploi d'Attaché de Recherche, est, à compter du 1^{er} octobre 1976, maintenu dans la même position pour occuper un emploi d'attaché de Recherche auprès de cet organisme pour une nouvelle durée de un an éventuellement renouvelable.

Arrêté du 15 juin 1977.

M. Jacques **Lugiez**, I.P.C. en service détaché auprès de la Société Centrale pour l'Equipement du Territoire en qualité de Directeur Adjoint des Etudes est, à compter du 1^{er} avril 1977, maintenu dans la même position et dans les mêmes fonctions auprès de cet organisme pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable.

Arrêté du 20 juin 1977.

M. Marc **Spielrein**, I.P.C., précédemment au Cabinet du Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur est, à compter du 1^{er} mars 1977, placé en position de disponibilité pour une période maximale de deux ans.

Arrêté du 20 juin 1977.

M. Philippe **Rousselle**, I.C.P.C., détaché auprès de la S.C.E.T. en qualité de sous-directeur est, à compter du 1^{er} août 1977, maintenu dans la même position et dans les mêmes fonctions auprès de cet organisme pour une nouvelle période de cinq ans, éventuellement renouvelable.

Arrêté du 21 juin 1977.

M. Jean-Didier **Blanchet**, I.P.C., en service détaché auprès de la R.A.T.P. est, à compter du 1^{er} mai 1977, réintégré pour ordre dans son corps d'origine et mis à la disposition de la Compagnie Nationale Air France pour exercer les fonctions de Secrétaire Général adjoint.

Arrêté du 21 juin 1977.

M. Jean-Pierre **Morelon**, I.C.P.C., en service détaché auprès de l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne en qualité de Chef de Service au Secrétariat Général du Groupe Central des Villes Nouvelles, est maintenu dans la même position et dans les mêmes fonctions auprès de cet organisme pour la période du 1^{er} juillet 1976 au 31 décembre 1977 inclus.

Arrêté du 24 juin 1977.

M. Jean-Marc **Paturle**, I.P.C., en service détaché auprès du Ministère de la Coopération (Coopération Technique du Gabon), est, à compter du 5 juillet 1977, réintégré dans son Administration d'origine et affecté provisoirement à la D.D.E. de l'Isère.

Arrêté du 24 juin 1977.

M. Didier **Quint**, I.P.C., en disponibilité depuis le 1^{er} septembre 1976, est, à compter du 1^{er} juin 1977, réintégré pour ordre dans son administration d'origine et mis à la disposition du Bureau Central d'Etudes pour les Equipements d'Outre-Mer pour une période de deux ans éventuellement renouvelable afin d'y exercer des fonctions de son grade.

Arrêté du 24 juin 1977.

M. Henri **Chauvel**, I.C.P.C., à la D.D.E. des Hauts-de-Seine, est, à compter du 1^{er} juin 1977, mis à la disposition du Syndicat des Transports Parisiens pour y exercer les fonctions de Chef du Service des Etudes en remplacement de M. Maillant.

Arrêté du 27 juin 1977.

M. Marcel **Dussine**, I.C.P.C., détaché auprès de la Société des Autoroutes

du Nord et de l'Est de la France en qualité de Directeur Général, est, à compter du 15 juin 1977, maintenu dans la même position et dans les mêmes fonctions auprès de cet organisme pour une nouvelle période de cinq ans éventuellement renouvelable.

Arrêté du 27 juin 1977.

M. Jean-François **Corte**, I.P.C. en stage aux U.S.A., est, à compter du 1^{er} septembre 1977, affecté au Laboratoire Central des Ponts et Chaussées à Paris.

Arrêté du 27 juin 1977.

M. Jean-François **Poupinel**, I.P.C., en disponibilité auprès de la Banque de Paris et des Pays-Bas est, maintenu dans cette position, à compter du 1^{er} janvier 1978 pour une nouvelle et dernière période de trois ans auprès de ladite Société afin de lui permettre d'y exercer les fonctions de Sous-Directeur.

Arrêté du 29 juin 1977.

M. Joël **Maurice**, I.P.C. auprès du Ministère des Affaires Etrangères pour exercer des fonctions de son grade en Algérie au titre de la Coopération Technique est, à compter du 23 septembre 1976, maintenu dans la même position auprès de ce département ministériel pour une période d'un an éventuellement renouvelable.

Arrêté du 1^{er} juillet 1977.

M. Michel **Bellier**, I.P.C., Adjoint au Chef du Département « Etudes Urbaines » au C.E.T. de Lyon est, à compter du 1^{er} juillet 1977, Chef du Département « Etudes Urbaines » en remplacement de M. Parent.

Arrêté du 6 juillet 1977.

M. Jean-Claude **Ailleret**, I.P.C. en service détaché auprès du Port Autonome du Havre est, à compter du 1^{er} août 1977, réintégré dans son corps d'origine et placé en position de détachement pour une période de cinq ans éventuellement renouvelable auprès du Port autonome de Strasbourg

en qualité de Directeur Commercial.
Arrêté du 8 juillet 1977.

MUTATIONS

M. Daniel **Sene**, I.P.C., chargé de l'O.R. E.A.M. « Lyon Saint-Etienne » est, à compter du 1^{er} juillet 1977, muté, dans l'intérêt du service, à l'Administration Centrale, Direction du Personnel et de l'Organisation des Services, en qualité de chargé de mission auprès du Directeur.
Arrêté du 24 juin 1977.

M. André **Bartoli**, I.P.C. à la D.D.E. de l'Oise, est, à compter du 1^{er} juillet 1977, muté dans l'intérêt du service à la D.D.E. de la Somme, en qualité d'Adjoint au Directeur.
Arrêté du 24 juin 1977.

M. Paul **Grinspan**, I.P.C., affecté au Service de la Navigation Rhône-Saône, est, à compter du 1^{er} septembre 1977, muté dans l'intérêt du service au

Service Central de Documentation des Ponts et Chaussées à Paris.
Arrêté du 27 juin 1977.

NOMINATIONS

M. Claude **Gressler**, I.P.C., précédemment Conseiller Technique au Cabinet du Ministre de la Qualité de la Vie, est, à compter du 1^{er} juillet 1977, nommé Adjoint au Chef du Centre d'Etudes des Transports Urbains.
Arrêté du 24 juin 1977.

M. Albert **Drevon**, I.P.C., détaché dans l'emploi de D.D.E. de la Creuse, est, à compter du 15 juillet 1977, nommé D.D.E. des Alpes de Haute-Provence, en remplacement de M. Danflous.
Arrêté du 6 juillet 1977.

M. Maxime **Baranger**, I.P.C. à la D.D.E. de Maine-et-Loire, est, à compter du 1^{er} août 1977, nommé D.D.E. de la Creuse, en remplacement de M. Drevon.
Arrêté du 7 juillet 1977.

RETRAITES

M. Roger **Coquand**, I.G.P.C., Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées est, à compter du 14 décembre 1977, admis à faire valoir ses droits à la retraite.
Arrêté du 27 juin 1977.

M. Ernest **Galard**, I.G.P.C., mis à la disposition de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat, est, à compter du 10 décembre 1977, réintégré pour ordre dans son administration d'origine et admis à faire valoir ses droits à la retraite.
Arrêté du 5 juillet 1977.

DECES

Nous avons le regret de faire part du décès de :

M. Olivier **Courtaigne**, I.P.C., le 11 juillet 1977.

Nous présentons à sa famille toutes nos condoléances.

appels de Candidatures

GEOLOGIE

L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées lance un appel de candidatures pour la chaire de professeur de Géologie.

Cet enseignement comporte une trentaine de séances (chaque séance — 3 h), incluant un module général et un module d'approfondissement, ainsi que des stages sur le terrain.

Les personnes intéressées pourront obtenir des précisions complémentaires auprès du Directeur de l'Enseignement de l'Ecole. Chaque can-

didat devra joindre à sa lettre de candidature un curriculum vitae détaillé ainsi que la liste de ses références, travaux et publications.

La date limite de réponse à cet appel d'offres est fixée au 28 octobre 1977.

TECHNOLOGIE DE LA CONSTRUCTION

L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées lance un appel de candidatures pour la chaire de profes-

seur de Technologie de la Construction.

Cet enseignement comporte une vingtaine de séances (chaque séance — 3 h).

Les personnes intéressées pourront obtenir des précisions complémentaires auprès du Directeur de l'Enseignement de l'Ecole. Chaque candidat devra joindre à sa lettre de candidature un curriculum vitae détaillé ainsi que la liste de ses références, travaux et publications.

La date limite de réponse à cet appel d'offres est fixée au 28 octobre 1977.

TRANSFERT DE MATIERES. EFFICACITE DES OPERATIONS DE SEPARATION DE GENIE CHIMIQUE

D. DEFIVES, A. ROJEY
 1 vol., relié, 18 x 24, 176 p., 74 fig., 7 tabl. 165 F

DEGRADATION MICROBIENNE DES MATERIAUX

1 vol., broché, 18 x 24, 216 p., 29 fig., 27 tabl., 7 photos 79 F

LES FLUIDES DE TRAVAIL DES METAUX

1 vol., broché, 18 x 24, 336 p., 108 fig., 29 tabl. 149 F

SCIENCE ET TECHNIQUE DU MOTEUR DIESEL INDUSTRIEL ET DE TRANSPORT

R. BRUN
 3 vol., brochés, 17 x 24
 Tome I : 1 vol., broché, 17 x 24, 532 p., 298 fig., 36 tabl. 105 F
 Tome II : 1 vol., broché, 17 x 24, 504 p., 234 fig., 23 tabl., 2 dépliants. 108 F

CARBURANTS ET COMBUSTIBLES POUR MOTEURS A COMBUSTION INTERNE

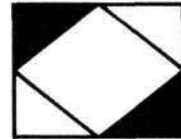
J. WEISSMANN
 1 vol., relié, 18 x 24, 720 p., 286 fig., 192 tabl. 280 F

LA CARBURATION

A. NOUVEN
 1 vol., broché, 17 x 24, 206 p., 108 fig., 4 tabl., 1 dépliant 53 F

RECOMMANDATIONS DE SECURITE. LABORATOIRES

1 vol., broché, 21 x 27, 164 p. 94 F



**Société Française d'entreprises de
 Dragages et
 Travaux Publics**

Tour Eve, 1 place du Sud La Défense (Quartier Villon)
 92806 Puteaux - Cedex France

**TERRASSEMENTS
 TRAVAUX MARITIMES
 BARRAGES ET CANAUX
 ROUTES ET VOIES FERREES
 AEROPORTS
 OUVRAGES D'ART
 BATIMENTS ET USINES
 TRAVAUX SOUTERRAINS**

237



49, rue Rouelle
 75739 PARIS CEDEX 15
 Tél. : 577.66.65

Agences à :

AIX - BORDEAUX - PARIS
 RENNES - MONTPELLIER - NANCY

**COMPÉTENCES ROUTIÈRES
 ET AÉROPORTUAIRES**

Etudes de routes, autoroutes et voirie urbaine.
 Etudes techniques d'ouvrages.
 Etudes de faisabilité.
 Etudes de circulation.
 Contrôle de travaux.
 Organisation des services routiers.
 Etudes techniques d'aérodromes.

RÉFÉRENCES EN FRANCE :

Services de l'Équipement dans plus de 60 départements, villes nouvelles et municipalités.

RÉFÉRENCES A L'ÉTRANGER :

Arabie Saoudite - Brésil - Cameroun
 Colombie - Côte d'Ivoire - Corée
 Espagne - Ghana - Grèce - Haïti
 Indonésie - Irak - Iran - Mexique
 Nigéria - Polynésie - Tanzanie
 Uruguay - Yémen.



SIR

**SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE
 DE REVÊTEMENTS**

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

PROCÉDÉS IRETE

APPLICATIONS DE :

POLYMÈRES

- Polyuréthanes
- Polyesters
- Epoxy
- Acryliques

ÉLASTOMÈRES

- Silicones
- Néoprène
- Hypalon



TRAVAUX SPECIAUX DE FONDATIONS

SIEGE SOCIAL :

AVIGNON, 2, avenue de la Cabrière 84000
 Tél. : (90) 31.23.96

BUREAUX à :

METZ, 1, rue des Couteliers
 57000 METZ BORN Y
 Tél. : (87) 75.41.82

PARIS, 5 bis rue du Louvre 75001
 Tél. : 260.21.43 et 44

CHALON-S/SAONE, 19, rue Saint-Georges
 71100
 Tél. : (85) 48.45.60

ACTIVITES :

TRAVAUX SPECIAUX
 DE FONDATIONS
 PUIITS - POMPAGES
 DRAINAGES SUB-HORIZONTAUX
 RABATTEMENTS DE NAPPE
 TRAVAUX SOUTERRAINS
 PIEUX - PALPLANCHES
 ANCRAGES
 CONSOLIDATION DES SOLS
 PAR COMPACTAGE
 TRAITEMENT ET INJECTION

RÉPERTOIRE DÉPARTEMENTAL DES ENTREPRISES

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

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

01 AIN

Concessionnaire des planchers
et panneaux dalles « ROP »

Les Préfabrications Bressanes

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

05 HAUTES-ALPES

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**

Tous travaux routiers

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

13 BOUCHES-DU-RHÔNE

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**

Tous travaux routiers

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

20 CORSE

ENTREPRISE DE
TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENTS

RABISSONI s.a.

Société anonyme au capital de 100.000 Francs
Gare de Mezzana - Piane de Port
20000 SARROLA-CARCOPINO

26 DROME

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**

Tous travaux routiers

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

38 ISÈRE

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

Broyeur
à boulets

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

39 JURA

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

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

Sté des carrières de **Moissey**
39-MOISSEY

59 NORD

Ets François BERNARD et Fils

MATÉRIAUX DE VIABILITÉ :

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

50, rue Nicolas-Leblanc - LILLE
Tél. : 54-66-37 - 38 - 39

62 PAS-DE-CALAIS

BEUGNET
(Sté Nouvelle des Entreprises)

S.A. au Capital de 5.200.000 F

TRAVAUX PUBLICS

53, bd Faidherbe - 62000 ARRAS

63 PUY-DE-DÔME

BÉTON CONTRÔLE DU CENTRE

191, a. J.-Mermoz, 63-Clermont-Ferrand
Tél. : 92-48-74.

Pont de Vaux, 03-Estivareilles
Tél. : 08-01-95.

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

67 BAS-RHIN

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

Gravière du Rhin Sessenheim

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

Siège social : 67-SEBENHEIM
Tél. : 94-61-62

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

93 SEINE-SAINT-DENIS

s.a.r.l. DEVAUDEL

**FOURNITURES
INDUSTRIELLES**

73-75, rue Anselme - 93400 SAINT-OUEN
Tél. 254.80.56 +

94 VAL-DE-MARNE

ENTREPRISES


QUILLERY SAINT-MAUR

GÉNIE CIVIL — BÉTON ARMÉ

— TRAVAUX PUBLICS —

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

FRANCE ENTIÈRE

 **Compagnie Générale
des Eaux**

Exploitation: EAUX
ASSAINISSEMENT
ORDURES MÉNAGÈRES
CHAUFFAGE URBAIN

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



RINCHEVAL

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

TOUS MATERIELS DE STOCKAGE, CHAUFFAGE ET EPANDAGE
DE LIANTS HYDROCARBONES

ÉPANDEUSES avec rampe

- Eure et Loir
- Jets multiples
à commande
pneumatique

POINT A TEMPS

- Classiques
- Amovibles
- Remorquables



Equipement épandeur à transmission hydrostatique
et rampe à commande pneumatique

STOCKAGE et RÉCHAUFFAGE de liants :

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

(300 réalisations)

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



Centrale traitement des matériaux pour la construction de la Ville Nouvelle de 5 000 logements à MALI ABAD (Iran)

Bouygues est aujourd'hui l'un des premiers groupes français de bâtiment et de travaux publics. Son dynamisme commercial, sa politique de diversification, sa maîtrise des techniques et la rigueur de sa gestion, lui ont assuré une croissance rapide et ordonnée. Initialement implanté en région parisienne, le Groupe couvre l'ensemble du territoire français et accentue le développement de ses activités à l'étranger, notamment en Afrique et au Moyen-Orient.



Pour information : poste 641

BATIMENT TRAVAUX PUBLICS

S.A. AU CAPITAL DE 60 000 000 DE FRANCS
381 AVENUE DU GENERAL DE GAULLE
92142 CLAMART, 630 23 11