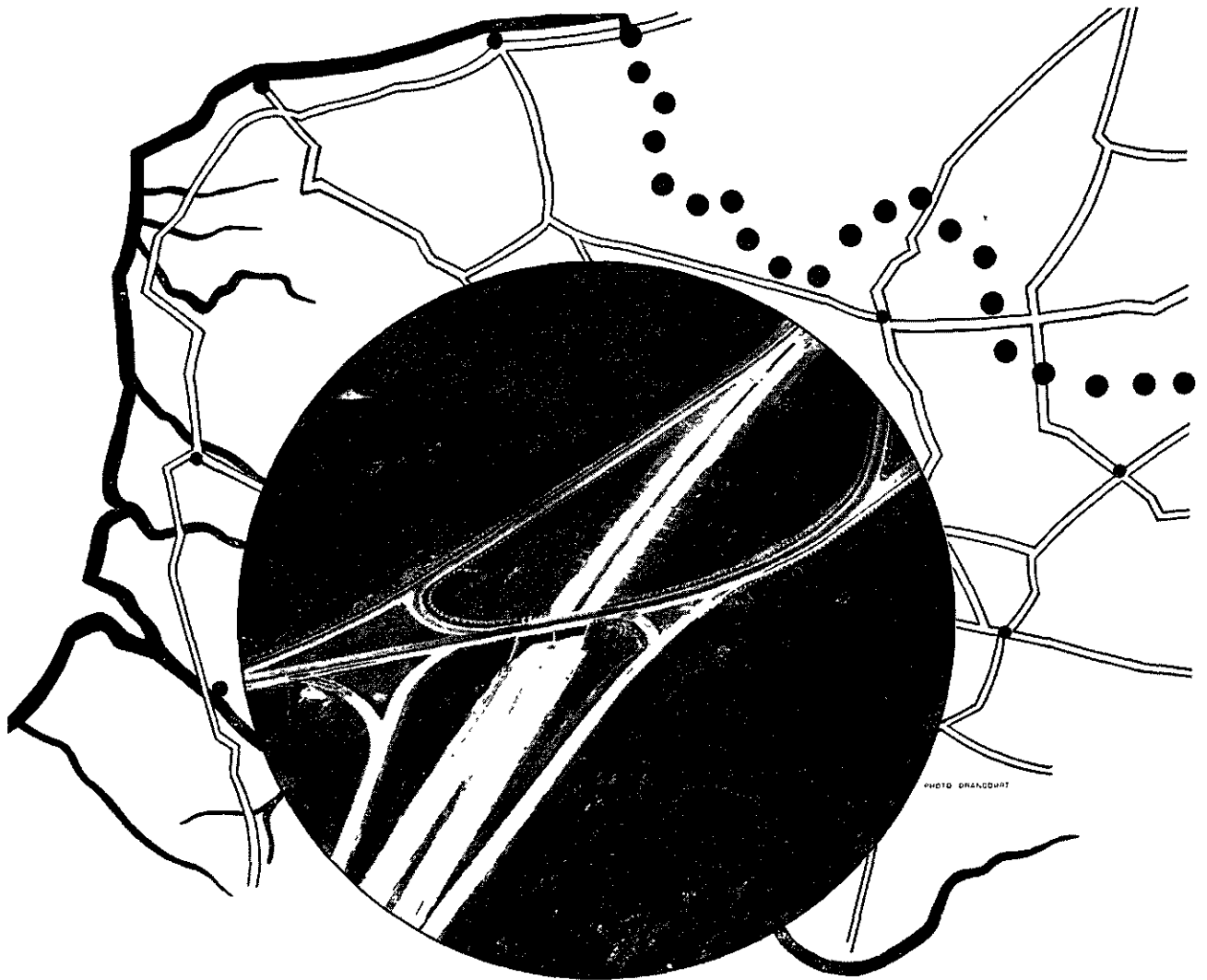


Assemblée Générale





180 km d'autoroutes **BEUGNET**

- Une entreprise à l'échelle européenne employant plus de 700 personnes.
- Un parc de matériel comprenant plus de 800 engins et notamment 8 postes d'enrobage de matériaux bitumineux d'une capacité globale journalière de 7 000 tonnes environ.
- Des ateliers de mécanique et entretien représentant une surface couverte de plus de 25 000 m².
- Un important laboratoire de recherches et contrôles.
- Des produits de revêtement qui ont fait leurs preuves :
RUGOCHAPE LUMICHAPE MICROCHAPE



BEUGNET - bonnes routes - ARRAS

53, BOULEVARD FAIDHERBE

BOITE POSTALE 218

TELEPHONE (21) 21 56 17

Sommaire

La Page du Président	21
Assemblée générale de l'Association Professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines. — Dîner du mardi 28 avril 1970	23
— Discours du Président	23
— Discours de M. Albin CHALANDON, Ministre de l'Équipement et du Logement	27
— Compte rendu de l'Assemblée générale	33
Tribune libre :	
— Nécessité d'une réforme de la législation foncière par M. Gaston DÉFFERRE	41
Des nouvelles de la Préfon	43
Procès-verbaux des réunions du Comité du P.C.M. :	
— Séance du vendredi 20 février 1970	45
— Séance du vendredi 17 avril 1970	47
— Séance du mardi 28 avril 1970	49
Mutations, promotions et décisions diverses	50
Offre de poste - Naissance - Mariages - Décès - Rectificatif	56

Photo de couverture : Les voies de berge rive droite.

PONTS

— METALLIQUES rigides et suspendus

— BETON armé et précontraint

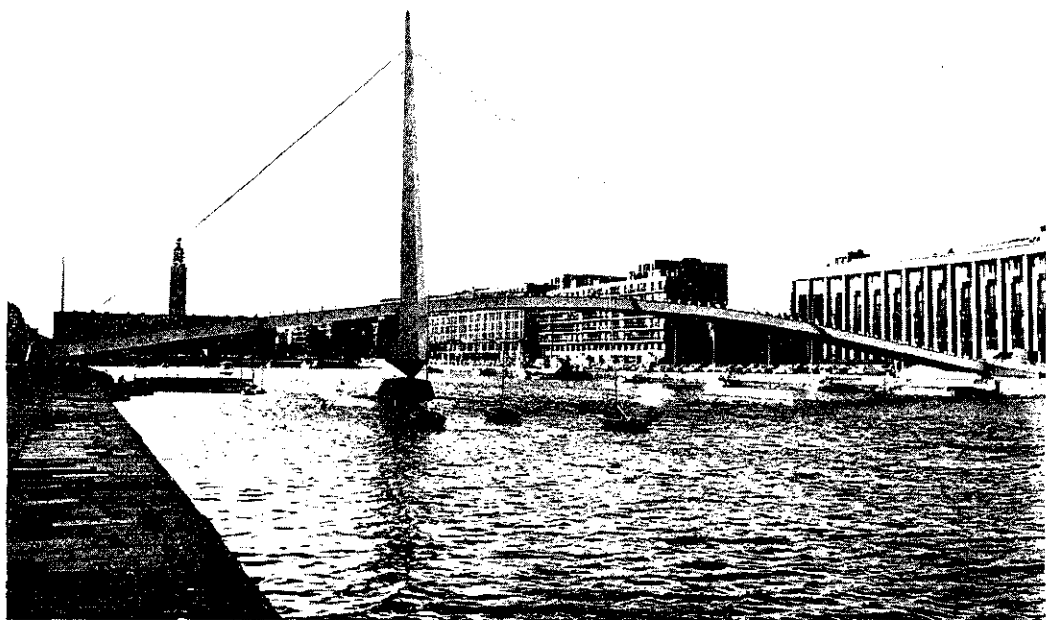


Passerelle du Bassin
du Commerce
Le Havre.

Maître d'ouvrage : Ville du
Havre.

Maître d'œuvre : Direction
de l'Équipement de la Seine-
Maritime et Service de
Construction du Port.

Architectes : Guillaume GIL-
LET, Grand Prix de Rome, et
G. DUPASQUIER, D.P.L.G.



Baudin-Châteauneuf

Société Anonyme au capital de 4.000.000 de F

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

AGENCE DE PARIS : 14, RUE MAUBLANC - XV^e - 533.31.40

Pyc-publicité

LA PAGE DU PRÉSIDENT

Notre camarade Jacques BLOCK, après trois années riches en événements de tous ordres, quitte la présidence de notre Association, et on trouvera dans ce bulletin le texte de la motion de remerciements que lui a votée l'Assemblée Générale du 28 avril. J'ajoute que ce n'est pas un sacrifice à la tradition qui me fait évoquer mon prédécesseur au début de cette page du Président, mais un sentiment d'estime particulièrement chaleureux et sincère dont je veux témoigner ici.

L'Assemblée Générale a pris un certain nombre de décisions que le Comité doit exécuter dans les mois à venir. Le Bureau élu par le Comité le 28 avril a donc une mission bien tracée.

Cette mission, c'est d'abord préparer, en liaison avec les groupes de travail compétents, l'Assemblée Générale prévue pour la fin du mois d'octobre, et en exécution des délibérations de cette Assemblée, mettre en place les nouvelles structures qui seront éventuellement décidées.

Cette mission, évidemment limitée dans le temps, se double, dans cette période transitoire, de la mission classique du Bureau du P.C.M. ainsi que l'a expressément rappelé l'Assemblée Générale.

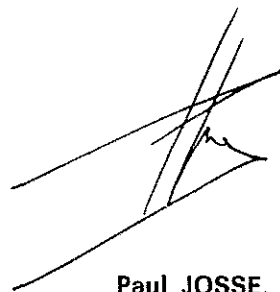
Il serait vain, en effet, de croire que les difficultés vont disparaître, ou seulement s'estomper, dans les mois à venir. Certains problèmes sont toujours brûlants, d'autres, qui sont latents, peuvent ressurgir de façon encore plus critique que dans le passé, d'autres enfin peuvent se révéler soudain.

Le Comité et son Président s'efforceront d'agir au mieux des intérêts des Ingénieurs de nos Corps et savent qu'en cas de besoin ils peuvent compter sur le concours de tous.

Mais ne voulant, pas plus aujourd'hui qu'hier, céder à la tentation de la délectation morose, je me bornerai, en guise de conclusion, à rappeler que dans un article, paru dans le numéro 765 d'Entreprise du 9 mai dernier, et intitulé « Heureuse France », Michel DRANCOURT, souvent sévère pourtant pour la fonction publique, cite au nombre des atouts de notre Pays : « ...Une administration souvent trop lourde mais bien structurée et sur laquelle on peut compter. La valeur des hauts fonctionnaires français est réelle. »

Ne gaspillons pas ce capital qu'on nous reconnaît.

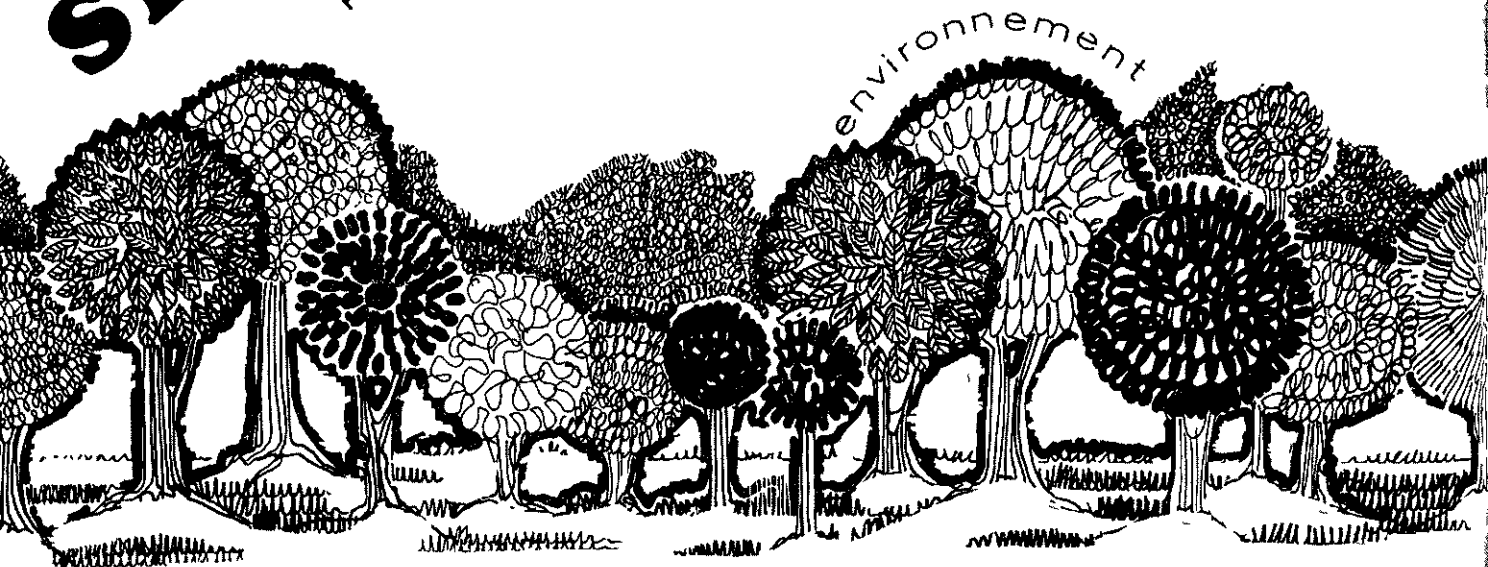
Le 20 mai 1970.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Paul JOSSE', written over a set of horizontal lines that serve as a baseline for the signature.

Paul JOSSE.

SESPA

SOCIÉTÉ D'ÉTUDES D'ESPACES VERTS ET DE PAYSAGES
PAYSAGISTES CONSEILS D.P.L.G. 2 - RUE RENE BAZIN - PARIS XVI -
TEL 288 80 26



parcs municipaux, parcs régionaux, autoroutes, ensembles résidentiels
grands ensembles, complexes sportifs, sièges sociaux, jardins privés

Assemblée générale de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

DINER du MARDI 28 AVRIL 1970

DISCOURS DU PRÉSIDENT J. BLOCK

Mesdames,
Messieurs les Ministres,
Messieurs,
Mes chers Camarades,

Une fois par an, et depuis quelques années dans ces salons même grâce à l'hospitalité d'Air-France, notre Association est heureuse de recevoir, à l'occasion de son Assemblée Générale, tant de personnalités amies au premier rang desquelles elle se félicite de compter les Ministres qui sont le plus directement en prise — ne me faites pas dire « aux prises » — avec le Corps des Mines et celui des Ponts et Chaussées.

C'est une occasion annuelle pour le P.C.M. de faire connaître, par la voix de son Président, son point de vue sur certains problèmes qui lui paraissent mériter une attention particulière de la part des pouvoirs publics.

Et je dois dire que la franchise, qui est habituelle ici, a toujours trouvé un écho chez M. le Ministre des Transports ou M. le Ministre de l'Équipement et du Logement dont la tradition veut — bien qu'elle soit forcément récente — qu'ils prononcent alternativement le discours en réponse.

Cette année, c'est ainsi au tour de Monsieur CHALANDON de parler, et nous nous en réjouissons parce que Monsieur CHALANDON est un homme qui a des choses à dire, qui sait les dire, mais qui surtout a la volonté de traduire ses idées en actes.

Or s'il est déjà rare de voir exprimer des idées nouvelles, il est encore plus remarquable de les voir mettre en application, notamment dans un pays comme le nôtre où l'intelligence est plus souvent mise au service de la discussion et de la contestation que de la création, et où l'action se heurte à une résistance au changement quasi-systématique.

Les raisons de cet état de fait doivent sans aucun doute être recherchées dans un système d'éducation beaucoup trop théorique, et dans un système d'organisation beaucoup trop centralisateur.

Notre éducation ne prépare pas les hommes à vivre en société, c'est-à-dire à connaître et à comprendre les règles économiques et sociales de la vie en commun dans le monde moderne. Notre centralisation ne les habitue pas à prendre en main eux-mêmes leurs problèmes, mais à s'en remettre à une autorité extérieure dont il est trop facile tout à tour de réclamer et de condamner l'intervention.

Ces deux systèmes conduisent fatalement à l'incompréhension et l'irresponsabilité.

L'équilibre démocratique entre intérêts particuliers et intérêt général devient alors impossible, la concertation étant absente ou conduisant à un dialogue de sourds. Tout se

ramène alors à des épreuves de force entre les groupes de pression professionnels et syndicaux et ce que l'on a appelé la technocratie, et les conflits se trouvent donc, en fait, traités en dehors des règles du jeu de la société, telles que la Constitution les définit. Cela est évidemment extrêmement grave.

La perte de pouvoir des assemblées élues territorialement, que cela traduit, est-elle une cause ou un effet ? Les hommes d'aujourd'hui ne se sentent-ils pas effectivement plus solidaires - au plan national - de ceux qui font le même métier qu'eux, que des autres habitants de leur canton ? Et n'est-ce pas parce que l'économie tend à l'emporter sur le politique que le pouvoir tend à passer aux mains de ceux qui détiennent les verrous de la production ?

Autant de graves problèmes auxquels je n'ai pas, bien entendu, la prétention d'apporter des réponses ici, mais qui ne peuvent cependant laisser indifférent aucun responsable, et notamment pas les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et les Ingénieurs des Mines en raison du rôle qu'ils exercent dans les administrations centrales et territoriales, comme dans l'entreprise publique et privée.

Dans leur domaine la suppression des deux obstacles à la démocratie que j'ai signalés : l'inadaptation du système éducatif, et la centralisation excessive, est aussi nécessaire et importante qu'ailleurs ; et notre Association n'a cessé, mais souvent en vain, de suggérer un certain nombre de mesures pour y parvenir.

Au risque malheureusement de répéter ce que je disais déjà ici même l'année dernière et il y a deux ans, je parlerai donc encore une fois, et d'abord, du problème de l'éducation et de la formation.

Nous avons la chance d'être formés dans le système des grandes écoles. Je dis la chance, car ce système, grâce aux contacts qu'il entretient avec l'Administration et les entreprises, prépare mieux qu'aucun autre les hommes à se comporter en citoyens dans la société. Je dis la chance, car on y maintient encore l'égalité et la qualité par le travail face à la dictature des paresseux, et l'objectivité par la connaissance des faits, face à la dictature des violents et des doctrinaires.

Mais le système des grandes écoles a un besoin urgent d'être matériellement modernisé et moralement soutenu.

Voilà des années, Monsieur le Ministre, qu'on discute du transfert à Palaiseau, autour de l'X, de quelques écoles d'application. Alors qu'on n'hésite pas à créer partout les universités nécessaires, on n'arrive pas à faire prendre cette décision relativement modeste dont l'importance est pourtant vitale pour notre pays.

Je n'ose plus parler de nos locaux vétustes et insuffisants qui nous rendent honteux d'y accueillir des étrangers et interdisent toute pédagogie moderne. Je suppose, Monsieur le Ministre, que vous avez pu faire vous-même la comparaison entre la rue des Saints-Pères et, par exemple, les Technische Hochschule allemandes, sans parler des instituts de technologie américains, comme vous avez su la faire entre nos routes défoncées par le trafic et le gel et les réseaux autoroutiers de nos voisins européens.

Je ne doute pas, Monsieur le Ministre, que vous sachiez trouver des solutions administratives et financières au problème des écoles dont vous avez la charge, et qui sont les investissements les plus précieux, ceux de la matière grise, comme vous avez su le faire contre vents et marées - pour d'autres urgences concrètes.

Mais surtout il faut comprendre qu'aujourd'hui, et plus encore demain, le développement technologique avancé qui fait et fera les grandes nations, suppose la réunion géographique d'un certain nombre de conditions favorables qui sont la matière grise, les transports et télécommunications, l'environnement.

Les sites sur lesquels sont actuellement possibles en France avec des chances de succès de telles concentrations de centres d'enseignement, de recherche, d'études sous contrat, d'industries de pointe, d'infrastructures, et d'environnement, sont malheureusement très peu nombreux en raison de nos retards dans les équipements.

La région sud de Paris est une de ces rares zones : de grâce qu'on ne laisse pas passer cette chance, au nom d'un perfectionnisme que je sais que vous condamnez comme moi, Monsieur le Ministre, de doter la France du centre de technologie avancée de classe européenne qui lui fait cruellement défaut pour elle-même comme pour son influence internationale, et dont elle a un urgent besoin.

Le regroupement de quelques grandes écoles sera d'ailleurs source d'économie et de décloisonnement en permettant la mise en commun de certains équipements, de certains moyens, de certains cours. Et c'est à partir d'un tel point fort que pourront être utilement fécondés des centres spécialisés dans d'autres régions de France, noyaux futurs d'autres sites de développement technologique avancé. Ou alors qu'on dise franchement que l'on veut tuer le système des grandes écoles, mais il n'est plus possible en tout cas de rester davantage dans l'expectative et la lenteur.

J'ajoute que, pour nos Corps eux-mêmes, le problème de la formation est d'autant plus essentiel qu'il est devenu la justification même de leur existence.

En effet, il fut un temps où l'Etat lorsqu'il avait une tâche à accomplir créait un service et un Corps pour l'animer, ce qui était sa justification.

Mais la diversification et la multiplication des tâches de l'Etat ont vite montré les limites du système : les services sont devenus polyvalents et les Corps ont dû essaïmer en dehors de leurs services d'origine ; et aujourd'hui chacun est bien conscient que les problèmes complexes qui caractérisent notre monde ne peuvent être affrontés que par des équipes, groupant des hommes de formations différentes et travaillant dans des structures évolutives.

On passe ainsi de la notion de Corps se définissant par référence à un service, à celle de Corps se définissant par référence à une formation. Et ce qui définit et justifie un Corps, c'est, nous semble-t-il aujourd'hui, plus la qualité et l'originalité de sa formation que sa vocation plus ou moins exclusive à animer certains services de l'Etat.

Un grand Corps est désormais celui qui veille avant tout à la valeur de sa formation, tant scolaire que permanente, ce qui signifie le maintien d'un niveau scientifique très élevé dans les écoles qui le forment, et à son efficacité au service de la Nation tout entière. C'est notamment le rôle d'une Association comme la nôtre que d'y veiller, et notre Assemblée générale a décidé aujourd'hui même de préparer une rénovation du P.C.M. qui va dans ce sens.

Une telle définition conduit naturellement à maintenir des critères de qualité sévères pour l'entrée dans les Corps, ce qui ne veut absolument pas dire filière unique de recrutement, bien au contraire. Nos statuts traduisent ce souci d'ouverture et nous pensons qu'ils peuvent sur ce point être encore améliorés par des possibilités de recrutement sur titres.

Mais la nécessaire ouverture d'une société réputée bloquée doit se faire dans les services plus encore que dans les Corps eux-mêmes. Un grand Corps est d'ailleurs celui qui préfère la concurrence dans les emplois à la défense des avantages acquis, et le goût du risque à celui de la sécurité.

Encore faut-il que les règles du jeu soient claires.

L'ouverture des services doit d'abord être réciproque. Or je pose franchement la question : si l'on ouvre, par exemple, les services de l'Équipement à d'autres grands Corps scientifiques ou administratifs, réciproquement la Préfectorale, le Ministère des Finances, celui des Affaires Étrangères, celui de l'Agriculture, pour ne citer que quelques exemples, sont-ils prêts à accueillir largement les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ? Si, manifestant notre désir d'ouverture, nous n'étions pas payés en retour, nous serions tout simplement victimes de notre libéralisme.

L'ouverture des services doit ensuite garantir la qualité, la compétence, et l'objectivité dans le choix des hommes. Des critères et des procédures doivent être imaginés. Le P.C.M. a en son temps proposé devant une commission du Conseil d'État la création d'un organisme de sélection commun à tous les grands Corps scientifiques et administratifs pour l'accès à tous les postes de responsabilité de l'administration, mais cette suggestion est restée sans suite.

L'ouverture des services doit, enfin, se faire dans la concertation. Concertation inter-ministérielle au niveau de la Fonction publique, et ministérielle par l'établissement de conseils de gestion des grands Corps associant les principaux employeurs de ces Corps, publics et privés, et les représentants de leurs associations.

Nous souhaitons vivement, Monsieur le Ministre, qu'un tel conseil soit mis en place au plus tôt au Ministère de l'Équipement et du Logement pour le Corps des Ponts et Chaussées.

J'en arrive au deuxième obstacle que j'ai dénoncé : la centralisation excessive qui tue la responsabilité de citoyen. Etant au contact et au service des collectivités locales comme de l'administration centrale, et de ce fait souvent dans des situations difficiles et parfois, incomprises, nous souhaitons fermement une réforme qui donnerait de réels pouvoirs à des collectivités locales renouées, de taille suffisante pour être financièrement viables, et auxquelles des tutelles a priori ne reprendraient pas d'une main ce qu'elles donneraient de l'autre, mais au contraire stimuleraient et inciteraient en liant leurs aides au respect d'objectifs et à l'exécution de contrats : par exemple, pas de subvention sans établissement de plans à long terme de développement et d'aménagement, pas d'infrastructures sans récupération des plus-values foncières par un impôt foncier local croissant avec le coefficient d'utilisation des sols et modifiable avec ce coefficient.

L'application de méthodes analogues par les administrations centrales dans leurs relations avec leurs services extérieurs serait aussi nécessaire : c'est ce qu'on appelle la dé-concentration.

Oui, Monsieur le Ministre, nous sommes bien d'accord pour que les chefs de services extérieurs soient de vrais patrons. Mais un vrai patron, dans le cadre de la politique qui lui est fixée par son conseil d'administration, est libre d'utiliser ses crédits, d'organiser ses services, de recruter son personnel, de développer librement les contacts et les activités qu'il estime utiles et rentables. Moyennant quoi on peut valablement le juger à ses résultats.

Mais dans quelles conditions de telles délégations de pouvoirs sont-elles transposables à l'administration compte tenu des règles de la Fonction publique, des Finances, du rôle dévolu aux Préfets, des habitudes mentales ?

Nous croyons cependant qu'une expérience mériterait d'être tentée à l'incitation du Gouvernement qui leverait à cet effet les obstacles administratifs. Est-ce utopique ou absurde ? Nous ne le croyons pas, nous ne voulons pas le croire si le rôle de l'État doit évoluer comme vous le souhaitez, Monsieur le Ministre, en cessant de tout faire lui-même et d'être un frein à l'activité des autres, pour faire faire et devenir un vrai moteur du développement.

Voilà, Monsieur le Ministre, ce que je voulais, ce que je devais, dire au moment où je vais quitter la présidence de notre Association après 3 années d'exercice. Je dois dire que j'ai vu de nombreux ministères, au moins quatre si ma mémoire est fidèle, se succéder pendant cette période, et que cela n'a bien sûr pas été très favorable à l'application des mesures que nous suggérons depuis longtemps. Pourtant le temps presse et l'urgence grandit. De votre détermination, Monsieur le Ministre, nous attendons donc beaucoup.

DISCOURS DE MONSIEUR ALBIN CHALANDON

Ministre de l'Équipement et du Logement,

Monsieur le Président,

Messieurs,

Bien que souffrant depuis quelques jours, j'ai tenu à être ici ce soir, et cela est bien compréhensible : il y a parmi vous des hommes qui occupent des responsabilités importantes pour la vie du pays, c'était donc pour moi une occasion de les voir. Puis il y a surtout, ceux qui travaillent avec moi, ainsi que ceux qui travaillent avec M. MONDON, puisque les uns et les autres sont gérés par le Ministère de l'Équipement et du Logement.

Après ces deux années de collaboration — pour moi qui venais d'une autre origine, non seulement par ma profession passée, mais aussi par mon corps d'origine au sein de l'État — je tiens à exprimer la joie que j'ai à travailler avec vous.

Vous possédez une qualité éminente, qui est rare dans ce pays, et que je tiens à saluer : c'est d'être constructifs. A côté d'une grande solidité intellectuelle, technique — cela va sans dire —, d'un grand dévouement, il y a chez vous un goût de l'action, et, tout particulièrement développée chez les jeunes, une capacité de s'enthousiasmer pour l'action précisément.

Il y a eu des problèmes entre nous, problèmes d'ailleurs circonscrits et limités : votre Président et moi-même avons eu l'occasion d'en débattre bien souvent, et j'ai approuvé son acharnement à défendre les positions qu'il considérait devoir soutenir. Sur ces problèmes, il faut que nous nous expliquions clairement et ce que je voudrais faire ce soir, c'est très rapidement les insérer dans l'ensemble de l'action que je mène depuis deux ans au Ministère de l'Équipement et du Logement. Cette action provoque parfois quelques grincements, mais, finalement, elle commence à être clairement perçue.

Vous avez naturellement une formation commune, mais il y a toutefois une grande diversité dans vos carrières. Je crois que la moitié d'entre vous sert l'État au sein de l'Administration, alors que les autres vont dans des entreprises, les unes publiques, les autres privées. Je pense que, chacun à votre poste, vous ressentez tous une inadaptation assez constante et fondamentale entre notre système économique actuel et la réalité économique qui change très vite, alors que le système, lui, n'a pas suffisamment évolué.

Je parle souvent de l'économie administrative dans laquelle nous sommes engagés, beaucoup plus que nous le pensons — mais nous n'avons pas exactement conscience de l'intensité du phénomène, par opposition à ce que l'on appelle couramment l'économie de marché.

Qu'est-ce donc que cette économie administrative dans laquelle nous baignons, ou plutôt nous respirons ?

Je prendrai un exemple précis, celui des H.L.M. Nous trouvons là, le type même du système administratif ; c'est-à-dire d'une économie dans laquelle c'est l'Etat qui fixe les normes techniques, administratives, qui fixe les prix, la répartition des aides et qui transmet toutes ces directives à des organismes eux-mêmes déterminés, par les privilèges et les monopoles qu'on leur concède. Ce système, a l'évidence, a un mauvais rendement.

Ainsi, lorsqu'il s'agit de prix, dès que l'Etat fixe ce qu'il appelle en l'occurrence un prix-plafond, toutes les activités, tous les cerveaux, toutes les professions ont les regards tournés vers ce prix, qui devient l'objectif essentiel. Ils règlent leur action en fonction de ce prix et non de ce que l'on pourrait faire, même si l'on pouvait faire beaucoup mieux.

Ce système n'incite pas à l'effort ni à la bonne gestion. Vous me direz : il s'agit là d'un cas limite, l'économie française n'est pas toute a cette image. Eh bien si, et beaucoup plus que nous l'imaginons. En fait, d'une façon ou d'une autre, l'Etat intervient dans un nombre considérable de secteurs, pour exercer une tutelle qui fait que les professions, bien souvent, ne sont plus des professions majeures.

Dans la plupart des cas, ce que l'on appelle le marché disparaît, pour la raison que ceux qui, théoriquement, ont la responsabilité de prendre des décisions au niveau des entreprises n'ont plus la possibilité de le faire.

De plus, il y a un poids considérable du secteur public : l'Etat fait directement beaucoup de choses ; il ne les fait pas dans les meilleures conditions parce que, dans bien des cas, toutes sortes de règles désuètes empêchent de bien utiliser l'argent qu'il détient : je pense par exemple aux règles de l'annualité budgétaire, aux règles de la comptabilité publique qui empêchent, au niveau du Ministère de l'Équipement et du Logement, de travailler convenablement. Ainsi lorsque l'ont fait des routes ou des autoroutes, ceux qui les font savent bien le prix que représente le « saucissonnage » !

Il existe, en outre, un secteur public industriel considérable. Il est rigide par nature, notamment à cause du statut de son personnel, et de sa vocation, définie souvent dans un cadre juridique strict qui empêche l'entreprise d'évoluer. A cela s'ajoute une tutelle étroite qui se traduit par une immixtion permanente dans la gestion de ces entreprises leur ôtant toute liberté.

Quant à l'entreprise privée, en France, elle n'a pas toujours su évoluer comme elle aurait dû le faire, et elle se trouve aujourd'hui dans une situation curieuse d'une compléxité avec l'Etat. L'Etat, l'Administration, contrôlent très largement les entreprises privées et les aident aussi largement. Pourquoi dans ces conditions se donneraient-elles du mal ?

Finalement, la gestion de la plupart des entreprises consiste beaucoup plus à arranger des coups avec l'Etat qu'à faire vraiment ce qu'il faut faire, et cette tendance est renforcée par le « cursus honorum » traditionnel qui, dans ce pays, fait que l'on commence par réussir dans le secteur public et qu'ensuite on entre dans le secteur privé. Il en résulte une certaine continuité qui n'est pas nécessairement bonne. Il découle de cette habitude qu'il y a en France deux types d'entreprises : celles dont les managers modernes vivent dans leurs bureaux, leurs usines, leurs ateliers et celles dont les managers, de style traditionnel, viennent du secteur public et passent une grande partie de leur temps dans les bureaux des Ministères.

Nous sommes là en pleine économie administrative, ce qui se traduit par un mauvais rendement : cela coûte cher, puisqu'on ne travaille pas dans les meilleures conditions et qu'on n'est pas incité à chercher la meilleure solution. Cette intervention systématique de l'Etat dans le secteur privé a un effet aussi stérilisant qu'une action directe excessive dans le domaine du secteur public industriel.

Comment résoudre la difficulté lorsqu'on se trouve dans une économie de compétition — comme c'est le cas depuis un certain nombre d'années —, et lorsqu'on se trouve devant la nécessité de faire face à une concurrence extérieure, qui met en cause la vie de nos entreprises ? Comment résoudre cette difficulté lorsque, de plus, on se trouve dans une situation financière qui, espérons-le, ne sera pas une donnée permanente, mais qui n'en est pas moins une donnée pour les années à venir et qui fait que l'on a des budgets en récession (et il faut craindre que le budget de 1971 en matière d'équipement soit plus mauvais que celui de 1970).

Place devant cette situation et avec de telles perspectives il va de soi qu'il faut à tout prix chercher à utiliser au mieux l'argent dont on dispose et à avoir la plus grande efficacité possible.

J'ai essayé de définir deux ou trois actions et de les réaliser progressivement. C'est d'abord un effort de libération à l'égard de toute l'économie, qui repose sur deux idées essentielles : d'une part redonner aux professions leur responsabilité, en faire des êtres majeurs, et d'autre part de tenir le plus grand compte du marché.

Cela ne veut pas dire qu'il faille livrer l'économie d'un pays moderne au marché : nous savons qu'il comporte des excès et qu'il faut les corriger, c'est le rôle des Gouvernements. Mais il faut s'appuyer sur le marché, garder le contact avec lui, faute de quoi on aboutit à une floraison de textes et de réglementations qui débouche sur une situation d'une complexité inextricable.

Parallèlement, j'ai réalisé un transfert du secteur étatique vers d'autres secteurs. Il vous vient à l'esprit tout naturellement le transfert d'autoroutes au secteur privé. Je crois que les transferts de ce genre sont nécessaires pour un certain nombre d'activités qui, actuellement ressortissent du domaine de l'Etat. Je ne me rejouis pas particulièrement de ce que les autoroutes échappent au budget ; si le Ministre de l'Equipement disposait des crédits dont il a besoin, il préférerait faire des autoroutes avec l'argent de l'Etat, c'est-à-dire, sans recourir aux péages. Comme ce n'est pas possible et que pourtant il faut construire des autoroutes, ce transfert est le seul moyen de réaliser ce dont nous avons besoin. C'est une solution, même si ce n'est pas la meilleure.

Il y a par contre, bien d'autres domaines où ce transfert pourrait se faire dans les conditions les plus avantageuses et les plus bénéfiques pour l'intérêt général. Encore convient-il de considérer que ces transferts ne doivent pas s'opérer uniquement en direction du secteur privé, mais aussi vers les collectivités locales, et je rejoins ici ce que disait tout à l'heure votre Président. Les collectivités locales doivent retrouver davantage d'indépendance, de possibilité d'action, mais il va de soi qu'aussi longtemps qu'il y aura 39 000 communes en France, on ne pourra pas faire ce transfert, et du même coup on ne pourra avoir de bonne politique d'équipement dans les départements. C'est donc là un cercle vicieux qu'il faut rompre d'une façon ou d'une autre. Il faut savoir que cette décentralisation, qui concerne aussi bien le secteur privé que les collectivités locales, est une nécessité, si l'on veut non seulement retrouver davantage d'efficacité, mais aussi si l'on veut retrouver la vraie liberté politique qui est un vrai support économique. Il reste, dans cette notion de transfert, à réaliser un mouvement interne au sein de l'Etat : c'est ce que j'ai appelé la privatisation du secteur public. Il s'agit de donner aux entreprises publiques le goût et les moyens d'une gestion comparable à celles des entreprises du secteur privé.

C'est ce que je tente de faire avec les sociétés d'économie mixte d'autoroutes : les libérer administrativement, financièrement, techniquement, et qu'il faut généraliser dans beaucoup d'autres secteurs. Finalement, le secret d'une entreprise quelle qu'elle soit, est que ceux qui la dirigent soient maîtres de leur destin et de leurs décisions. Arriver à détacher ces entreprises de l'Etat et du Gouvernement qui exercent sur elles une tutelle étroite tant dans le domaine de leurs investissements, que dans celui des prix, est chose difficile ; et pourtant c'est bien vers cette indépendance qu'il faut aller si l'on veut arriver à créer pour ces entreprises des conditions de gestion qui soient, non pas identiques bien sûr, mais proches de celles de l'entreprise privée.

Dans tout cela, vous le voyez, le rôle de l'Etat n'est nullement affaibli. Au contraire, dans la mesure où l'Etat peut réussir à se débarrasser de toute une série de tâches secondaires pour lesquelles il n'est pas suffisamment bien assuré, dans lesquelles il s'empêtre, il sera beaucoup plus en mesure de réaliser les missions fondamentales qui sont les siennes.

Son rôle est avant tout, d'orienter, de fixer un cadre aux activités de la Nation, et ensuite de contrôler que les objectifs sont atteints ; à l'intérieur de ce cadre, il ne doit pas intervenir, il doit laisser les professions et les producteurs faire ce qu'ils doivent faire.

Il me reste à essayer de définir l'évolution de l'Administration proprement dite - et particulièrement de la mienne - dans cette société économique libérée.

Je dirais qu'il doit y avoir une sorte de marche convergente de l'Administration et de l'entreprise vers une même conception, une même philosophie.

Qu'est-ce que l'entreprise moderne ? Qu'est-ce qui caractérise l'esprit d'entreprise ? C'est essentiellement une remise en cause *incessante*, une inquiétude *de tous les instants* qui engendre inéluctablement (particulièrement dans les pays où les entreprises sont les plus prospères) une reconversion permanente des entreprises ; elles changent de nature, d'activité, de méthode, et cela de plus en plus vite.

Précisément, l'une des faiblesses de l'entreprise publique est que, par la rigidité des cadres juridiques qu'on lui impose, elle ne peut pas évoluer, ni adapter ses activités.

La reconversion permanente, est à mon sens, le signe essentiel de l'entreprise moderne, et elle doit se traduire, dans les faits, par l'innovation — donc l'imagination —, par la primauté de la fonction commerciale, que nous avons presque totalement ignorée jusqu'à ce jour dans ce pays, où la fonction technique est très largement dominante.

La résultante, c'est l'esprit de profit : il va de soi que la finalité d'une entreprise est de gagner de l'argent, ce qui crée en son sein une discipline pour ceux qui travaillent et les contraint à remplir leurs tâches dans les meilleures conditions possibles.

Il faut essayer de transposer cet état d'esprit dans l'administration. Depuis deux ans, j'ai bien souvent invité mes collaborateurs à abandonner le conformisme pour aboutir à une remise en cause permanente, dont je disais tout à l'heure qu'elle était le moteur essentiel de l'entreprise moderne. Cela implique aussi la pratique de l'innovation, et par conséquent, un effort d'imagination.

Je dirais aussi qu'il faut avoir une grande ouverture d'esprit. Le rôle du fonctionnaire n'est plus seulement de faire des règlements et de les faire exécuter, enfermé dans son bureau, dans le temple de son autorité ; il faut qu'il s'ouvre sur l'extérieur, qu'il soit un animateur en contact avec tous, et que finalement, cette primauté commerciale qui caractérise l'entreprise moderne, on la retrouve, chez lui, sous l'aspect du respect de l'usager.

Enfin et surtout ce qui me paraît le plus important dans le travail quotidien, c'est l'esprit économique. Cet esprit met en cause le perfectionnisme, qui est tout à fait remarquable en lui-même, mais qui ne tient pas compte du contexte économique et qui exclut le sens du temps. Il faut savoir par exemple, qu'une année de retard pour un programme de construction, représente facilement une augmentation de 3, 4, 5 % du prix de revient. Comment, alors, ne serais-je pas scandalisé lorsqu'un collaborateur me dit, en parlant de telle ou telle affaire, qu'il n'est pas urgent de la résoudre sous prétexte qu'elle est en cours depuis 5 à 6 ans !

Dans un certain nombre de secteurs qui dépendent de moi, et je pense à l'urbanisme notamment, il était admis comme principe qu'il était immoral de se préoccuper de la notion de coût. Or cette notion doit être présente partout, et particulièrement alors que nous disposons de si peu de ressources, c'est pour nous un devoir que de les utiliser de la meilleure façon. Je dirais même que c'est une question d'honnêteté intellectuelle et que nous n'avons pas le droit d'estimer de façon fantaisiste les coûts des ouvrages, car cela peut avoir des répercussions considérables.

A côté du coût, nous trouvons, la rentabilité, son corollaire. Des études de rentabilité sont déjà faites dans le domaine routier par exemple, mais ce qui est important c'est d'introduire systématiquement la notion de rentabilité dans la conception des opérations. Ainsi en matière d'urbanisme, monter des opérations déficitaires, c'est les rendre, sinon impossibles, du moins très limitées, parce qu'elles ne peuvent plus se faire qu'avec une aide de l'Etat donnée au compte-goutte. Si au contraire, on réussit à bâtir ces opérations, à les concevoir dans l'équilibre, elles se trouvent finalement réalisées dans les meilleures conditions.

Voilà donc un état d'esprit qu'il n'est pas inutile d'analyser et sur lequel il faut insister parce que nous ne le possédons pas pour des raisons de formation.

Je n'ai pas besoin de souligner l'importance des méthodes modernes de gestion ; elles commencent à pénétrer maintenant dans le secteur public, dans l'Administration elle-même. Le Ministère de l'Équipement et du Logement a été choisi comme un des Ministères pilotes en l'occurrence. Des travaux tout à fait intéressants ont déjà été menés et l'on peut penser que, dans un délai raisonnable — d'abord dans certaines régions et certains départements, puis pour l'ensemble du pays —, nous aurons une gestion pure, objective, et nous pouvons en contrôler les résultats.

C'est tout de même, d'une certaine façon, une révolution ; mais il va de soi que, si cette révolution existe dans les méthodes, il faut en même temps qu'une révolution se fasse dans les institutions, c'est-à-dire que l'on modifie le système actuel pour qu'il fasse clairement apparaître la responsabilité et l'initiative. Et nous en venons là, à l'un des problèmes évoqués tout à l'heure par M. BLOCK, celui de l'ouverture.

Il convient dans ce domaine de dire les choses de façon tout à fait nette. Il faut d'abord instaurer une mobilité. Pourquoi en effet y aurait-il deux catégories de fonctionnaires, les parisiens et les provinciaux, sans aucune possibilité d'échange entre eux ? Pourquoi y aurait-il d'un côté des administratifs, et de l'autre des techniciens, sans qu'il puisse y avoir de communication entre eux ?

Il faut aussi une ouverture, c'est évident, si certains n'en avaient pas conscience, la crise de mai 1968 leur a ouvert les yeux. Il va de soi que nous ne pouvons pas maintenir une situation où les positions des hommes sont déterminées une fois pour toutes par la possession d'un parchemin qu'ils ont acquis à 20 ou 25 ans. Cela ne veut pas dire, bien sûr, qu'il faille remettre en cause la valeur des diplômes et des études qui sont faites, notamment, dans les Grandes Ecoles, qui prodiguent le meilleur enseignement de ce pays. Mais il faut que parallèlement à cette orientation, basée sur des parchemins, il y en ait une qui tienne compte des résultats. C'est en effet par l'action quotidienne que l'on juge les hommes et qu'on doit leur donner la possibilité de pouvoir accéder à des fonctions de responsabilité.

Il faut aussi et tout naturellement la possibilité d'une sanction, sanction positive et sanction négative. Si l'on veut vraiment que les institutions fonctionnent dans une entreprise, il faut qu'il y ait des responsables ; il faut qu'il y ait des patrons à l'égard de ceux qui sont sous leurs ordres, et il faut que les patrons soient eux-mêmes en contact étroit et sous la tutelle de ceux qui les commandent. Pour façonner de tels patrons, j'ai mis en train une réforme qui consiste à créer des emplois fonctionnels ; cette réforme instaure la responsabilité et la sanction, qu'implique toute responsabilité pour tous les chefs de service régionaux et les directeurs départementaux du Ministère. C'est là une réforme fondamentale, la plus importante sans doute de celles que j'aurais menées à bien à la tête de ce département. Le Ministère comptera un certain nombre de patrons et il commencera à prendre l'apparence d'une grande entreprise moderne.

Il va de soi qu'en contre-partie de cette responsabilité et de cette possibilité de sanction, il faut que ces postes soient revalorisés et c'est ce à quoi je m'applique en ce moment dans de laborieuses discussions avec le Ministère des Finances.

Je sais bien que cette réforme comporte des limites et des difficultés, et que nous sommes pris dans un corset qui est celui de la Fonction Publique. Il faut pourtant que ceux à qui l'on a donné des responsabilités accrues puissent avoir en contre-partie une certaine liberté dans leur gestion. Je pense arriver sur ce point à des résultats, après avoir surmonté bon nombre de difficultés.

Devant toutes les tâches qui nous attendent, devant le développement des techniques, nous pouvons à coup sûr affirmer que l'Administration, outil de l'État et du Gouvernement, doit devenir de plus en plus puissante.

La première conclusion à tirer de cette constatation, c'est que, devant cette puissance grandissante qu'accentueront l'informatique et la centralisation des informations, il faut qu'il y ait une suprématie évidente du pouvoir politique sur le pouvoir administratif. L'ultime choix en fin de compte doit rester au pouvoir politique : c'est une chose évidente. Il faut par conséquent qu'au sein du gouvernement les ministres puissent commander.

La deuxième conclusion est qu'il faut que les hommes de l'Administration investis de ces tâches et responsabilités nouvelles soient des hommes complets qui leur permettent de se former toute leur vie. Cette formation, il faut la commencer dans les Grandes Ecoles. Elles sont, je vous l'ai déjà dit, de bonne qualité et nous les relogerons dans de bonnes conditions.

Mais il faut ajouter à l'enseignement déjà solide et complet qui y est donné, en apprenant à ceux qui y travaillent quelques rudiments sur l'art de diriger les affaires, sur le « management » moderne. Dans cet esprit, j'ai demandé tout récemment que les élèves de l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées fassent un stage de quelques mois, dans un institut des affaires. Ce seront des hommes encore beaucoup plus accomplis qui sortiront ainsi de ces Ecoles. Par la suite, il faudra qu'ils aient la modestie d'accepter un recyclage permanent.

Il y a en chacun de nous un « vieil homme » qui nous fait croire que, ayant acquis un diplôme à 20, 25 ou 30 ans, qui donne accès à un grand Corps, tout est accompli et qu'il ne reste plus rien à faire. Nous savons bien que ce vieil homme est en train de mourir en nous et il est indispensable qu'il meure.

Je terminerai en disant que je veux faire de tous ceux qui ont des postes de responsabilité au sein du Ministère de l'Équipement et du Logement de vrais patrons.

Il faut qu'ils en acceptent le risque, mais vous en conviendrez, le jeu en vaut bien la chandelle.

COMPTE RENDU

DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU P. C. M.

du mardi 28 avril 1970

Le Président ouvre la séance en indiquant que seront examinés d'une part le rapport moral qui a été diffusé récemment, d'autre part le rapport établi par le groupe statuts « Un P.C.M., pour quoi faire ? ».

Il propose d'examiner les principaux points du rapport moral en ne s'arrêtant qu'à ceux qui sont essentiels :

1° Formation (rapport moral II).

BLOCK commente cette seconde partie du rapport moral qui a été rédigée en liaison très étroite avec THIEBAULT et LAFFITTE. Il indique que le P.C.M. milite très fortement en faveur du transfert de l'Ecole des Ponts près de l'X et qu'un groupe de travail sur « la nouvelle Ecole des Ponts » a été constitué en vue d'établir à la fois le programme physique et le programme pédagogique de la nouvelle Ecole.

2° Emploi et gestion du Corps des Ponts et Chaussées (rapport moral III).

Pour aborder immédiatement l'essentiel, BLOCK soulève l'affaire des décrets, relatifs à la nomination aux postes de C.S.R.E. et de D.D.E. Il résume l'historique de cette affaire et indique que le P.C.M. a pris position dans une lettre qui a été adressée au Directeur du Personnel et de l'Organisation des Services le 24 février 1970.

Dans l'état actuel, les postes de C.S.R.E. et de D.D.E. seraient des emplois fonctionnels de détachement accessibles aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées ainsi qu'aux Administrateurs civils ayant effectué plus de deux ans dans un service extérieur. En contrepartie, certains postes d'administration centrale statutairement réservés aux Administrateurs civils seraient ouverts aux Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

Rien n'est modifié en ce qui concerne les Ingénieurs des T.P.E. qui n'auront pas accès aux postes de D.D.E. A la demande de plusieurs intervenants, une motion sera présentée par l'Assemblée générale sur cette affaire.

3° Conseil de gestion du Corps des Ponts et Chaussées (rapport moral III - 3 - b).

Cette affaire des décrets montre que la concertation entre les instances du Ministère et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées ne se fait pas convenablement et qu'il conviendrait de mettre en place une structure plus permanente de concertation telle que celle qui est suggérée dans le rapport Cor pour l'AX, c'est-à-dire un conseil de gestion regroupant à la fois des représentants du Corps et des représentants de leurs employeurs.

Les Ingénieurs du Génie rural et des Eaux et des Forêts ont mis en place un tel conseil au Ministère de l'Agriculture ; cependant, notre Corps étant plus interministériel, une simple transposition du conseil des I.G.R.E.F. ne résoudrait pas complètement les problèmes concernant les Ingénieurs des Ponts et Chaussées.

La mise en place d'un tel conseil a été examinée à plusieurs reprises avec des membres de notre Corps occupant des fonctions importantes mais jusqu'à présent elle n'a pas paru opportune.

4° Ouverture du Corps des Ponts et Chaussées.

BLOCK évoque d'abord l'ouverture du Corps aux Ingénieurs des T.P.E. en faisant part du sentiment réservé des élèves de l'Ecole des T.P.E. quant à leur passage dans le Corps des Ponts et Chaussées. Les diverses associations et syndicats des T.P.E. viennent de publier un livre blanc sur l'Ecole des T.P.E. qui fait part d'une enquête psychosociologique effectuée auprès des élèves.

JOSSE précise, sur une intervention, que deux passerelles sont prévues pour accueillir les T.P.E. dans le Corps des Ponts :

- la première au bout de 8 ans environ par concours devant un jury et comportant une scolarité adaptée et écourtée à l'E.N.P.C. ;
- la seconde sur une liste d'aptitude en fonction d'un dossier et de l'appréciation des Inspecteurs généraux.

BLOCK évoque l'ouverture du Corps vers d'autres directions, notamment sur titres comme pour les Ingénieurs des Mines qui peuvent, dans leur nouveau statut, intégrer des Ingénieurs civils de l'Ecole des Mines. Il rappelle que les Ingénieurs de la Construction feront partie du cadre spécial du Corps des Ponts et Chaussées et, bien entendu, le P.C.M. leur sera ouvert. Ils maintiendront sans doute dans un premier temps leur association pour les problèmes qui leur sont spécifiques.

En matière d'ouverture des Corps, BLOCK souligne l'attitude très conservatrice du Corps préfectoral qui demande pratiquement la création d'un Corps fermé ne recrutant qu'à l'E.N.A., en contradiction avec les conclusions de la Commission BLOCH-LAINÉ qui souhaitait que le Corps préfectoral ne soit qu'un cadre d'emploi. MAYER et LONGEAUX confirment ce point de vue qui oblige le P.C.M. à rester très vigilant.

5° Décentralisation.

BLOCK rappelle que cette question est très directement ressentie par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées, qu'elle a fait l'objet d'une note diffusée aux groupes régionaux et qu'enfin une motion a été préparée en vue de la présente Assemblée générale.

JOSSE fait part de deux catégories de réactions exprimées par les Ingénieurs : la première estimant que le document est trop timide, la seconde trouvant que la situation est

noircie et que les fonctionnaires de l'Etat peuvent être plus impartiaux que les élus locaux. JOSSE souhaite que la discussion s'ordonne sur les trois thèmes de la motion :

- primauté du politique sur le fonctionnaire ;
- rôle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées pour favoriser une réelle décentralisation ;
- acceptation par les Ingénieurs des Ponts et Chaussées des conséquences sur le déroulement de leur carrière.

6° Réseau routier.

BLOCK fait part de l'inquiétude des Ingénieurs des Ponts et Chaussées sur l'état du réseau routier national et estime important que l'Assemblée générale du P.C.M. vote une motion exprimant son inquiétude dans ce domaine. FUXEL lit le texte de la motion qu'il a préparé et qui donne lieu à un échange de vues auquel participent notamment MALHOMME, MERLIN, BOUVIER et FALVEAU.

7° Urbanisme.

BLOCK rappelle qu'un groupe de travail réfléchit à ces problèmes depuis plusieurs mois et considère qu'il est important que l'Assemblée générale prenne une position sur le problème de l'impôt foncier, fonction du C.O.S. BLOCK lit un projet de motion mis au point après intervention de FAUVEAU, COUSQUER, PONTON, LAHAZE, MERLIN, VINCOTTE et TALMANT.

8° Réforme des statuts.

MAYER commente le rapport qui a été diffusé « Un P.C.M..., pour quoi faire ? ». Il insiste notamment sur la nécessité d'une ouverture très large du P.C.M. Il commente ensuite les réponses au questionnaire diffusé auquel 400 camarades ont répondu : toutes les familles sont bien représentées, à l'exception des mineurs.

Un consensus très large s'est dégagé pour la séparation des actions de défense de type syndical, et de réflexion, pour le maintien des Ingénieurs des Mines et des Ponts au sein d'une même association, pour l'ouverture du P.C.M., des élections plus compétitives si possible... Toutefois, les choix pour la structure permettant l'action de type syndical, la forme de l'exécutif... divisent les camarades.

Parmi les objectifs, trois sont largement souhaités ; il s'agit de :

- l'amélioration de la formation ;
- la meilleure utilisation des hommes et la meilleure productivité des services ;
- l'activité de réflexion.

Deux objectifs sont à la fois souhaités par un grand nombre et rejetés par un assez grand nombre de camarades ; ce sont :

- l'image de marque ;
- la recherche des débouchés.

Les autres objectifs sont rejetés par la majorité.

BLOCK insiste ensuite sur l'importance de cette affaire pour l'avenir du P.C.M. Si le P.C.M. s'intéresse à la réflexion et à la formation, il importe qu'une structure se préoccupe des intérêts matériels des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et notamment des jeunes. Il y a plusieurs solutions :

- syndicat général ;
- engagement personnel ;
- nouvelle structure à mettre au point.

BLOCK lit un projet de motion qui donne lieu à une large discussion dans laquelle interviennent notamment PONTON, KORNBLUM, MERLIN, BUTEAU, JUNGELSON, TUTENUIT, HERVIO, LAFITTE. A la demande de PONTON, il est précisé que la structure syndicale envisagée pourrait éventuellement être une partie du P.C.M. En outre, BLOCK précise que 90 % des camarades qui ont répondu souhaitent une articulation entre le P.C.M. et la structure syndicale. Sur la demande d'HERVIO, MAYER précise qu'à son avis le P.C.M. a le devoir d'apporter à la Nation les éléments d'information et de réflexion que ses membres pourront dégager.

9° Motions.

L'Assemblée générale adopte un certain nombre de motions.

a) *Motion de remerciement au Président Jacques BLOCK.*

Les membres du P.C.M., réunis à Paris le 28 avril 1970 en Assemblée générale, renouvellent leur sympathie au camarade Jacques BLOCK, qui a demandé à être déchargé de son mandat, et lui adressent leurs remerciements pour l'action courageuse qu'il a menée pendant trois années de difficile présidence.

La motion est votée à l'unanimité.

b) *Motion sur la réforme des statuts.*

L'Assemblée générale ordinaire du P.C.M., réunie à Paris le 28 avril 1970, ayant pris connaissance du rapport intitulé « Un P.C.M... pour quoi faire ? » présenté par René MAYER au nom du groupe de travail chargé de préparer une réforme des statuts du P.C.M.,

1° approuve les grandes lignes de la stratégie proposée au P.C.M. par le rapport :

- mise en valeur des qualités de la formation des I.P.C. et I.M. ;
- enrichissement de cette formation pour l'adapter à l'évolution de la société ;
- ouverture sur l'extérieur ;
- engagement au service d'une société évolutive.

2° approuve les principes suivants, énoncés dans le rapport :

- distinguer l'effort de réflexion, de formation, d'échange et de réforme, qui intéresse tous les I.P.C. et les I.M. de l'action de type syndical des seuls Ingénieurs des Ponts et Chaussées en service dans l'Administration ;
- organiser la structure du P.C.M. pour faciliter l'ouverture sur l'extérieur et les échanges intérieurs ;
- organiser la structure du P.C.M. pour favoriser les prises de conscience et conduire membres et dirigeants à prendre des responsabilités.

3° mandate le groupe de travail, animé par René MAYER, pour poursuivre la mise au point de nouveaux statuts sur les bases 1° et 2° ci-dessus.

4° réserve sa position en ce qui concerne le meilleur moyen d'assurer l'action de type syndical des intérêts des I.P.C. en service dans l'Administration, et mandate le Comité pour créer un nouveau groupe de travail chargé, dans un délai de l'ordre de 6 mois au plus, de proposer avec clarté des solutions possibles, en se coordonnant avec le groupe animé par René MAYER.

5° décide de tenir une Assemblée générale extraordinaire à l'issue de ce délai en vue de prendre position sur les textes et propositions faisant l'objet des points 3° et 4° ci-dessus.

6° mandate, dans l'attente de la nouvelle organisation, le Comité pour mener la double action de type syndical et d'efforts de réflexions, de formation, d'échange et de réforme.

La motion est adoptée par 320 voix pour, 16 voix contre et 24 abstentions. Cette motion ne sera pas publiée.

c) Motion sur la décentralisation.

L'Assemblée générale ordinaire du P.C.M., réunie à Paris le 28 avril 1970, a engagé un débat sur le problème de la décentralisation, au terme duquel elle :

1° confirme la nécessité d'une décentralisation des pouvoirs en matière d'aménagement et d'urbanisme : la réalisation et la gestion des équipements qui conditionnent le mode de vie de la population ne peuvent pas en effet relever de la seule responsabilité de l'Etat agissant notamment par les éléments déconcentrés de l'Administration, et implique l'intervention de pouvoirs politiques responsables au niveau approprié.

2° déclare que les Ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent faciliter la réalisation de cette décentralisation dès maintenant :

- en approfondissant et diffusant la connaissance des problèmes des Collectivités Locales qu'implique leur pratique professionnelle ;
- en recherchant et proposant des modifications tant des structures des Collectivités territoriales, que de la tutelle exercée par l'Etat et ses Services extérieurs.

La motion est adoptée à une très large majorité. Cette motion sera diffusée.

d) Motion sur le réseau routier national.

L'Assemblée générale ordinaire du P.C.M., réunie à Paris le 28 avril 1970, estime devoir attirer l'attention des Pouvoirs publics sur la situation du réseau routier français.

Ce réseau est, en premier lieu, de moins en moins adapté, par son tracé et ses caractéristiques, aux besoins de l'économie. Le nécessaire réseau autoroutier, notamment, n'est encore qu'à l'état embryonnaire. Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées n'ont guère à épiloguer sur cette carence qu'ils ont déjà soulignée depuis longtemps.

La généralisation progressive du péage et le recours à la concession privée ne peuvent apparaître que comme des palliatifs, certes ingénieux, mais qui ne doivent pas dissimuler le fait que la plupart des autres nations industrielles développent sans péage, et par le seul financement public, des réseaux beaucoup plus étendus que le nôtre.

Par ailleurs, l'existence même de l'actuel réseau routier national est menacée par la conjonction de l'accroissement rapide d'une circulation lourde dont l'agressivité a peu d'équivalents au monde et l'insuffisance de crédits d'entretien dont il souffre depuis longtemps. Les dégâts du dernier hiver doivent, à cet égard, être assimilés à une catastrophe nationale.

Parmi les nombreux chiffres que l'on peut citer nous ne retiendrons que ceux-ci :

- la France ne consacre à l'investissement pour son réseau routier que 0,9 % de son P.N.B., contre 1,6 % pour les nations industrielles voisines ;
- les crédits d'entretien des routes nationales n'ont augmenté, en francs constants, que de 30 % depuis 1949, alors que le trafic a été multiplié par 7.

S'il n'est pas encore tout à fait trop tard pour agir, on ne doit pas cacher que l'existence même du réseau est à la merci d'un ou deux hivers comme celui qui vient de se terminer.

L'Etat a montré, dans d'autres domaines, qu'il est en mesure de faire l'effort nécessaire pour satisfaire les besoins d'une Nation moderne. Les chiffres cités ci-dessus montrent que celui que demande le réseau routier n'a rien d'écrasant.

La motion est adoptée à une très large majorité. Cette motion sera diffusée.

c) Motion sur l'affaire des décrets.

L'Assemblée générale confirme la position prise par le Comité sur « l'affaire des décrets », telle qu'elle a été développée dans la lettre du 24 février 1970 à Monsieur le Directeur du Personnel et de l'Organisation des Services.

La motion est adoptée à une très large majorité. Elle ne sera pas publiée.

f) Motion sur l'urbanisme.

L'Assemblée générale ordinaire du P.C.M., réunie à Paris le 28 avril 1970, estime devoir attirer l'attention sur les conditions actuelles du développement urbain qui entraînent des pertes économiques considérables et engendrent des conditions de vie peu satisfaisantes.

Cette situation s'explique parce que les structures territoriales, le régime foncier, les systèmes de financement publics, et les procédures administratives et fiscales ne sont pas adaptés au phénomène de l'urbanisation moderne.

Une réforme foncière apparaît indispensable en première urgence, et le P.C.M. approuve pleinement les propositions qui visent à la création — au profit des Collectivités — d'un véritable impôt foncier annuel qui permettrait à la fois de disposer d'un marché normal des terrains à bâtir et de supprimer une série de taxations et de réglementations lourdes et peu efficaces.

La motion est adoptée et sera publiée.

10° Elections.

a) Groupe de Paris.

161 votants.

GERONDEAU : 79 v.

J.-M. PERRIN : 79 v.

Bulletins nuls : 3.

GERONDEAU ayant proposé de se désister en faveur de J.-M. PERRIN, ce dernier est élu.

b) Délégués généraux.

313 votants.

Sont élus :

FUNEL : 297 v.

RIBES : 289 v.

MERLIN : 280 v.

KOSCIUSKO-MORIZET : 251 v.

11° Approbation des comptes.

MOREAU de SAINT-MARTIN et BAUER, Commissaires aux Comptes, n'ont pas d'observations à présenter sur les comptes, et l'Assemblée approuve ceux-ci.

12° Approbation du rapport moral.

Le rapport moral a été approuvé à une large majorité.

sanson

DR 7

36, rue Gauthey, Paris 17^e - Tél. 627 03-57
Usines à Cayeux-sur-Mer (Somme) - Téléx 82.284 F



routes claires
routes plus sûres
avec
granusil

granulat routier blanc de silice pure
pour enrobés bitumineux et cloutages de surface
dans les bitumes et asphaltes coulés.

Cet article est le premier de la Tribune consacrée à l'urbanisme. La création de cette Tribune a été annoncée dans notre bulletin de décembre 1969

NÉCESSITÉ D'UNE RÉFORME DE LA LÉGISLATION FONCIÈRE

par **Gaston DEFFERRE**, Député-Maire de Marseille.

Le V^e Plan a reconnu aux communes un important rôle à jouer dans le développement économique de notre pays. Il a, en effet, prévu que les 2/3 des équipements collectifs programmés devaient être réalisés par les Collectivités Locales.

De plus, on a assisté à un phénomène d'urbanisation accélérée au cours de ces dernières années.

Equiper une ville suppose que celle-ci puisse disposer des terrains nécessaires pour construire écoles, hôpitaux, logements, équipements qui requièrent en général de grands espaces.

Or, en matière foncière les structures actuelles résultent d'un passé où l'économie rurale, caractérisée par la protection juridique de la propriété foncière, dominait.

En site urbain, cette protection renforcée crée de graves inconvénients car la valeur économique d'un terrain ne dépend pas de son sol mais essentiellement de son environnement.

Suivant en effet que le terrain est proche ou éloigné du centre, qu'il est bien ou mal desservi par la voirie ou les équipements collectifs de toute nature, son prix pourra varier de 1 à 1 000.

L'inadaptation de la législation foncière a contribué à faire monter les prix des terrains à un niveau difficilement compatible avec le nécessaire développement des Collectivités Locales.

Une étude très détaillée, réalisée par le Centre de Recherche, d'Étude et de Documentation sur la Consommation (CREDOC), en 1965, avait démontré qu'à Marseille, en dix ans, de 1954 à 1963, le prix moyen du terrain avait augmenté considérablement, passant de 7 Fr. le m² à 36 Fr. le m², soit cinq fois plus, alors que l'indice des prix était multiplié par 1,5, l'indice du coût de la construction par 2 et l'indice des valeurs françaises à revenu variable par 3.

La valeur globale du sol urbain, estimée à partir des transactions constatées, passa de 1,1 milliard en 1954 à 7,5 milliards en 1963, soit sept fois plus.

Cependant, la fiscalité frappant la propriété foncière est restée insignifiante ; en 1963, elle représentait moins de 1/1 000^e de la valeur des terrains.

Cette même année une fiscalité foncière moderne aurait permis de financer le budget de l'équipement de la ville par un prélèvement de 1 % sur le capital foncier.

Cette situation a eu deux conséquences principales :

- tout d'abord la charge foncière supportée par les nouveaux logements est devenue de plus en plus importante. En 1963, elle représentait, en moyenne, 6 600 Fr. par

logement (soit 1/5^e environ du prix de revient de la construction proprement dite). Pour la réduire, les promoteurs ont eu tendance à s'orienter sur les terrains bon marché, situés à la périphérie de la ville, et qui n'étaient pas encore équipés ; — d'autre part, les mécanismes actuels du marché foncier procurent aux propriétaires, sans investissement de leur part, de substantielles plus-values dues aux équipements publics construits par la Collectivité.

Pendant la période 1960-1963 et pour les transactions intervenues ces années-là, la seule rente foncière acquise par les propriétaires (101 millions de francs) représentait un montant presque égal aux dépenses d'infrastructure publique faites par la ville de Marseille (119 millions de francs en 1960-1963).

Deux exemples précis concernant des zones acquises après expropriation par la ville de Marseille en vue de leur aménagement, montrent bien l'augmentation du prix constatée entre l'évaluation initiale, fournie par l'Administration des Domaines, et le coût final à l'achèvement de la procédure d'expropriation :

	<i>Estimation initiale</i>	<i>Coût final</i>	<i>Majoration</i>
— Z U P N 1 37 ha	3,06 ml. de Fr. soit 9 Fr. 15 le m ²	13,36 ml. de Fr. soit 35 Fr. 60 le m ²	10,30 ml. de Fr. soit 26 Fr. 45 le m ²
— Marché-gare 25 ha	3,80 ml. de Fr. soit 15 Fr. le m ²	10,46 ml. de Fr. soit 41 Fr. 20 le m ²	6,66 ml. de Fr. soit 26 Fr. 10 le m ²

On constate que la majoration moyenne du prix des terrains a été de l'ordre de 25 Fr. le m². Or, le coût des infrastructures (voirie et réseaux divers) nécessaires à l'aménagement de telles zones, rapporté à la surface, est de l'ordre de 35 Fr. le m².

Il résulte donc de ces deux exemples que les plus-values foncières acquises durant la procédure d'expropriation atteignent un montant presque égal aux dépenses d'équipement en infrastructure.

Ainsi, en raison de l'importance des surfaces occupées par les équipements publics (de 40 à 45 % de la surface du sol dans les quartiers neufs) la Collectivité est amenée à se procurer les terrains nécessaires à un prix qui dépasse parfois le coût des équipements qu'ils doivent supporter ; les acquisitions foncières représentent, en effet, le 1/5^e environ de l'ensemble du programme du V^e Plan.

Le problème foncier pèse très lourdement sur l'évolution urbaine et engendre des pertes économiques importantes qui contribuent largement au sous-équipement urbain.

Il serait souhaitable que les Collectivités Locales puissent bénéficier d'un impôt foncier véritable qui, assis sur la valeur vénale des terrains, modérerait la spéculation foncière et faciliterait le financement des équipements publics et créerait un véritable marché immobilier qui n'existe pas en France.

Aux Pays-Bas les communes imposent les terrains à bâtir sur lesquels elles réalisent des équipements collectifs. Elles perçoivent une taxe foncière calculée sur la valeur vénale de chaque propriété.

En Suède la taxe sur les biens immobiliers est fondée sur leur valeur estimative à raison d'environ 0,4 % de cette valeur, quelle que soit la rentabilité de ces biens.

Nous citerons un dernier exemple : au Danemark, les communes peuvent lever un impôt foncier calculé sur la valeur des terrains et des immeubles.

En fait, nos principaux voisins disposent d'une législation fiscale plus moderne, mieux adaptée aux nécessités économiques de notre époque que la législation française que l'on juge unanimement archaïque, injuste et anti-économique.

Tout le monde y a intérêt : les Collectivités Locales, les contribuables, les Français de toutes catégories sociales dont les conditions de vie quotidienne seraient transformées si notre pays, comme toutes les nations modernes, consacrait des sommes suffisantes aux investissements collectifs.

Des nouvelles de la PRÉFON

Pour faire suite aux informations déjà parues dans notre bulletin depuis 1967, sur la création au 1^{er} janvier 1968 de cette « Caisse Nationale de Prévoyance de la Fonction Publique », il nous paraît utile de rappeler que cette formule de retraite complémentaire, mise sur pied à l'initiative de plusieurs centrales syndicales et du Comité de Défense et de Liaison des Hauts Fonctionnaires, répond précisément au souhait des camarades qui recherchaient depuis longtemps un moyen de pallier l'insuffisance d'une pension d'Etat calculée sur la base du seul traitement des Ingénieurs du P.C.M.

Par ailleurs l'expérience ne montre-t-elle pas trop souvent, que beaucoup d'entre nous négligent de prendre en temps utile, certaines mesures de prévoyance complémentaires des plus utiles tant pour eux-mêmes que pour leur famille ?

Rappelons donc succinctement que la Préfon est un régime facultatif de rentes viagères revalorisables, alimenté à l'aide de versements des seuls assurés.

Le système, basé sur une technique mixte « répartition - capitalisation », fonctionne sous la double tutelle de la Fonction Publique et des Finances, et la nouvelle caisse est gérée par un consortium de compagnies d'assurances (parmi lesquelles : la Caisse des Dépôts et Consignations) ne devant retirer aucun profit de cette gestion. Elle offre donc toute garantie de sécurité aux adhérents.

Tous les agents de l'Etat, des collectivités et établissements publics âgés de 18 à 71 ans peuvent en faire partie ainsi que leurs conjoints, et les adhérents ont le choix entre 10 classes de cotisation s'échelonnant, en 1970, entre 132 et 1 320 F. par an, ces cotisations étant augmentées chaque année de 5 % environ. Les agents qui n'adhèrent pas au début de leur carrière ont la possibilité de verser à tout moment des cotisations de rachat et celles-ci sont comme les cotisations annuelles intégralement déductibles du traitement brut imposable.

Pour donner une idée des retraites complémentaires à attendre de la Préfon on peut indiquer que leur valeur annuelle, revalorisable de 4 % par an, atteindrait les montants ci-après en valeur 1970, dans l'hypothèse :

- de l'adoption de la classe de cotisation la plus élevée de 1 320 F. par an, qui est celle qui paraît la plus intéressante pour nos camarades ;
- d'une liquidation à l'âge de 65 ans.

<i>Nombre de cotisations jusqu'à 64 ans inclus</i>	<i>Retraite annuelle en valeur 1970</i>	<i>Observation</i>
40	7 000 F.	Par le jeu de l'augmentation de la valeur du point de 4 % par an la retraite de 7 000 valeur 1970 devient : 10 350 F. en 1980 15 300 F. en 1990 etc...
30	5 000 F.	
20	3 150 F.	

Ajoutons que sur demande de l'affilié, la retraite Préfon est réversible à concurrence de 60 % au profit du conjoint. Mais la rente de l'affilié étant alors passible d'un abattement important il sera souvent plus intéressant de faire souscrire une adhésion personnelle à son conjoint.

La Préfon qui prend peu à peu son régime de croisière avait déjà à la fin de 1969 encaissé 110 millions de francs de cotisations et servi, à 425 allocataires, près de 600 000 F. d'arrérages.

Indiquons enfin que les camarades qui désireraient être plus amplement renseignés, sur ce régime de retraites complémentaires, peuvent demander, sans aucun engagement de leur part, une documentation Préfon à l'adresse :

La Préfon - 95, rue de Courcelles, 75-Paris (17^e)

en indiquant leur nom, leur adresse, date de naissance, situation de famille et Administration.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P. C. M.

Séance du vendredi 20 Février 1970

Le Comité du P. C. M. s'est réuni le vendredi 20 février 1970, à 10 heures, à l'École nationale des Ponts et Chaussées (salle Bouilloche)

Etaient présents

MM **Block, Chauvin, Costet, Dobias, Gayet, Gérard, Gerodolle, Grammont, Gueret, Guithaux, Josse, Laffitte, Lame, Maillant, Maisse, Mayer, Mazzolini, Montsarrat, J M Perrin, Pezin, Ponton, Portiglia, Sauterey, Tanzi.**

Absents excuses

MM **Callot, Cocude, Cohas, Colin, Crepey, Denantes, Funel, Hervio, Huet, Joneaux, Kosciusko-Morizet, Lacaze, Lorain-Broca, Nau, Ribes.**

1) Préparation de l'Assemblée générale et du rapport moral.

L'Assemblée générale aura lieu le 28 avril 1970. Une visite de l'aéroport de Roissy-en-France est organisée le 29 avril

Le rapport moral est rédigé par un groupe sous l'auto-rite du bureau, et sera diffusé avant l'Assemblée générale ainsi que le rapport du groupe Mayer sur la réforme des statuts du P. C. M. et un questionnaire correspondant

Les résultats de ce questionnaire permettront d'orienter les débats sur cette importante question. En fonction des options qui seront définies le 28 avril le groupe Mayer pourra préparer les nouveaux statuts que le Comité soumettra à une Assemblée générale extraordinaire à l'automne

Un appel est lancé aux candidatures pour les élections aux postes de délégués généraux devenant vacants. Les groupes régionaux doivent procéder eux-mêmes aux élections de leurs délégués lorsque cela est nécessaire

Le Président confirme qu'il demande à être déchargé de ses fonctions après trois années d'exercice, des après l'Assemblée d'avril

2) Dejeuner « Autoroutes privées ».

Le Président rend compte d'un déjeuner organisé entre les représentants de la Société concessionnaire récemment choisie dont de nombreux ingénieurs des Ponts et Chaussées, et des ingénieurs des Ponts et Chaussées de l'Administration de l'Équipement

Assistaient notamment les camarades **Alexandre, Antoine, Claudon, Gonon, Matheron, Pebereau, Block, Borlot, Dobias, G Dreyfus, Fève, Godin, Hervio, M Huet, Karst, Perrin, Relotius.**

Le débat a été extrêmement franc et a porté notamment sur les normes, le rôle de l'Administration, le contrôle de la qualité, les coûts. Il a dissipé beaucoup de malentendus. Le bulletin du P. C. M. publiera les principaux résultats de ce débat sous forme d'une « interview » d'Alexandre par Karst.

3) Affaire des décrets.

Le Président rend compte des derniers projets de décrets sur lesquels le P. C. M. a été consulté par la Direction du Personnel et de l'Organisation des Services, et des remarques qu'il propose de formuler auprès de nos camarades **Durand-Dubief** et **Chapon**. Ces remarques portent notamment sur les compensations offertes et sur les critères et garanties à respecter pour la nomination éventuelle d'administratifs

Le texte des observations est modifié sur certains points à la demande du Comité

4) Compte rendu des groupes de travail.

Il est rendu compte de l'avancement des groupes « La nouvelle École des Ponts », « Relations avec les Promoteurs », « Relations avec les I.G.R.E.F. » Le premier anime par **Thiebault**, associe à ses travaux les autres grandes Écoles d'application de l'X et vise à définir concrètement le programme pédagogique et physique

pour le transfert a Palaiseau Le second doit maintenant eclater en province, sous forme de groupe de contact PCM-Promoteurs, sous la responsabilite des delegues regionaux Le troisieme developpe surtout des contacts au niveau d'echanges et de collaboration entre ENPC et ENGREF, qui sont tres positifs et fructueux

5) Decentralisation.

Le Vice-President **Josse** presente une declaration sur la position du PCM vis-à-vis de la decentralisation Elle sera diffusee par FLASH pour recueillir l'avis des camarades avant d'être rendue publique (sous une forme qui reste a definir)

6) Séminaire de Dourdan.

Il est fait etat des journées de Dourdan présidées par M **Chalandon** et qui réunissent les responsables de l'Administration de l'Equipement

Le Vice-President **Funel** publiera un editorial à ce sujet dans le bulletin de mars.

7) Divers.

Le bal des Ponts et Chaussees aura lieu le vendredi 27 fevrier au pavillon d'Armenonville

Les I G R E F organisent de nombreuses journées d'étude et y convient les I P C A noter celles sur les équipements de montagne, organisées avec la participation de notre camarade **Michaud**. Il y aurait intérêt à saisir toutes ces occasions de rapprochement avec les I G R E F

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levee a 12 heures

Le President,

J. Block.

Les Secrétaires,

G. Dobias,

F. Kosciusko-Morizet.



REPROGRAPHIE - OFFSET - RELIURE

12, rue des Epinettes, PARIS 17°

627.87.67 - 228.27.73

Au service des Constructeurs Promoteurs

Tirage des plans.
Dactylographie et impression offset des pieces ecrites (CCCP - CST - DD - DQ)

Constitution des Dossiers d'Appel d'offres

Prix tres etudies — Delais respectés

La D.E.P. s.a. est assistée techniquement
CABINET J. DAVID s.a.

Bureau d'Etudes d'Architecture
Metreur - Verificateur - Expert



12, rue des Epinettes - PARIS-17°

Tel 627-87-67 - 228-27-73

Cabinet fondé en 1909

Assure aux Constructeurs-Promoteurs les missions suivantes :
Etablissement des pieces ecrites CCCP - CST - Devis EST et QUANT
Contrôle des surfaces des plans de lots — Travaux de dessins
Etudes techniques BA - Fluides - VRD — Coordination et règlement des travaux

Références sur demande

PROCÈS-VERBAUX

DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU **P. C. M.**

Séance du Vendredi 17 Avril 1970

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le vendredi 17 avril 1970, à l'École nationale des Ponts et Chaussées (salle Bouilloche)

Etaient présents

MM **Block, Bouvier, Cohas, Costet, Crepey, Dobias, Duminy, Funel, Gayet, Gérodolle, Guithaux, Josse, Kosciusko-Morizet, Lacaze, Maillant, Mayer, Mayet, Ponton, Portiglia, Ribes, Schwirtz.**

Absents excuses

MM **Gerard, Lame, Lorain-Broca, Pezin, Sauterey, Tanzi.**

1) Questionnaire lié au rapport Mayer.

Dobias fait état du fait que 280 réponses ont été reçues, les résultats partiels indiquent sur 210 questionnaires dépouillés une large majorité de réponses favorables à la première question, et un partage pour la seconde question et enfin — en très grande majorité — l'opinion que les travaux du groupe sont relativement bons. Ensuite est examinée la motion qui pourra être présentée lors de l'Assemblée générale, en vue de permettre au groupe « statuts » de continuer ses travaux et de créer un second groupe de travail chargé de proposer les diverses solutions de type syndical possibles. **Funel** et **Lacaze** attirent l'attention sur la nécessité de prévoir une articulation entre les deux groupes de travail.

2) Elections.

Gérodolle fait part de son regret de ce que les candidats aux postes de délégués généraux n'aient pas, comme l'an dernier, proposé leurs programmes.

3) Décentralisation.

Le texte rédigé par **Josse** et **Mayet** a fait l'objet d'un certain nombre d'observations de la part de camarades, soit du groupe de Paris, soit du groupe du Centre, peut-être plus en ce qui concerne la forme, que sur le fond. **Mayer** fait état de certaines précisions sur la ligne d'action du Gouvernement et les expériences qui pourraient éventuellement être lancées cette année, suivies par une seconde étape de décentralisation plus importante au printemps de 1971. Le **FLASH** avait pour objet d'informer les camarades, et il est convenu que les délégués de groupe essaieront de faire prendre position à l'ensemble des camarades sur le problème de la décentralisation, qui peut être extrêmement important pour l'avenir du Corps des Ponts et Chaussées. Une motion sera préparée pour l'Assemblée générale.

4) Décrets intéressant les Directions départementales de l'Équipement.

On parlera des décrets à l'Assemblée générale et on rappellera la position prise par le Comité du P.C.M. notamment les réserves exprimées récemment auprès du Directeur du Personnel et du Directeur de Cabinet.

5) Préparation de l'Assemblée générale.

Pour la préparation de l'Assemblée générale deux motions supplémentaires pourront être préparées. La première concerne l'impôt foncier elle sera préparée par **Ponton**. La seconde concerne l'état des routes et notamment leur entretien, elle sera préparée par **Funel**.

6) Problemes d'information.

Block signale une serie de brochures abusant du titre « Ponts et Chaussees » pour demander de la publicite aupres d'entrepreneurs Il est convenu d'adresser une lettre aux diverses federations de travaux publics et du bâtiment en liaison avec les Ingenieurs civils des Ponts et Chaussees afin d'indiquer aux entrepreneurs que, dans la plupart des cas ces revues n'ont rien a voir avec les Ingenieurs des Ponts et Chaussees et le P C M

7) Bourses.

Le Gouvernement vient d'instaurer des bourses de 100 jours pour les eleves de Grandes Ecoles afin de leur permettre de faire un certain nombre de voyages a l'etranger et d'accroître leurs connaissances de regimes economiques et sociaux differents de ceux de la France

8) Conference des Grandes Ecoles.

Block rappelle l'existence d'une conference des Grandes Ecoles qui regroupent la plupart des Ecoles issues de l'X, mais egalement d'autres Ecoles et dont le secretaire general est le camarade **Laffitte**. Les Grandes Ecoles se sont mises d'accord sur des objectifs a poursuivre qui interessent d'une part leur autonomie la continuite du systeme base sur la selection a l'entree et leur evolution par decloisonnement au niveau des options et des recherches meilleure liaison avec l'Universite et association avec l'Industrie

9) Ecole des Ponts et Chaussees.

Block fait part des travaux du groupe de travail « la nouvelle Ecole des Ponts et Chaussees » qui vise a definir l'enseignement qui devrait faire l'objet d'un tronç commun a Paris les options qui pourraient faire l'objet d'un enseignement en Province, le profil et les effectifs des eleves et le programme pour Palaiseau A ce propos, l'examen du projet a montre une tres grande dispersion sur le plateau de Saclay et l'ensemble du programme doit être revu en accord avec les camarades **Goldberg** et **Tutenuit**, ce dernier charge du projet d'implantation de l'X

10) Ecole des T.P.E

Block fait part d'une etude psycho sociologique effectuee par les Ingenieurs des T.P.E sur l'Ecole des T.P.E

qui montre les difficultes ressenties par les eleves au niveau de l'enseignement de l'Ecole et de celui des options

11) Bulletin.

Kosciusko-Morizet fait part des numeros du bulletin qui seront publies dans le courant de l'annee 1970 Ce sont

- avril Les options du VI^e Plan
- mai Urbanisme et commerce
- juin Compte rendu de l'Assemblee generale
- juillet Grands travaux parisiens
- août-septembre Divers, en particulier articles des D D E d'Outre-Mer
- octobre Problemes des collectivites locales
- novembre Numero special Autoroutes AN X
- decembre Constructions hospitalieres

En ce qui concerne le numero d'octobre sur les collectivites locales, il avait d'abord ete envisage avec **Gaudel** et **Mayet** que le numero fasse largement appel a des personnalites officielles faisant le point notamment des problemes des collectivites locales, des reformes communales et de l'evolution vers des institutions d'agglomeration Compte tenu de la conjoncture actuelle qui risque d'inciter les personnalites officielles a n'ecrire que des articles tres edulcorés, le Comite demande qu'on envisage plutôt un numero faisant appel a des personnalites moins officielles, particulierement qualifiees dans ces domaines (notamment elus) qui feraient part de leurs reflexions

En ce qui concerne Autoroutes AN X, **Kosciusko-Morizet** fait le point des travaux du Comite special de redaction

Les principes du numero et l'avant-projet de sommaire sont en cours de diffusion, pour observations, aux delegues regionaux a l'ensemble du Comite et aux camarades specialises

Le Comite donne son accord sur les principes et l'avant-projet de sommaire et decide de completer le Comite de redaction par deux camarades du secteur prive

L'ordre du jour etant epuise la seance est levee a 16 h 30

Le President

J. Block.

Les Secretaires

G. Dobias,

F. Kosciusko-Morizet.

PROCÈS-VERBAUX DES RÉUNIONS DU COMITÉ DU P.C.M.

Séance du Mardi 28 Avril 1970

Le Comité du P.C.M. s'est réuni le mardi 28 avril 1970, à 18 heures, à la suite de l'Assemblée générale ordinaire annuelle, à l'École nationale des Ponts et Chaussées (salle Bouilloche)

Étaient présents

MM **Block**, **Bouvier**, **Brisson**, **Cohas**, **Dobias**, **Duminy**, **Funel**, **Gardin**, **Hervio**, **Kosciusko-Morizet**, **Josse**, **Lame**, **Merlin**, **J-M Perrin**, **Rénié**, **Tanzi**.

1) Election du nouveau bureau.

M **Duminy**, Ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées prend la présidence de la séance en tant que doyen d'âge, et soumet au suffrage des membres présents la composition suivante pour le bureau qui doit être renouvelé

Président **Paul Josse**.

Vice-Présidents **François Callot**, **Paul Funel**, **Pierre Merlin**.

Secrétaires **Georges Dobias**, **François Kosciusko-Morizet**.

Secrétaire-Adjoint **Michel Horps**.

Treasorier **Jean-Marie Perrin**.

Le Comité adopte à l'unanimité la formation du nouveau bureau. Par suite de la motion qui vient d'être votée par l'Assemblée générale, il est entendu que le bureau cessera ses fonctions après la mise en place des nouveaux organismes qui seraient décidés par l'Assemblée générale extraordinaire qui se réunira en octobre prochain

Le Comité devra donc veiller en particulier à la préparation et la convocation de l'Assemblée générale extraordinaire, la mise en place des nouvelles structures, à la convocation d'une Assemblée générale ordinaire ainsi qu'à l'organisation des élections

Par ailleurs, **Block** demande que le Comité soit convoqué dans des délais assez rapides de façon à faire aboutir les conclusions de l'Assemblée générale et les travaux du groupe Mayer

Josse prend alors la présidence de la séance et renouvelle à **Block** les remerciements chaleureux du Comité et de l'ensemble des camarades pour les trois années de présidence qu'il vient d'exercer dans un climat particulièrement difficile la première année du fait des frictions avec le Génie rural la seconde année, du fait des événe-

ments de mai 1968, et la troisième par suite de l'affaire des décrets. Il souligne que les camarades ont une particulière dette de reconnaissance à avoir à son égard

2) Pouvoirs au trésorier.

Après en avoir délibéré, le Comité du P.C.M. donne à son nouveau trésorier, M **J M Perrin**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 29, rue Boussaingault, Paris-13^e, tous pouvoirs pour l'exercice de ses fonctions de trésorier de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

M **J-M Perrin** pourra notamment, au nom de l'Association, faire toutes opérations concernant l'administration des P et T, le Trésor et les banques, il pourra ouvrir et fermer un compte de chèques postaux et un compte de banque, gérer ces comptes, endosser et acquitter tout chèque, virement de mandat, donner toutes quittances et décharges louer tout coffre-fort et y accéder, régulariser toutes valeurs amorties et en donner quittance, acheter et vendre au comptant toutes valeurs entièrement libérées

M **J-M Perrin** pourra, en outre, percevoir pour le compte des syndicats d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines qui en feront la demande au P.C.M. les cotisations propres à ces syndicats et se rapportant à leurs membres qui sont également membres du P.C.M.

Les mêmes pouvoirs sont conférés à M **Paul Josse**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées 39 rue Louis-Bleriot, 78-Buc, Président de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, ainsi qu'à M **Georges Dobias**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, 46, rue de l'Assomption Paris-16^e Secrétaire de l'Association professionnelle des Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines

L'ordre du jour étant épuisé la séance est levée à 18 h 45

La prochaine réunion du Comité est fixée au 22 mai 1970

Le Président

P. Josse.

Les Secrétaires,

G. Dobias,

F. Kosciusko-Morizet.

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

— PONTS et CHAUSSÉES —

Ordre national de la Légion d'Honneur.

— Ministère du Développement industriel et scientifique

A été promu au grade de Chevalier

M **Galatoire-Malegarie** Henri, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

— Ministère de l'Équipement et du Logement

Ont été promus au grade d'Officier

MM **Huet** Marcel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, **de Marin de Montmarin** François, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, **Pouliquen** Jacques, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

Ont été promus au grade de Chevalier :

MM **Ahu** Jean, Directeur du Service de Contrôle des Constructions immobilières du Bureau Veritas, **Girardin** André, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, **Jeufroy** Georges, Directeur général adjoint de la SACER, **de Paulou-Massat** Leon, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

— Ministère des Transports

A été promu au grade d'Officier

M **Maïcor** René, Ingénieur général des Ponts et Chaussées

A été promu au grade de Chevalier

M **Deschamps** Jacques, Directeur des Travaux neufs de la RATP

J O du 4 avril 1970

NOMINATIONS

Par décret en date du 10 mars 1970 les Ingénieurs divisionnaires et Ingénieurs des Travaux publics de l'État, dont les noms suivent sont nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées

MM **Gaubert** Yves **Le Treste** Pierre **Dupas** Lucien, **Gabillon** Raymond, **Desgrandchamps** Claude

J O du 15 mars 1970

Par décret en date du 12 mars 1970, les Ingénieurs divisionnaires et Ingénieurs des Travaux publics de l'État dont les noms suivent, sont nommés Ingénieurs des Ponts et Chaussées, à compter du 20 décembre 1969 .

MM **Hudry** Raymond, **Adam** Serge, **Bartoli** André, **Orsini** Robert, **Arnaud** Paul, **Fourcade** Robert, **Barreau** Jean-Claude.

J O du 19 mars 1970

Par décret en date du 2 avril 1970, M **Gougenheim** André, membre du personnel enseignant de l'École Polytechnique, est reclassé, sur sa demande, à la date du 7 mars 1969, dans le Corps des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, au grade d'Ingénieur général des Ponts et Chaussées

J O du 11 avril 1970

Par décret en date du 10 avril 1970, sont nommés Ingénieurs-Élèves des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à une date qui sera fixée ultérieurement par arrêté, les anciens élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent

MM **Bruneau** Jean-Jacques, **Calgario** Jean-Armand-Marie, **Croc** Michel-Louis, **Michel** Gérard-François, **Chenevez** Bernard-Joseph, **Jamet** Christian-Michel, **Nohet** Henri-Joseph **Ray** Michel-Pierre, **Soldaini** Pierre-Louis-Antoine, **Boye** Henri-Pierre, **Amiot** Vincent, **Weiss** Jean-Pierre, **Pauc** Jean-Claude-Maurice, **Naessany** Samir-Raslam, **Liebermann** Claude-Marie, **Bellier** Pierre-Marie, **Riethmuller** Bernard-Jean-Marie, **Roussille** Jacques-Marie, **Halphen** Bernard-Gerard, **Roman** José-Pierre, **Cardot** Denis-Pierre, **Rouffet** Michel-Jean, **Vouillon** Lucien-Maurice, **Dubel** Jean-Pierre, **Lacour** Vincent-Marie, **Brunetière** Jean-René-Gaston, **Peylet** Roland-Jean-Louis, **Fargette** Bruno-Etienne, **Beylot** Alain-Jean, **Fillet** Anthony Joël, **Paturle** Jean-Marc, **Couvert** Jacques-André, **Guilleminot** Bernard-Henri

J O du 19 avril 1970

Les Ingénieurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, inscrits au tableau d'avancement pour l'année 1969, sont promus Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées à compter du 1^{er} décembre 1969

MM **Legrand** Jacques, **Querenet** Jean, **Bachelez** Jacques, **Lafont** Robert, **Bouchet** René, **Lefranc** Henry

Arrête du 30 avril 1970

MUTATIONS

Par decret en date du 6 avril 1970, M **Boissereinq** Yves, Ingenieur en chef des Ponts et Chaussees, est nomme Directeur du Port autonome de Marseille, en remplacement de M **Barrillon**, appele a d'autres fonctions

J O du 8 avril 1970

Par decret en date du 5 mai 1970, M **Frybourg** Michel Ingenieur en chef des Ponts et Chaussees, est nomme Directeur de l'Institut de Recherche des Transports

J O du 7 mai 1970

M **Rousselin** Michel, Ingenieur en chef des Ponts et Chaussees, charge par interim des fonctions de chef du Service de la Navigation de la Seine (1^e et 2^e sections), est charge, a compter du 1^{er} mars 1970, des fonctions d'adjoint au Directeur des Ports maritimes et des Voies navigables

Arrête du 16 mars 1970

M **Robert** Etienne Ingenieur general des Ponts et Chaussees, mis a la disposition du Ministere du Developpement industriel et scientifique est designe membre du Conseil general des Ponts et Chaussees, a compter du 1^{er} novembre 1969

Arrête du 19 mars 1970

M **Le Treste** Yvan, Ingenieur des Ponts et Chaussees charge de l'arrondissement I au Service des Travaux immobiliers aeronautiques de la Region parisienne est en sus charge des fonctions d'adjoint au chef du service

Arrête du 31 mars 1970

M **Gaubert** Yves, Ingenieur des Ponts et Chaussees, a la Direction departementale de l'Equipement de Saône-et-Loire, est nomme Directeur departemental de l'Equipement de l'Aube en remplacement de M **Dosnon** admis a la retraite a compter du 6 avril 1970

Arrête du 2 avril 1970

M **Dupas** Lucien Ingenieur des Ponts et Chaussees, a la Direction departementale de l'Equipement de la Somme, est mute, a compter du 1^{er} avril 1970, a la Direction departementale de l'Equipement des Deux-Sevres (arrondissement fonctionnel)

Arrête du 6 avril 1970

M **Schwartz** Michel, Ingenieur des Ponts et Chaussees a la Direction departementale de l'Equipement du Loiret, est muté, a compter du 1^{er} mai 1970, a la Direction departementale de l'Equipement de Seine Saint-Denis (GEP) en remplacement de M **Kornblum**.

Arrête du 10 avril 1970

M **Rogeaux** Philippe, Ingenieur en chef des Ponts et Chaussees, charge de mission aupres du Directeur du Budget au Ministere de l'Economie et des Finances, est nomme, a compter du 1^{er} mai 1970, Chef de la Division Informatique au SETRA

Arrête du 10 avril 1970

M **Dimitrov** Christo, Ingenieur des Ponts et Chaussees, charge de mission aupres du Prefet de la Region parisienne, est place en service detache pour une periode de cinq ans, eventuellement renouvelable, aupres de la Prefecture de Paris pour y exercer les fonctions d'Ingenieur en chef des Services techniques, a compter du 16 fevrier 1970

Arrête du 10 avril 1970

M **Long-Depaquit** Albert, Ingenieur general des Ponts et Chaussees, charge de l'inspection generale de l'Aeroport de Paris, est affecte a l'Administration centrale du Ministere de l'Equipement pour être attaché au Conseil general des Ponts et Chaussees, a compter du 1^{er} mars 1970

Arrête du 17 avril 1970

M **Lorain-Broca** Jacques, Ingenieur en chef des Ponts et Chaussees, adjoint au Directeur des Bases aeriennes, est mis a la disposition de l'Inspection generale de l'Aviation civile, section des Bases aeriennes, à compter du 1^{er} mars 1970

Arrête du 17 avril 1970

M **Planche** Andre, Ingenieur en chef des Ponts et Chaussees, adjoint au Directeur departemental de l'Equipement de l'Aube, est nomme adjoint au Directeur departemental de l'Equipement du Calvados, a compter du 1^{er} juillet 1970

Arrête du 22 avril 1970

M **Bernard** Alain, Ingenieur des Ponts et Chaussees en service detache aupres du Centre d'Etudes prospectives d'Economie, Mathematiques appliquees a la Planification, est reintegre dans les cadres de son administration d'origine et mis a la disposition du Commissariat general du Plan d'Equipement et de la Productivite (Division des Etudes et Syntheses quantitatives), a compter du 1^{er} fevrier 1970

Arrête du 22 avril 1970

M **Gabillon** Raymond Ingenieur des Ponts et Chaussees en service detache aupres du BCEOM est reintegre dans les cadres de son administration d'origine et affecte au SETRA (Division des Marches et Prix) a compter du 10 mars 1970

Arrête du 22 avril 1970

M **Genevey** Henri Ingenieur des Ponts et Chaussées charge du Groupe permanent d'Etudes de l'Aire metro politaine de Marseille est a compter du 16 avril 1970 place en position de disponibilite pour une periode de trois ans eventuellement renouvelable en vue d'exercer apres de la Societe Immobiliere Constructions de Paris les fonctions de Directeur Adjoint a la Programmation charge des villes nouvelles

Arrete du 23 avril 1970

M **Cyrot** Dominique Ingenieur des Ponts et Chaussées a l'Organe technique regional de Rouen est mute a compter du 1^{er} mai 1970 au Service des Affaires economiques et internationales (Division de l'Informatique)

M **Cyrot** reste en outre charge de l'operation pilote « gestion et exploitation du reseau routier » et continuera a apporter son concours au chef de l'OTR de Rouen pour l'organisation de sa cellule « Informatique »

Arrete du 23 avril 1970

M **Kornblum** Claude Ingenieur des Ponts et Chaussées a la Direction departementale de l'Equipement de la Seine Saint Denis est mis a la disposition du Ministere de l'Economie et des Finances en qualite de charge de mission aupres du Directeur du Budget a compter du 1^{er} mai 1970 en remplacement de M **Rozeaux**

Arrete du 27 avril 1970

M **Maillant** Hubert Ingenieur des Ponts et Chaussées a la Direction departementale de l'Equipement du Var est mis a la disposition de la Societe centrale pour l'Equipement du Territoire en qualite de Directeur Adjoint pour exercer les fonctions de Directeur de l'agence « Provence » de SCETAUROUTE a compter du 1^{er} mai 1970

Arrete du 29 avril 1970

M **Villemagne** Maurice Ingenieur des Ponts et Chaussées a la Direction departementale de l'Equipement de l'Herault est mis a la disposition de la Societe centrale pour l'Equipement du Territoire en qualite de Directeur Adjoint pour exercer les fonctions de Directeur de l'agence « Languedoc » de SCETAUROUTE a compter du 1^{er} mai 1970

Arrete du 29 avril 1970

M **Masnou** Thierry Ingenieur des Ponts et Chaussées en service detache aupres du Secretariat d'Etat aux Affaires etrangeres a Madagascar est reintegre dans les cadres de son administration d'origine et affecte au Service des Affaires economiques et internationales (Departement Transports et Equipement du Territoire) a compter du 1^{er} avril 1970 en remplacement de M **Burdeau**

Arrete du 29 avril 1970

M **Vinciguerra** Antoine Ingenieur des Ponts et Chaussées a la disposition du Ministere du Developpement industriel et scientifique est reintegre dans les cadres de son administration d'origine et mis a la disposition de Electricite de France en qualite de charge de mission a la Direction de la Distribution a compter du 1^{er} mai 1970

Arrete du 29 avril 1970

M **Buisson-Mathiolat** Michel Ingenieur des Ponts et Chaussées a la disposition du Secretariat d'Etat aupres du Premier Ministre charge de la Jeunesse des Sports et des Loisirs est charge des fonctions d'Ingenieur en chef responsable du Groupe technique central des Services de l'Equipement au Secretariat d'Etat aupres du Premier Ministre charge de la Jeunesse des Sports et des Loisirs a compter du 28 janvier 1970

Arrete du 29 avril 1970

M **Bascou** Jean Ingenieur des Ponts et Chaussées en disponibilite est reintegre pour ordre dans les cadres de son administration d'origine et mis a la disposition de la Societe anonyme d'Habitation a Loyer Modere la « Residence Urbaine » en vue d'y exercer les fonctions de Sous Directeur technique a compter du 1^{er} mai 1970

M **Chambolle** Francois Ingenieur des Ponts et Chaussées au Service maritime et de Navigation du Languedoc Roussillon est mute a la Direction departementale de l'Equipement de la Martinique (arrondissement special mixte maritime et bases aeriennes) en remplacement de M **de Baecque**

Arrête du 30 avril 1970

M **Teule** Eugene Ingenieur en chef des Ponts et Chaussées en service detache est reintegre dans les cadres de son administration d'origine et nomme Directeur departemental de l'Equipement du Vaucluse a compter du 16 mai 1970

Arrête du 4 mai 1970

M **Gervais de Rouville** Maurice Ingenieur en chef des Ponts et Chaussées est affecte au Service regional de l'Equipement « Provence Côte d'Azur » en qualite de charge de mission a compter du 1^{er} avril 1970

Arrête du 11 mai 1970

DECISIONS

Par arrêté en date du 11 mars 1970 M **Mavet** Pierre Ingenieur des Ponts et Chaussées est nomme membre de la Commission de l'Espace rural creee au Commissariat general du Plan en vue de l'etablissement du VI^e Plan

J O du 13 mars 1970

Par arrêté en date du 11 mars 1970, il est constitué au Commissariat général du Plan, en vue de l'établissement du VI^e Plan, un Comité central des Territoires d'Outre-Mer, ainsi composé

Sont nommés membres

MM **Bonnaï** Robert, Ingénieur général des Ponts et Chaussées **Joneaux** René, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, **Temime** Raoul, Directeur de l'Équipement social, **Velitchkovitch** Jean, Secrétaire général à la Marine marchande

J O du 13 mars 1970

Par décret en date du 10 mars 1970, l'honorariat de leur grade est conféré à MM **Bosc** Jean et **Renoux** Jean, Ingénieurs généraux des Ponts et Chaussées

J O du 15 mars 1970

Par arrêté en date du 2 mars 1970 sont promus dans le Corps des Ingénieurs des Travaux maritimes

— au grade d'Ingénieur en chef des Travaux maritimes

MM **Demonsant** Jean Ingénieur des Ponts et Chaussées **Pinatelle** Louis, Ingénieur des Ponts et Chaussées

— au grade d'Ingénieur des Travaux maritimes

M **Pascal** Philippe Ingénieur des Ponts et Chaussées

J O du 18 mars 1970

Par arrêté en date du 6 mars 1970, l'arrêté du 17 juin 1964 portant nomination des représentants des professions au Comité consultatif de règlement amiable des marchés du Ministère d'État chargé de la Défense nationale est modifié comme suit

Fédération nationale des Travaux publics de l'État

— membre titulaire

M **Cayotte** Pierre, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

— membre suppléant

M **Roulet** Jean, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

J O du 20 mars 1970

Par arrêté en date du 16 mars 1970, est nommé membre du Bureau national de métrologie au titre de personnalité choisie par le Ministre du Développement industriel et scientifique M **Formery** Jacques Directeur général de la Compagnie des Compteurs

J O du 22 mars 1970

Par arrêté en date du 16 mars 1970 le jury du concours unique d'admission à l'École nationale des Ponts et Chaussées,

et aux Écoles nationales supérieures de l'Aéronautique, de Techniques avancées, des Télécommunications, des Mines de Paris, des Mines de Saint-Etienne et de la Métallurgie et de l'Industrie des Mines de Nancy est fixé comme suit pour l'année 1970

— comme représentant de l'École nationale des Ponts et Chaussées

M **Garnier**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

— pour la préparation ou la vérification des sujets et pour la correction des épreuves écrites de Physique

M **Davin**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

— pour la préparation ou la vérification des sujets d'épreuves écrites et pour les interrogations orales d'admission

M **Bonnet** Alain, Ingénieur des Ponts et Chaussées

J O du 2 avril 1970

M **Martin** Pierre Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Ingénieur général des Services techniques de la ville de Paris, Chef du Service technique de l'Éclairage et des Contrôles de la Direction de la Voirie à la Préfecture de Paris, a été nommé membre du Comité technique de l'Électricité

J O du 5 avril 1970

Par arrêté en date du 5 avril 1970, sont nommés membres du groupe permanent d'étude des marchés des travaux publics

— en qualité de Président

M **Valentin**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées

— en qualité de représentants du Ministère d'État chargé de la Défense nationale

M **Plante**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, titulaire

M **Bouvy**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, suppléant

— en qualité de représentants du Ministère de l'Équipement et du Logement

M **Le Gorgeu**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées titulaire

M **Hamoniaux**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, titulaire,

M **Larras**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées suppléant

— en qualité de représentants du Ministère des Transports

M **Pascal**, Ingénieur général des Ponts et Chaussées titulaire

M **Bachelez**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées suppléant

— en qualité de représentant du Ministère du Développement industriel et scientifique

M **Flapliet**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées titulaire

J O du 19 avril 1970

Par arrêté en date du 9 avril 1970, sont renouvelés jusqu'à l'Assemblée générale de l'AFNOR, qui examinera les comptes de l'exercice 1972 les mandats d'administrateurs de

M **Armand Louis** Président de l'Association française de normalisation, membre de l'Académie française

M **Blachere** Gérard Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Directeur du Centre scientifique et technique du Bâtiment

J O du 19 avril 1970

Par décret en date du 23 avril 1970 est renouvelé le mandat de membre du Conseil d'administration de la Société d'économie mixte Société de Production et de Distribution d'Electricité de la Martinique, en qualité de représentant du Préfet de la Martinique de M **Donatien** Fernand Ingénieur des Ponts et Chaussées en retraite jusqu'à l'approbation des comptes de l'exercice 1972

J O du 28 avril 1970

Par décret en date du 12 mai 1970 M **Galatoire-Malégarie**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées Directeur du Gaz et de l'Electricité est nommé Directeur du Gaz de l'Electricité et du Charbon au Ministère du Développement industriel et scientifique

J O du 13 mai 1970

M **Marrec** Michel Ingénieur des Ponts et Chaussées, est nommé Commissaire du Gouvernement auprès de la Commission des Marchés des Chemins de Fer en remplacement de M **Feron**, décédé

Arrêté du 6 mars 1970

M **Netter** Louis Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et M **Ailleret** Pierre Ingénieur des Ponts et Chaussées sont nommés professeurs honoraires à l'École nationale des Ponts et Chaussées

Arrêté du 9 avril 1970

RETRAITES

Par décret en date du 10 mars 1970 sont admis à la retraite

MM **Garnier** Jean Ingénieur général des Ponts et Chaussées à compter du 21 mai 1970 **Cottard** Henri,

Ingénieur général des Ponts et Chaussées, à compter du 2 mai 1970, **Boissonnet** Léon, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à compter du 14 juin 1970, **Noel** Pierre, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à compter du 16 juin 1970, **Lebert** André, Ingénieur des Ponts et Chaussées, à compter du 18 juin 1970

J O du 18 mars 1970

Par décret en date du 12 mars 1970, M **Davin** Marcel, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 1^{er} juin 1970

J O du 19 mars 1970

Par décret en date du 20 mars 1970, M **Chanu** André, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 7 avril 1970

J O du 29 mars 1970

Par décret en date du 2 avril 1970, M **Roumieu** Charles, Ingénieur des Ponts et Chaussées, est admis à faire valoir ses droits à la retraite, à compter du 9 juin 1970

J O du 11 avril 1970

Par décret en date du 15 avril 1970, sont admis à la retraite

MM **Bizot** Emile, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, à compter du 3 août 1970, **Levy** Gilbert, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, à compter du 12 juillet 1970, **Chapoulie** Jean, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à compter du 6 août 1970, **Pouliquen** Jacques, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à compter du 7 juillet 1970, **Chaffois** Eugène, Ingénieur des Ponts et Chaussées à compter du 5 juillet 1970, **Girardot** Roland, Ingénieur des Ponts et Chaussées à compter du 1^{er} mai 1970

J O du 22 avril 1970

— MINES —

Ordre national de la Légion d'Honneur :

— Ministère du Développement industriel et scientifique

A été promu au grade d'Officier

M **Gardent** Paul, Directeur général des Charbonnages de France

J O du 4 avril 1970

NOMINATIONS

Par arrêté en date du 16 mars 1970, les Elèves de l'Ecole Polytechnique dont les noms suivent, appartenant à la promotion 1967, ont été nommés Ingénieurs-Elèves au Corps national des Mines, à compter du 1^{er} octobre 1970 :

MM. **Bismut** Jean-Michel, **Weymuller** Stanislas, **Caille** Gérard, **Menjon** Gérard, **Canetti** Charles, **Perroy** Alain, **Lenci** Michel, **Levy** dit **Garboua** Vivien, **Berman** Guy, **Berry** Gérard, **Rodier** Jean-Pierre, **Giraud** Pierre-Noël.

J.O. du 27 mars 1970.

MUTATIONS

Par arrêté en date du 1^{er} avril 1970, M. **Sala** Marcel, Ingénieur général des Mines, a été chargé d'une mission d'inspection générale dans la division minéralogique du Nord, du 1^{er} mars 1970 au 30 juin 1973, en remplacement de M. **Turquet de Beauregard**.

J.O. du 16 avril 1970.

Par décret en date du 12 mai 1970, M. **Sore** Jean-Claude, Ingénieur en chef des Mines, est nommé Directeur de la Technologie, de l'Environnement industriel et des Mines au Ministère du Développement industriel et scientifique.

J.O. du 13 mai 1970.

DÉCISIONS

Par arrêté en date du 11 mars 1970, M. **Bourrelrier** Paul, Ingénieur en chef des Mines, est nommé membre du Comité central des Territoires d'Outre-Mer, constitué au Commissariat général du Plan en vue de l'établissement du VI^e Plan.

J.O. du 13 mars 1970.

Par arrêté en date du 16 mars 1970, le jury du concours unique d'admission à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées et aux Ecoles nationales supérieures de l'Aéronautique, de Techniques avancées, des Télécommunications, des Mines de Paris, des Mines de Saint-Etienne et de la Métallurgie et de l'Industrie des Mines de Nancy est fixé comme suit pour l'année 1970 :

— comme représentant de l'Ecole nationale supérieure des Mines de Paris :

M. **Vielledent**, Ingénieur général des Mines.

— comme représentant de l'Ecole nationale supérieure des Mines de Saint-Etienne :

M. **Neltner**, Ingénieur général des Mines.

— comme représentant de l'Ecole nationale supérieure de la Métallurgie et de l'Industrie des Mines de Nancy :

M. **Maury**, Ingénieur des Mines.

— pour la préparation du sujet et pour la correction des épreuves écrites (épreuve pratique de Mathématiques) :

M. **Hardouin**, Ingénieur des Mines.

J.O. du 2 avril 1970.

Par arrêté en date du 23 mars 1970, M. **de Turckheim** Raoul, Ingénieur en chef des Mines, est nommé membre du Conseil d'administration du Centre technique des Industries de la Fonderie pour une période de trois ans à compter du 7 avril 1970, comme représentant des chefs d'entreprise.

J.O. du 8 avril 1970.

Par arrêté en date du 9 avril 1970, est renouvelé jusqu'à l'Assemblée générale de l'AFNOR, qui examinera les comptes de l'exercice 1972, le mandat d'administrateur de M. **Terestchenko** Pierre, Ingénieur des Mines, Directeur central à Ugine-Kuhlmann.

J.O. du 19 avril 1970.

Par arrêté en date du 17 avril 1970, est nommé au Conseil d'administration de l'Agence financière de Bassin Artois-Picardie, en qualité de représentant de l'Etat, M. **Sala**, Ingénieur général des Mines, en remplacement de M. **de Beauregard**.

Par arrêté en date du 17 avril 1970, est nommé au Comité de Bassin Artois-Picardie, au titre de délégué du Ministre du Développement industriel et scientifique, M. **Sala**, Ingénieur général des Mines, en remplacement de M. **de Beauregard**.

J.O. du 30 avril 1970.

Par décret en date du 12 mai 1970, M. **Rauline** Bernard, ingénieur en chef des Mines, Directeur des Industries chimiques, est nommé Directeur des Industries chimiques, textiles et diverses au Ministère du Développement industriel et scientifique.

J.O. du 13 mai 1970.

OFFRES DE POSTES

Dans la perspective de la poursuite des grands travaux d'aménagement du bassin de la Seine à l'amont de Paris, le Service des barrages-reservoirs de la Direction générale de l'aménagement urbain, à la Préfecture de Paris, envisage le recrutement d'un Ingénieur des Ponts et Chaussées ayant quelques années d'expérience, pour le poste d'ingénieur en chef des services techniques, adjoint au Chef du service des barrages-reservoirs

S'adresser pour tous renseignements à

M **Moreau de Saint-Martin**, Chef du service des barrages-reservoirs 25 rue du Renard, Paris 4^e — Tel 887-92-42

SOCIÉTÉ FRANÇAISE À ACTIVITÉS INTERNATIONALES
recherche INGÉNIEUR PONTS ET CHAUSSEES (30-35 ans)
Parlant anglais

Il doit avoir l'expérience des Etudes et Projets d'Infra-structure (voies, ouvrages d'art) pour pouvoir participer à des réalisations d'avant-garde

Les Ingénieurs intéressés sont priés d'adresser leur CV à

SEFOP - 7, rue Lincoln, Paris-8^e

sous référence DM 670/078, qui assurera dans la plus grande discrétion les premiers contacts

naissance

M **Pechère** Michel Ingénieur des Ponts et Chaussées, est heureux de faire part de la naissance de son fils Denis, le 19 avril 1970

décès

On nous prie de faire part du décès de M **Grelot** Louis, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, ancien Directeur de l'École nationale des Ponts et Chaussées, survenu le 10 avril 1970

mariages

M **Bringer** Raymond, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, est heureux de faire part du mariage de son fils Bernard avec Mlle Michele **Terreaux**, le 21 mars 1970

Notre camarade François **Kosciusko-Morizet**, Ingénieur des Ponts et Chaussées, fait part de son mariage, le 6 juin 1970, avec Mlle **Benedicte Treuille**, fille de notre camarade Hubert **Treuille**, Ingénieur des Ponts et Chaussées (e d)

RECTIFICATIF

Nous avons omis de signaler dans le bulletin de février 1970 que M **Huin** René, Ingénieur des Ponts et Chaussées avait été nommé Chevalier de l'Ordre national du Mérite (JO du 18 décembre 1969)

**RÉPERTOIRE DÉPARTEMENTAL DES ENTREPRISES
SUSCEPTIBLES D'APPORTER LEUR CONCOURS
AUX ADMINISTRATIONS DES PONTS ET CHAUSSÉES
ET DES MINES**

01 - AIN

Concessionnaire des planchers
et panneaux dalles « ROP »
Les Préfabrications Bressanes
01 CROTTET RN 79 pres de Mâcon
Tel 29 a Bage le Chatel

03 - ALLIER

Travaux Publics, Industriels et Particuliers
Bâtiment - Béton armé
Réservoirs, Silos, Adductions d'eau
Canalisations Assainissement, Egoûts
* * * * *
J. PLANCHE et ses Fils
107, rue Jean Jaures, VICHY
R C 57 A 469 Tel 98 34 14

Entreprise Bâtiment
Travaux Publics
Etablissements RABETTE & C^{IE}
28 rue Ampere 03 YZEURE
Tel 12 19 5 21 a Moulins

Entreprise LIGIER S.A. au Capital de 5 000 000 de F
TRAVAUX PUBLICS et PARTICULIERS
Siege 3, rue Faudherbe, VICHY
Tel 98 20 11 et 98 70 72
Agence a LYON, 74, rue F de Pressense
Tel 84 34 80
Agence a PARIS, 33, rue du Ranelagh
Tel 647 60 65

05 - HAUTES-ALPES

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**
Tous travaux routiers
Route de Marseille 05 GAP
Tel 1301 1302

08 - ARDENNES

PERIN Fils
75 rue des Forges Saint Charles
08 CHARLEVILLE Tél 32 39 15
**TOUS BÉTONS MANUFACTURÉS
BORDURES LABELISÉES**
Nous consulter pour tous articles par quantité

13 - BOUCHES-DU-RHONE

CARRIÈRES TRANSPORTS
TRAVAUX PUBLICS - MAÇONNERIE
GHISOLFO MARIUS
1, Av du Président Kennedy - LA CIOTAT
Tel. 08 44 39
R C Marseille 58 A 1005 C C P Marseille 587 41
N° S S des B du R 340 13 028 0010

**SOCIÉTÉ ROUTIÈRE
DU MIDI**

Tous travaux routiers
13 - AIX EN-PROVENCE - Le Pignonnet

Ets R. MONTEL
MÉCANIQUE - ÉLECTRICITÉ - HYDRAULIQUE
INSTALLATIONS INDUSTRIELLES
2, 4, 6, rue Bonnardel - 13 MARSEILLE
Tel (91) 50 06 98

S. A. B. L. A.
Usine a LAMANON (13) - Tel. 11 et 36
- Tuyaux anneles a collet Mac Cracken
- Regards de visite
- Regards siphoides
- Bordures de trottoir BENDORFER CL 70
et CL 110 avec ou sans parements
speciaux

**SOCIÉTÉ des EAUX
de MARSEILLE**

Distribution d'eau et Assainissement
25, rue E Delanglade, 13 - MARSEILLE-6^e
Tel 53 41 36

21 - COTE-D'OR

LES AGGLOMÉRÉS DE L'EST
21 SAINT JEAN DE LOSNE
Tuyaux en beton - Prefabrication - Tous
produits moules - Bordures de trottoirs
Viabilite Signalisation
Tous les produits V R D - Dalles - Clotures

Entreprise Fondée en 1873
Chanier Bouchard et Vaissac
21 SAINT JEAN DE LOSNE
Granulats siliceux Fillers - Sables broyés
Transport par route et par eau Remblais
Deblais Dragage de riviere - Enrochements
Travaux publics fluviaux

21 - COTE-D'OR

DIJON BÉTON S. A.

BÉTONS PRÊTS A L'EMPLOI

Siege Social ST APOLLINAIRE (21) T 32 69 13
Centrales ST APOLLINAIRE (21)
DIJON Port du Canal T 30 35 02

24 - DORDOGNE

EXTRACTION DE GRAVIERS
CONCASSAGE ET TRANSPORT

Société Lambert & Cie

S A au capital de 160 000 F
24 - MENESPIET - Tel. : 21

29 - FINISTÈRE

ARMAND MARC & Frères S.A.

TRAVAUX PUBLICS
BATIMENTS

Tel 44-32 16 +
BREST

Entreprise **LAGADEC & C^o** S.A.

Carrière de KERFAVEN
Agrégats de toutes granulometries

Siege Social Pen Allen, 29 N-PLOUËDERN
Tel 21 Landerneau

CARRIÈRES - TRANSPORTS
TRAVAUX PUBLICS

Entreprise **QUEMENEUR & C^{ie}**

TRAVAUX PUBLICS ET BATIMENTS
BÉTON ARMÉ — MENUISERIES

Siege Social Rue du Calvaire
29 N LANDERNEAU - Tel 274 379 532
Agence a 22 - ST BRIEUC - rue Ampère
Tel 33 09-10

33 - GIRONDE

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS

Maçonnerie - Béton armé **briard**
Construction d'usines

Agence pour le Sud Ouest Mézières-33
46 rue Jules Michelet - Tel 52-26-76 et 77
Siege Social 93 ST OUEN, 15, impasse des
Chantiers - Telephone 606-53-66 - 3 L
S A Anc Ets BRIARD au Cap de l 800 000 F R G Sains 57 B 2776

EXPLOITATION DE CARRIÈRES

Travaux de terrassement, de motoculture
Transports publics et particuliers
Viabilité - Assainissement

Entreprise **CARNIELLI Frères**

S A au capital de 300 000 F
33-RAUZAN 33-CASTETS-EN-DORTHE
Tel 70 Tel 33

CHARPINTO

Charpentes métalliques
Constructions métalliques
Serrurerie - Tôlerie - Manutention

17, rue Louise et Jean-Saball
BÈGLES - Tel 91-90 53

TRAVAUX PUBLICS ET PARTICULIERS
Soc. Anonyme de Démolition et de Reconstruction
S. A. D. E. R.

Terrassements - Battage de pieux
Battage de palplanches - Ouvrages d'Art
Assainissement - Génie Civil
50 b, quai Deschamps, BORDEAUX-BASTIDE
Tel 92 58 48

35 - ILLE-ET-VILAINE

CARRIÈRES DE MATÉRIEAUX ROUTIERS

Installations ultra modernes
Production journalière 1 000 tonnes

MANUFACTURE **LOUAZEL**
35-La Bouëxière - Tél 120 et 121
Granulats - Continus - Reconstitués
Toutes dimensions

CONSTRUCTIONS DE ROUTES - V. R. D.

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

APPAREILS DRAGON s.a

Concassage - Broyage - Criblage - Installations

Siege Social : 38-Fontaine
Tel (76) 96 34-36 - Telex Draglex 32 731

Bureau à Paris, 92, av Wagram (17^e)
Tel 227 84 70 - Telex Dragowag 29 406

45 - LOIRET

**Cie du BÉTON
d'ORLÉANS**

Route de SANDILLON

45-Saint-Jean-le-Blanc
Tél. (38) 66-01-93

CENTRALE A BÉTON 100 m³/heure

49 - MAINE-ET-LOIRE

LOUVET UCIEN

TRAVAUX PUBLICS - CARRIÈRES

49-MOULIHERNE

Téléphone 27

51 - MARNE

COMPAGNIE GÉNÉRALE d'ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

Succ. du Nord - Agence CHALONS-s/Marne
55, Grande-Rue, ST-MEMMIE - Tél. 68-05-49

Centrales, Postes, Lignes HT et MT, Adduc-
tion d'eau, Assainissement.

UNION de TRAVAUX et d'ENTREPRISES

Région CHAMPAGNE-ARDENNE
U.T.E. - REIMS, 98, Bd Wilson - Tél. 47-56-39
LOGEMENTS - Bts INDUSTRIELS, ADMINIS-
TRATIFS et SCOLAIRES - OUVRAGES D'ART
TRAVAUX HYDRAULIQUES et SOUTERRAINS

59 - NORD

**e
t
s** **DELOFFRE**
Matériel topographique et géodésique.
Fournitures pour le dessin. Papiers
diaz « REGMA ». Polyesters. Papiers
à calquer « CANSON ». Papiers loga-
rithmiques et à divisions spéciales.
Trames et rubans adhésifs pour carto-
graphie.
3, rue de la Clef, 59-LILLE Tél. 55-19-63

62 - PAS-DE-CALAIS

COMPAGNIE GÉNÉRALE d'ENTREPRISES ÉLECTRIQUES

Succ. du Nord - 68, rue G.-Colin - 62-ARRAS
Tél. 21-00-17

Centrales, Postes, Lignes HT et MT, Adduc-
tion d'eau, Assainissement.

Entreprise Jean LEFEBVRE

Travaux publics - Sols industriels « Salvia-
cim » - Enrobés rouges - Mastic bitumineux

11, bd Jean-Mermoz, NEUILLY-SUR-SEINE
Agences : 62-LOOS-PREVENT-LE TOUQUET
et WOINCOURT

Entreprise Ch. MIROUX & Fils

Ingénieur A.-M.

BATIMENTS ET TRAVAUX INDUSTRIELS

62-HARNES

Tél. 20-11-00

S.A. MORETTI

* * *

ENTREPRISE GÉNÉRALE Bâtiments - T.P. - Charpente Menuiserie - Bois

62-DOURGES - Tél. 20-20-05

SONIB

SCOOP à Forme Communautaire

Siège Social et Administration :
8, quai du Commerce - SAINT-OMER

MENUISERIES SÉRIES ET INDUSTRIELLES
LA GORGUE (Nord)

64 - BASSES-PYRÉNÉES

SOCIÉTÉ

René LAPORTE & C^{ie}

Bâtiment - Travaux publics
Battage de pieux - Terrassements
Lavage

Rue A.-Thiébaud - B.P. 25 - 64-ANGLET

MATÉRIEL et INSTALLATIONS MODERNES

Richier - Nordest - Weitz - Codimos
— Genemat - Eimco - Oléomat —
Bureaux : 8, Allées Marines - Tél. 25-15-19
Dépôt : 3, Rue A.-Thomas - Tél. 25-36-72
BAYONNE

69 - RHONE

Compagnie Générale de Travaux d'Hydraulique

SADE

ENTREPRISE GÉNÉRALE
DISTRIBUTION D'EAU et ASSAINISSEMENT
Succ. de LYON-8^e : 42, rue Saint-Gervais
Tél. 72-45-61 et 72-45-62

TRAVAUX PUBLICS GOUDRONNAGES

R. BUFFIN



69-AMPUIS
Tél. 85-90-64

NOËL DUMOND R. LARDET & Cie

18, rue Marius-Berliet, 69-LYON (8^e)
Tél. (78) 72-15-41 - Téléc : NODUM LYON 33004

LE SPÉCIALISTE FRANÇAIS DU MATÉRIEL
DE RÉEMPLOI

ANCIENNE MAISON A. MOREAU Les FILS de A. MOREAU

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE BATIMENTS

4, impasse Million, LYON-3^e
Tél. (78) 60-10-20 - 60-42-44 - 60-84-02

Société de TRAVAUX PUBLICS

Léon MASSON & C^{ie}

29, rue Boucher-de-Perthes
69 - TARARE

Téléphone : 15 à Pontcharra/Turdine
103 à Tarare

SERRURES FICHET

2, place de la Bourse, 69-LYON-2^e
Tél. 42-26-56/57

SERRURES DE BATIMENTS

Dépt. Serrurerie de FICHET-BAUCHE S.A.

SOCIÉTÉ CHIMIQUE, ROUTIÈRE ET D'ENTREPRISE GÉNÉRALE

Siège Social : 19, rue Broca, PARIS-V^e
Tél. 707-39-09

58, boulevard M.-Sembat, 69-VENISSIEUX
Tél. 74-20-47

COMPRESSEURS THOME

Siège Social : 15-17, Chemin du Génie
B.P. 51 - 69-VENISSIEUX
Tél. 72-05-61 - 72-76-67 - 72-77-29/68/79.

Succursales :

93-PANTIN - 13-MARSEILLE (14^e) - 06-NICE

TECHNIPHONE S. A.

Electronique - Téléphonie
Télégestion - Télésignalisation
Télécommande

81, boulevard des Balges - 69-LYON
Tél. (78) 52-95-00 +

76 - SEINE-MARITIME

Entreprises **THIREAU - MOREL**

Bâtiment - Travaux publics
Béton armé

2, RUE DES RAFFINERIES - LE HAVRE

Société **EAU & ASSAINISSEMENT (S.O.C.E.A.)**

S. A. au Capital de 49 600 000 F
Siège Social : 6, rue Piccini, Paris-16^e
KLE 84-83

ENTREPRISE GÉNÉRALE - RESEAUX d'eau
de gaz, de pétrole, d'assainissement
Succursale du Havre : 3, rue Lefevreville
LE HAVRE - Tél. 42-42-44

BATIMENTS INDUSTRIELS - BÉTON ARMÉ
TRAVAUX PUBLICS
STATIONS ÉPURATION

VAUGOUDE ET MAILLET

DIEPPE
B.P. 117

Tél. 84-39-53 +

FONDASOL

BUREAU D'ÉTUDES DE SOLS ET FONDATIONS

Détermination des caractéristiques des fondations

Siège Social :

139 bis, route de Tarascon, 84-AVIGNON

Ingénieurs Conseils

SONDAGES

Tous les sondages mécaniques... Tous les essais de sols...

Pressiomètre Ménard - Pénétromètre

Battage de pieux d'essai

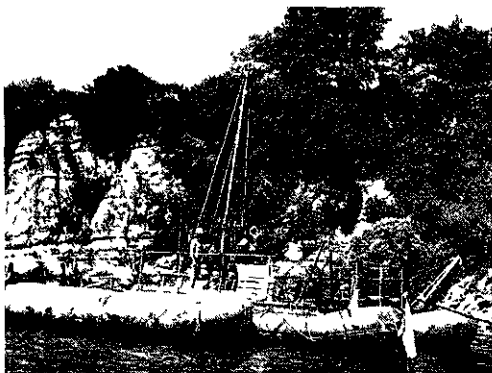
Laboratoire - Etudes géophysiques électriques et sismiques

Etudes de perméabilité - Géologie - Etudes hydrogéologiques

Constructions immobilières et industrielles

Ouvrages d'art et Génie Civil - Terrassements

Stabilité de déblais et remblais - Routes - Dignes - Tunnels



DIRECTION GÉNÉRALE AVIGNON-Montfavet - B.P. n° 54 Avignon -
Tel. : 83-03-96 et 83-01-08.

CENTRE METZ, 41, place Saint-Thiebault - Tél. : 68-78-28 et 68-78-29

AGENCES CHALON-SUR-SAONE, 19, rue Saint-Georges - Tél. : 48-45-60
PARIS, 5 bis, rue du Louvre - Tél. : 488-40-98 et 236-21-43

L'EAU

c'est la spécialité de la LYONNAISE DES EAUX

**captage
traitement
distribution**

service

**entretien, laboratoire,
contrôle, gestion**

LA LYONNAISE DES EAUX

**société moderne du secteur tertiaire
assume pour les collectivités
le service public de l'eau.**



SOMATER

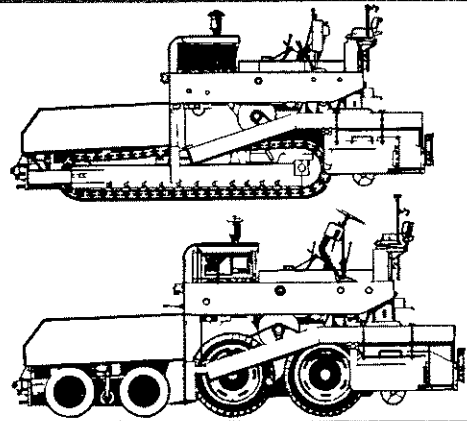
8 IMPASSE TERRIER (Ile de la Jatte)
92 NEUILLY SUR SEINE TEL 722 22 23

Pieces de rechange et apres vente
23 BOULEVARD DU PARC (Ile de la Jatte)
92 NEUILLY SUR SEINE TEL 637 27 75

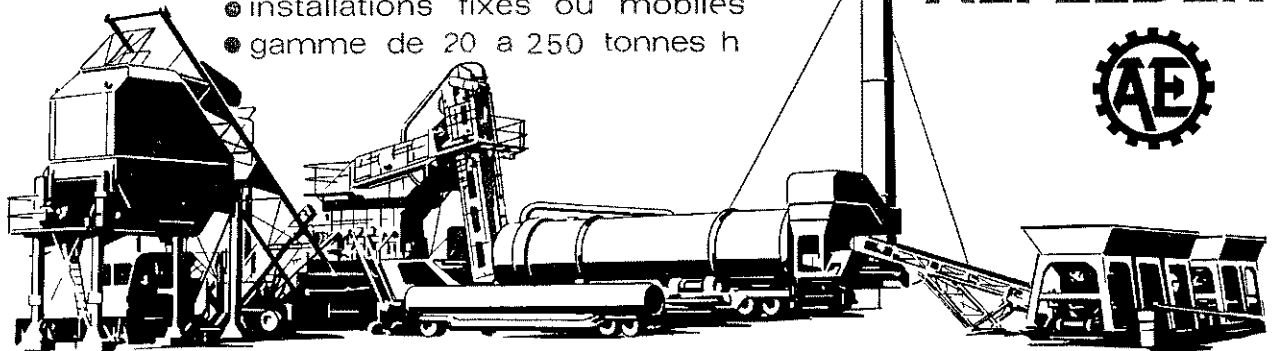
finisseuses **VÖGELE** DE ROUTE

BETON BITUMINEUX
BETON DE CIMENT
GRAVE CIMENT
TAMPER ET SCREED
VIBRANT

la largeur de travail jusqu'à 8 m 25
de 60 à 400 Tonnes/heure



postes d'enrobage en discontinu
● installations fixes ou mobiles
● gamme de 20 à 250 tonnes h

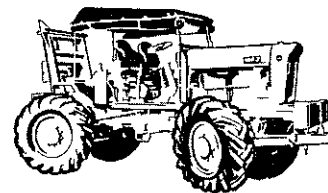
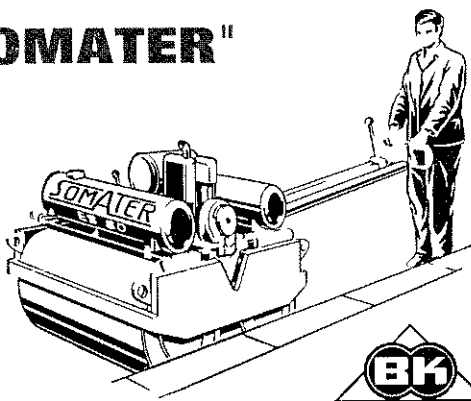


ALFELDER



ROULEAUX TANDEM VIBRANTS

"SOMATER"

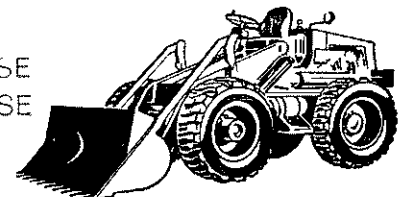


"AGRIP"

TRACTEURS
4 ROUES
MOTRICES &
DIRECTRICES
85 et 120 cv.

SPECIALEMENT ETUDIES POUR TIRAGE
DES LIGNES HAUTE TENSION

PELLETEUSE
CHARGEUSE



J. DELOCHE Publ. SO GE 2